



Programme des Nations Unies pour l'environnement

Distr.
RESTREINTE

UNEP/IG.23/INF.3
15 décembre 1980

Original : FRANCAIS

Deuxième Réunion des Parties contractantes
à la Convention pour la protection de la mer
Méditerranée contre la pollution et aux
protocoles y relatifs et Réunion Inter
gouvernementale des Etats côtiers de la
Méditerranée chargée d'évaluer
l'état d'avancement du Plan d'Action

Cannes, 2-7 mars 1981

ETUDE CONCERNANT LE FONDS INTERETATIQUE 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

L'étude ci-jointe est une version remaniée et mise à jour de celle qui avait été préparée en décembre 1978 par MM Lahlou et Loukili, consultants du PNUE, et distribuée lors de la Première Réunion des Parties contractantes sous la cote UNEP/IG.14/INF.18. Les opinions et les recommandations exprimées dans cette étude sont celles des auteurs et n'expriment pas nécessairement les points de vue du PNUE.

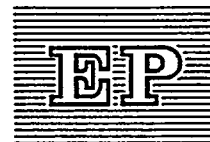
Conformément à la Résolution 4 de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée, les participants à la Première Réunion des Parties contractantes avaient recommandé que soit mis sur pied un comité d'experts pour étudier la possibilité de créer un fonds interétatique de garantie pour la zone de la mer Méditerranée (UNEP/IG.14/9, Annexe 5). Ce Comité n'a pas pu être formé jusqu'à présent et le secrétariat propose de tenir sa première réunion vers la mi-1981. Le Comité d'experts sera saisi de la présente étude.

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
Introduction générale	I - IV
Plan de l'étude	IV - VII
<u>Partie I:</u>	1 - 21
<u>Le Régime actuel de la responsabilité en cas de dommages dûs à la pollution marine.</u>	
Section I	Vers la généralisation du système de responsabilité objective aux dommages dûs à des substances autres que les hydrocarbures.
Section II	La formule de compromis retenue à l'article 235 ^{1/} du INCO.Rev.1 issu de la 8ème session de la Conférence sur le droit de la mer.
<u>Partie II:</u>	22 - 52
<u>La Réparation des dommages dûs à la pollution dans le contexte spécial de la mer Méditerranée: formules possibles de fonds d'indemnisation pour les différentes sources de pollution.</u>	
Préambule	
Chapitre I :	La Physiologie de la mer Méditerranée. 24 - 30
Chapitre II :	Les réformes intervenues relatives aux mécanismes actuels d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures. 30 - 43
Chapitre III :	Axes de réflexion - formules possibles de fonds d'indemnisation pour la mer Méditerranée. 44 - 52
Conclusion	52 - 53
Bibliographie	54 - 61

^{1/} La Section II de la Partie I sera traitée dans un addendum à ce document. Cette section est préparée par M. Loukili

- Annexe I : Personnalités et organismes consultés.
- Annexe II : Carte reprenant les principaux fleuves qui se jettent en Méditerranée.
- Annexe III : Liste des sinistres pour lesquels TOVALOP est intervenue.
- Annexe IV : Pays ayant ratifié la Convention de 1971.
- Annexe V : Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par les Etats contractantes en 1978.
- Annexe VI : Indemnités versées dans le cadre du Plan Cristal
- Annexe VII : Répartition en Méditerranée des accidents de navires suivis de déversements pétroliers importants.
- Autres documents en annexe
- Annexe VIII : Convention Internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire de mer, Bruxelles, 10 octobre 1957.
- Annexe IX : Projet d'articles pour une Convention Internationale sur la responsabilité et l'indemnisation relatives au transport par mer des substances dangereuses et nocives. Travaux du Comité Juridique de l'OMCI (LEG XXXVIII/5).
- Annexe X : Projet de résolution de la Finlande à la Troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer.
- Annexe XI : Protocole de la Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- Annexe XII : Tableau comparatif des différentes formules utilisées par les textes de négociation officielles de la 3ème Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer.
- Annexe XIII : Extraits du document A/Conf.62/WPIO.Rev.1 de la 3ème Conférence des Nations Unies sur le Droit de la mer.



Programme
des Nations Unies
pour l'environnement



Distr.
RESTREINTE

UNEP/IG.23/INF.3
15 décembre 1980

Original : FRANCAIS

Deuxième Réunion des Parties contractantes
à la Convention pour la protection de la mer
Méditerranée contre la pollution et aux
protocoles y relatifs et Réunion Inter-
gouvernementale des Etats côtiers de la
Méditerranée chargée d'évaluer
l'état d'avancement du Plan d'Action

Cannes, 2-7 mars 1981

ETUDE CONCERNANT LE FONDS INTERETATIQUE
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

L'étude ci-jointe est une version remaniée et mise à jour de celle qui avait été préparée en décembre 1978 par MM Lahlou et Loukili, consultants du PNUÉ, et distribuée lors de la Première Réunion des Parties contractantes sous la cote UNEP/IG.14/INF.18. Les opinions et les recommandations exprimées dans cette étude sont celles des auteurs et n'expriment pas nécessairement les points de vue du PNUÉ.

Conformément à la Résolution 4 de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée, les participants à la Première Réunion des Parties contractantes avaient recommandé que soit mis sur pied un comité d'experts pour étudier la possibilité de créer un fonds interétatique de garantie pour la zone de la mer Méditerranée (UNEP/IG.14/9, Annexe 5). Ce Comité n'a pas pu être formé jusqu'à présent et le secrétariat propose de tenir sa première réunion vers la mi-1981. Le Comité d'experts sera saisi de la présente étude.

Introduction Générale

Conformément à la recommandation 37 figurant dans le rapport sanctionnant les travaux de la Réunion intergouvernementale des Etats riverains de la mer Méditerranée (Monaco, 9-14 janvier 1978), une étude intitulée "Etude concernant le fond interétatique de garantie pour la zone de la mer Méditerranée et la question de la responsabilité et de la réparation de dommages résultant de la pollution du milieu marin" (UNEP/IG.14/INF.18), a été établie par deux consultants du PNUE.

Cette étude a été soumise pour appréciation à la Réunion intergouvernementale des Etats riverains de la Méditerranée en date du 5-10 février 1979 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 protocoles y relatifs.

Cette réunion a noté que les problèmes mentionnés dans le document UNEP/IG.14/INF.18 étaient très importants, très difficiles et très complexes, et méritaient d'être étudiés par un comité d'experts des Etats riverains de la Méditerranée et de la C.E.E.

A ce sujet, la réunion a adopté la recommandation énoncée au paragraphe 35 de l'annexe 5 (1) du rapport final en vertu de laquelle le Directeur exécutif était prié de réunir un comité d'experts au début de 1980 et de faire rapport sur les progrès réalisés par ce dernier à la deuxième réunion des parties contractantes. (document UNEP/IG.14/9).

En application de cette recommandation, 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 (PNUE) a demandé à MM. Lahlou et Loukili de mettre à jour l'étude initiale UNEP/IG.14/INF.18.

A cet effet, les auteurs de cette étude ont pris des contacts d'une très grande importance au cours d'une tournée d'information et de consultations qu'ils ont effectuée en Europe (voir annexe I).

Les auteurs de cette étude révisée tiennent à remercier chaleureusement le Secrétariat du PNUE pour sa bienveillante assistance ainsi que les différentes personnalités et organismes consultés pour leur précieuse collaboration et dont l'expérience est connue de tout le monde.

(1) Annexe V para 35 du document UNEP/IG.14/9 en date du 20.4.1979.

Le temps qui s'est écoulé depuis l'élaboration de la première version de l'étude UNEP/IG.14/INF.18, riche en évènements, de même que les données nouvelles qui sont apparues dans le domaine de la responsabilité et de la réparation des dommages dûs à la pollution du milieu marin à échelle universelle, régionale et locale, démontrent tout l'intérêt qu'impose l'actualisation de l'étude.

En effet l'actualité est parlante : les sinistres qui se sont produits récemment ont révélé une nouvelle fois à l'opinion publique internationale le caractère catastrophique, voire anormal, que peut revêtir le dommage dû à la pollution.

Depuis l'évènement de l'Amoco-Cadiz (2), la recrudescence d'accidents (3) causés à l'environnement marin devra renforcer la vigilance des Etats riverains de la mer Méditerranée dans le sens de l'adoption de règles en matière de responsabilité et de mécanismes d'indemnisation propres à sauvegarder cette mer.

La détermination des responsabilités et la mise sur pied de mécanisme(s) d'indemnisation en cas de pollution en Méditerranée constitueront les deux préoccupations essentielles du futur Comité d'experts gouvernementaux.

(2) Le journal le Monde du mardi 11/12/79 p.43 : Les dommages et intérêts revendiqués par l'Etat français conséquemment au naufrage de l'Amoco-Cadiz s'élèvent à 1,2 milliard de francs français.

(3) -pollution off shore dans le Golfe du Mexique - Le Monde du 26 juin 1979 page 12. La marée noire du Golfe du Mexique a dépassé celle du "Torrey Canyon" Libérien dénommé : "Energy Determination".

-un tanker de plus de 300.000 tonnes a pris feu dans le détroit d'Ormuz au large des côtes d'Oman (nov.1979) en se brisant en deux.

-collision entre un pétrolier roumain "Indépendant" et un cargo grec "Evenia" dans le détroit du Bosphore (Le Monde, du 15.11.79). Une partie des 95.000 tonnes de brut s'est déversée lentement dans la mer. De même le trafic maritime dans cette zone a connu une grave perturbation et a été même interrompu en raison des risques d'explosion du pétrolier.

-naufrage d'un tanker turc au large des côtes espagnoles.

-disparition mystérieuse du tanker norvégien assurant la route maritime Brésil-Cap.

-tension entre les gouvernements français et hollandais à propos de la pollution du Rhin (voir le Monde en date du 5.12.79).

L'entrée en vigueur de la Convention de 1971 portant création d'un fond international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, l'augmentation du plafond d'indemnisation de ce fonds, les amendements aux accords TOVALOP et CRISTAL, la remise en cause de la limite de responsabilité du propriétaire du navire prévue par la Convention de 1969, les travaux en cours du Comité Juridique de l'OMCI en vue d'étendre le système de responsabilité civile aux cas de pollution due aux substances toxiques, la formulation de nouvelles dispositions insérées dans la version révisée du TNCO à l'issue de la 8^e session de la III^{ème} Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer, etc ... sont autant de données qui plaident en faveur non seulement de l'actualisation de l'étude initiale, mais aussi d'un réaménagement des analyses élaborées dans cette étude.

Toutefois pour que ce travail soit entouré du pragmatisme et de l'efficacité escomptés, des recherches sur le terrain s'imposent (4). Surtout si l'on sait que le trafic maritime en Méditerranée va en s'accroissant et ce, en perspective de l'élargissement et de l'approfondissement du Canal de Suez (5). Au demeurant les problèmes du passage à travers les détroits, voies d'accès à la Méditerranée d'une importance indéniable nécessitent une étude appliquée du point de vue de leur régime juridique. A cet effet, le régime conventionnel conçu pour la réglementation du passage à travers le détroit de Malacca (6) pourrait constituer une source de référence et d'inspiration pour l'adoption de mécanisme(s) conventionnel(s) similaire(s) et adéquat(s) en Méditerranée.

(4) -Les résultats de ces investigations seront publiés ultérieurement comme complément à la présente étude.

(5) -Les contacts devraient être effectués sur place avec les autorités égyptiennes au sujet du volume du trafic traduit en données statistiques dans cette voie de passage et du rôle que pourrait jouer l'Egypte dans le cadre de l'alimentation financière d'un mécanisme d'indemnisation méditerranéenne (voir UNEP/18.P).

(6) -S'agissant d'un détroit comme celui de Gibraltar notamment qui représente des similitudes incontestables avec celui de Malacca du point de vue de la navigation maritime internationale, l'idée a été avancée de prendre sur place avec les autorités des Etats riverains du Détroit de Malacca des contacts qui permettront d'apprécier de très près les mesures répressives et préventives prises par les parties intéressées par le trafic. Des recherches identiques seraient entreprises au niveau du détroit du Bosphore.

PLAN DE L'ETUDE

PARTIE I. LE REGIME ACTUEL DE LA RESPONSABILITE EN CAS DE DOMMAGES DUS A LA POLLUTION MARINE.

Section I : Vers la généralisation du système de responsabilité objective aux dommages dus à des substances autres que les hydrocarbures.

A. LE REGIME DEROGATOIRE AU DROIT COMMUN ETABLI PAR LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1969.

I Les caractères généraux du régime spécial institué par la Convention de 1969.

- (a) Une responsabilité de plein droit assortie d'un large éventail d'exonérations de responsabilité;
- (b) Une responsabilité canalisée mais non exclusive;
- (c) Une responsabilité limitée dans son montant;
- (d) Obligation de constituer un fonds de limitation et de souscrire une assurance.

II Les insuffisances du régime établi par la Commission de 1969.

- (a) Un régime affaibli, par une liste exhaustive de causes d'exonération;
- (b) Une portée géographique restreinte;
- (c) Un montant de limitations de responsabilité dépassé;
- (d) Un champ d'application extrêmement limité.

B. L'EXAMEN PAR LE COMITE JURIDIQUE DE L'O.M.C.I. D'UN PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE ET L'INDEMNISATION POUR LE TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES ET DANGEREUSES.

1. Des positions controversées.

- (a) Quant à la désignation de la personne responsable;
- (b) Quant à la nature de la responsabilité;
- (c) Quant à l'étendue de cette responsabilité.

Section II^{1/} : la formule de compris retenue à l'article 235 du TNCO.Rev.1 issu de la 8^e session de la Conférence sur le Droit de la Mer.

Le contexte.

Le compromis obtenu lors de la huitième session de la Conférence sur le Droit de la Mer - l'article 235 du TNCO, Rev.1.

Conclusion

Quelques axes de réflexion en matière de responsabilité en cas de pollution en Méditerranée.

PARTIE II. LA REPARATION DES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION DANS LE CONTEXTE SPECIAL DE LA MER MEDITERRANEE : FORMULES POSSIBLES DE FONDS D'INDEMNISATION POUR LES DIFFERENTES SOURCES DE POLLUTION.

Préambule

Chapitre I - La Physiologie de la mer Méditerranée.

Section I - Le Canal de Suez

- 1ère étape des travaux d'élargissement et d'approfondissement (1980).
- 2ème étape - 1983-84.

Section II - Les détroits internationaux - Gibraltar, Bosphore et Dardanelles.

- les dispositions actuelles du TNCO révisé - droit de passage en transit.
- Les préoccupations légitimes des Etats riverains du détroit.
- Le régime conventionnel particulier du détroit du Bosphore et des Dardanelles.

Section III - Les fleuves, les rivières et canalisations (annexe carte)

Chapitre II - Les réformes intervenues relatives aux mécanismes actuels d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Section I - La tétralogie juridique existante en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

^{1/} La Section II de la Partie I sera traitée dans un addendum à ce document.

A. LE PARALLELISME : TOVALOP - CONVENTION DE 1969.

1. Le plan TOVALOP

2. La Convention de 1969 - vers une révision du plafond de limitation de la responsabilité de l'armateur.

3. Complémentarité ou chevauchement entre TOVALOP et Convention de 1969 ?

- Remarques préliminaires.

- dispositions de TOVALOP inexistantes dans la Convention de 1969.

4. Le marché de l'assurance maritime : un pas en avant.

B. LE PARALLELISME : CRISTAL - CONVENTION DE 1971 PORTANT CREATION DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

1. La Convention de 1971

(a) L'entrée en vigueur du Fonds de 1971;

(b) Augmentation du plafond d'indemnisation du Fonds de 1971;

(i) La controverse initiale - la position maximaliste de la France

(ii) la décision finale - compromis entre les deux tendances

(iii) Bilan de l'action du fonds de 1971.

2. le plan CRISTAL - réforme du 1er juin 1978.

3. le dualisme PLAN CRISTAL - FONDS de 1971 - complémentarité ou chevauchement ?

(a) Remarques préliminaires;

(b) Le jeu concret de l'indemnisation.

Section II - Les limites du système actuel d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

(a) Champ d'application étiqué;

- (b) Travaux du Comité Juridique de l'OMCI - Convention sur la responsabilité et l'indemnisation relatives au transport par mer des substances nocives et dangereuses;
- (c) insuffisance du plafond d'indemnisation actuel prévu par la Convention de 1971.

Chapitre III - Axes de réflexion : formules possibles de fonds d'indemnisation pour la mer Méditerranée.

Section I - Variante n° 1 : Généralisation du fonds de 1971 à tous les Etats méditerranéens ou établissement d'un fonds interétatique propre à la mer Méditerranée ?

1. Première alternative

- (a) Action multilatérale des Etats méditerranéens;
- (b) Action unilatérale de chaque Etat méditerranéen.

2. Deuxième alternative

-Fonds interétatique de garantie pour la mer Méditerranée

Section II - Variante n° 2 - Fond d'indemnisation spécial pour le transport des substances dangereuses et nocives ?

Section III - Variante n° 3 : Pollution due à l'exploitation off-shore du pétrole en mer Méditerranée.

1. Première alternative - extension du Plan OPOL à la mer Méditerranée.

2. Deuxième alternative : Fonds d'indemnisation des dommages dus à la pollution découlant des opérations off-shore.

Section IV - Variante n° 4 - Indemnisation dus à la pollution d'origine tellurique.

Conclusion

Une volonté politique authentique des Etats riverains est nécessaire.

PARTIE I : LE REGIME ACTUEL DE LA RESPONSABILITE EN CAS DE DOMMAGES DUS A LA POLLUTION MARINE.

1. La présente partie vise à présenter l'état du régime de la responsabilité en cas de dommages dûs à la pollution marine, depuis la publication du document UNEP/IG./INF.18, en date du 8 janvier 1979. A cette fin, nous nous proposons d'analyser ce problème à travers les travaux récents de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (OMCI) et les résultats obtenus lors de la dernière session de la troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer.
2. L'étude des problèmes liés à l'indemnisation des victimes de dommages occasionnés par la pollution marine ainsi que l'analyse des formules de réparation de ce genre de dommage qui pourraient être retenues en mer Méditerranée, font l'objet de la deuxième partie de la présente étude.
3. Devant l'énormité des dommages qui pourraient résulter de la pollution par des substances autres que les hydrocarbures et dans le souci de garantir une indemnisation juste et équitable des victimes de ce genre de pollution, l'OMCI se penche, actuellement, sur la possibilité d'étendre le régime spécial de responsabilité objective en cas de pollution par des substances nocives ou dangereuses (Section I).
4. Par ailleurs, la huitième session de la troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer s'est soldée par un résultat remarquable au sujet de la question de la responsabilité et des obligations qui en découlent, en cas de pollution marine. (Section II).

Section I : Vers la Généralisation du système de la responsabilité objective aux dommages dûs à des substances autres que les hydrocarbures.

5. Lorsqu'en 1969, la conférence diplomatique convoquée à Bruxelles, à l'initiative de l'OMCI, adoptait une Convention internationale de Droit Privé relative à la responsabilité civile pour les dommages de pollution par les hydrocarbures, on était bien conscient que les hydrocarbures persistants n'étaient pas les seuls produits polluants transportés en mer. En effet, le transport par mer de substances nocives et dangereuses présente inmanquablement des risques considérables pouvant atteindre des proportions catastrophiques similaires aux risques qui résultent du transport par mer de produits nucléaires.

6. Toutefois, il n'existe aucune réglementation internationale qui gouverne ce genre d'activités. Un véritable vide juridique y règne. Ainsi en pareils cas, le régime de droit commun trouve application, c'est-à-dire les règles habituelles de responsabilité en droit maritime, fondées sur la faute (1) dont il appartient à la victime d'établir la preuve à l'encontre du propriétaire du navire. Or on sait toutes les incertitudes et les vicissitudes qui soustendent ces règles, ainsi que les injustices qui résultent de leur application du fait de la difficulté, voire de l'impossibilité, liée à l'apport de la preuve par la victime de ce genre particulier de dommage. C'est ce qui a amené l'OMCI à examiner la possibilité d'étendre le régime de responsabilité dérogatoire à ce droit commun (2), tel que retenu en cas de pollution due aux hydrocarbures par la Convention de Bruxelles de 1969, aux dommages occasionnés par des substances dangereuses.

7. L'intérêt particulier que suscite ce système spécial, impose le rappel de ses caractères généraux avant d'aborder l'analyse des travaux en cours du comité juridique de l'OMCI sur la généralisation du principe de la responsabilité objective à d'autres cas de pollution.

LE REGIME DEROGATOIRE AU DROIT COMMUN, ETABLI PAR LA CONVENTION DE BRUXELLES DE 1969.

8. On se souvient que l'accident du "TORREY-CANYON" (3), survenu en 1967, a mis en exergue l'ampleur des dommages que pouvaient causer des navires citernes, et l'indemnisation insuffisante qui résultait en pareil cas des règles classiques de responsabilité retenues en droit Maritime. Ce désastre a imposé l'urgente nécessité de doter la réparation des dommages dûs aux hydrocarbures d'un régime spécial. Une priorité fut accordée à la réglementation de l'indemnisation des victimes de pertes causées par ce genre de dommage.

(1) Voir les développements consacrés à la notion de responsabilité pour faute, dans l'étude initiale UNEP/IG.14/INF.18, p. 2 à 8. Voir également pages 301 à 303, du rapport présenté à l'Assemblée Nationale française par la commission d'enquête parlementaire créée à la suite du naufrage du navire libérien "AMOCO-CADIZ" sur les côtes bretonnes, le 16 mars 1978.

(2) Nous ne reviendrons pas sur l'analyse des conventions internationales nucléaires qui ont été les premières à instituer un régime de responsabilité objective dérogatoire au droit commun (voir développements correspondants dans UNEP/IG.14/INF.18, pages 10 à 12).

(3) Pétrolier transportant 117.000 tonnes de brut, battant pavillon libérien, le "Torrey Canyon" s'échouait le 18 mars 1967 sur les "SEVEN STONES", à 15 milles de la côte et à 5 milles au Nord est des îles de Scilly, en dehors des eaux territoriales anglaises -voir du PONTAVICE : "La pollution des mers par les hydrocarbures" (à propos de l'affaire du "TORREY CANYON"), Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris 1968.

9. En effet, négociée à Bruxelles sous les auspices de l'OMCI, et entrée en vigueur le 19 juin 1975, la Convention du 29 novembre sur "la responsabilité civile pour les dommages d'us à la pollution par les hydrocarbures" institue un régime spécial de responsabilité objective, qui se présente comme une exception au droit classique de la responsabilité en Droit Maritime. Toutefois ce système dérogatoire semble souffrir d'un certain nombre d'insuffisances.

LES CARACTERES GENERAUX DU REGIME SPECIAL DE RESPONSABILITE INSTITUTE PAR LA CONVENTION DE 1969.

10. La convention signée le 29 novembre 1969 a mis sur pied une responsabilité objective, "canalisée" limitée et assortie d'une obligation d'assurance. Ce régime s'inspire dans une certaine mesure du système retenu en droit nucléaire (5).

(5) Tel qu'il ressort des conventions suivantes :

-Convention de l'OCDE, 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.

-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.

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

-Pour une bibliographie, voir notes 1,2,3,4 contenues dans la page 2, document UNEP/IG. 14/INF.18.

(a) Une responsabilité de plein droit assortie d'un large éventail d'exonérations.

11. Non sans peine, la conférence diplomatique de 1969 a adopté le principe de la responsabilité objective. La question du fondement de la responsabilité, considérée comme une question clé, a fait l'objet de controverses animées au sein des négociations. L'Union soviétique était particulièrement hostile à l'institution d'une responsabilité objective (6) arguant qu'à l'exception de la convention de 1962 sur la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, "le principe de la faute est largement reconnu en Droit Maritime international". Elle considérait que, s'agissant des dommages occasionnés par les hydrocarbures, rien ne permet l'adoption d'un tel principe d'autant qu'aucune justification particulière tenant à la nature du produit transporté (en l'occurrence le pétrole), n'autorise une orientation dans le sens de l'objectivisation de la responsabilité. Cet argument paraît peu convaincant dans la mesure où, ce qui préside à l'adoption du principe de la responsabilité dérogée de la faute, c'est beaucoup moins la nature plus ou moins extraordinaire de l'activité en cause, que la dimension particulièrement catastrophique des dommages causés. Reflétant les controverses nées à propos du fondement de la responsabilité deux variantes furent proposées, laissant les délégations entièrement libres de leurs choix.

12. La variante "A" prévoyait la responsabilité du propriétaire pour tout dommage causé par le rejet ou la fuite d'hydrocarbures de son navire, sauf s'il prouvait que ni lui ni ses préposés n'avaient commis de faute d'exploitation, de navigation ou d'administration. Le propriétaire est ainsi chargé d'une responsabilité pour faute, c'est-à-dire en fin de compte, une responsabilité relativement restreinte. En d'autres termes, il s'agit d'un système de présomption de faute (7) mis à charge du défenseur, en l'occurrence le propriétaire du navire. Supposé fautif, il devait démontrer le contraire pour qu'il puisse se dégager de sa responsabilité.

(6) voir DOC.OMCI.LEG.CONF/4.Add.1. la Finlande, la Grande Bretagne, le Libéria, la Pologne et l'Afrique du Sud se sont prononcés dans le même sens. Les Pays-Bas suggéraient d'étendre la responsabilité du propriétaire non seulement aux cas de faute, mais aussi aux cas de dommages causés par une défectuosité technique (CF.LEG/CONF/4.Add.6/Rev.2).

(7) Telle que proposée dans le document OMCI/LEG/CONF/4 pages 35 à 37. Il y a lieu de remarquer qu'une formule similaire est retenue à l'article 4 de l'accord TOVALOP, qui ne prévoit pas de libération de responsabilité du propriétaire du navire, présumé fautif, sauf s'il prouve l'absence de faute de sa part.

13. La variante "B", d'inspiration Française (8), chargeait le propriétaire du navire d'une responsabilité objective. Celui-ci répondrait de "tout dommage par pollution qui résulte d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures de son navire à la suite de l'évènement". C'est finalement cette formule qui a été retenue par la conférence. L'idée de faute ayant cédé devant celle du risque :

14. En effet, la Convention de 1969 établit une responsabilité objective, et de plein droit du propriétaire du navire ("strict liability" en droit anglo-saxon) fondée sur la seule existence du préjudice sans qu'il soit besoin d'établir une faute à la charge du-dit propriétaire (une sorte de présomption de responsabilité).

15. Toutefois, si elle est objective, cette responsabilité n'est pas pour autant absolue, dès lors qu'elle n'exclut pas toute exonération de responsabilité. L'article 3 de la convention impose toute une série de causes d'exonération de responsabilité, qui ne manquent pas d'affecter négativement l'efficacité et la portée de l'institution d'une responsabilité objective. L'éventail réservé aux causes exonératoires s'avère beaucoup plus large que celui prévu en droit nucléaire (9).

(8) LEG/CONF/4.p.37. Les Etats-Unis (LEG/CONF/4.p.42), La République Fédérale d'Allemagne (même document Add.1), la Suède (Add.2) ont voté en faveur de la variante B. Le Canada proposait une responsabilité objective assortie de la solidarité entre le propriétaire et le chargeur (LEG/CONF/4.Add.3). L'Irlande proposait la responsabilité objective du chargeur. (p.38) voir également le résultat du vote sur chacune des formules proposées dans "Documents officiels de la conférence juridique internationale de 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de mer", OMCI. Londres 1973, page 691. Il y a lieu de remarquer que le principe de la responsabilité objective de l'exploitant d'une installation off-shore sera retenue par la Convention de Londres 1976 relative à 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, signée entre 6 pays riverains de la mer du Nord.

(9) Etablissant une responsabilité objective de l'exploitant, art.2 para.1, la Convention de Bruxelles du 25 mai 1962, relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires, a fixé les cas d'exonération de responsabilité aux dommages résultant d'un acte de guerre, d'hostilité, d'une guerre civile ou d'une insurrection. Aucun cas de force majeure d'origine naturelle ne figure dans cette énumération (art.8). L'article 2, para.5 stipule en outre que : " si l'exploitant prouve que le dommage nucléaire résulte, en totalité ou en partie, du fait que la personne physique qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, les tribunaux compétents peuvent exonérer l'exploitant de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne".

16. 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) (10) (article 3, para.2 al.a). De même le propriétaire est exonéré de toute responsabilité s'il prouve l'existence d'un comportement dolosif d'un tiers, 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 (art.3, para.2 al.b). 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 (art.3, para.2, al.c) (11). Enfin, le propriétaire peut être déchargé de sa responsabilité s'il prouve que le dommage provient en totalité ou en partie du fait que la personne qui l'a subi a agi, ou a omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou bien a été négligente (art.3 para.3) (12).

(b) Une responsabilité "canalisée" mais non exclusive du propriétaire du navire.

17. La désignation du propriétaire du navire comme responsable d'éventuels dommages dus à la pollution par les hydrocarbures n'a pas été sans susciter des difficultés. Le propriétaire responsable retenu par la Convention de 1969 est la ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles est immatriculé le navire, ou à défaut d'immatriculation, la personne dont le navire est la propriété (13).

(10) On retrouve la même formule à l'article 3 partie 3 de la "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", signée à Londres le 1er mai 1976. Les Etats signataires sont Irlande, Norvège, Pays-Bas, R.F.A., Royaume-Uni, Suède (la Belgique, le Danemark et la France ayant participé à la conférence sans avoir signé la convention.).

(11) Ces deux cas d'exonération contenus dans les al. b et c, du para.2 de l'article 3, ne figurent nulle part dans la convention de 1976 précitée.

(12) Voir para.5, art.3, convention 1977.

(13) art.1, par.3. La personne, selon l'art.1, par.2, est "toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques. La même formule est utilisée au par.5 de l'article 1, de la Convention de Londres de 1976.

L'alternative qui s'offrait à la conférence, était la suivante ; soit rendre le propriétaire responsable (14), solution qui l'a finalement emporté, soit attribuer cette charge à l'exploitant (15) qui a fourni et armé le navire.

18. L'article 1 de la convention impute la responsabilité des dommages du chef de la pollution par les hydrocarbures au propriétaire du navire. Cette formule présente plus de garantie et de sécurité pour la victime dans la mesure où l'identité de propriétaire du navire est facilement appréhendable, car une fois le navire immatriculé, l'identité du propriétaire est indiscutable. C'est donc une responsabilité civile, de plein droit à la charge du propriétaire, qui est le seul défendeur possible.

(14) L'Irlande, quant à elle, a proposé la responsabilité objective du chargeur (voir document OMC, LEG/CONF/4, P.138). Cette formule n'a pas été retenue, on évoque à son encontre l'argument selon lequel il est pratiquement impossible d'imposer le chargeur du moment que la cargaison peut, en cours de transport, changer de mains.

(15) Ont été pour une responsabilité de l'exploitant : Australie, R.F.A., Libéria, Pologne, URSS, Finlande, Royaume-Unie et Suède (voir doc.LEG/CONF/4.Add.1 et 2). De même voir LEG/CONF/4.Add.1, pp.26 et 32 : les États-Unis et les Pays-Bas ayant défendu avec succès des arguments inverses, en faveur de la responsabilité du propriétaire du navire. Plusieurs États ont fait ressortir l'ambiguïté du terme "exploitant", terme de surcroît inhabituel en droit maritime, sauf dans la convention du 25 mai 1962 sur la responsabilité civile de l'exploitant de navires nucléaires. Cela donc pose un problème de définition : l'exploitant étant généralement celui qui fournit et arme le navire, qu'en est-il de celui qui a affrété en coque nue, puis armé et sous-affrété... ? Est-il un exploitant ? Une question semblable s'est posée lors du sinistre du "Torrey Canyon". D'où toute la difficulté de définir, de reconnaître et d'enregistrer les exploitants. L'adoption de la responsabilité du propriétaire s'impose dès lors d'elle-même.

19. Toutefois cette responsabilité n'est pas exclusive, car elle laisse subsister la possibilité de recourir contre des tiers fautifs, par exemple contre l'assistant. De même la demande en réparation peut être formulée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire (16).

20. La responsabilité envisagée par la convention, est une responsabilité objective, strictement privée, ce qui la distingue notablement du régime de responsabilité retenu par les conventions nucléaires(17), a fortiori la convention sur la réparation des dommages d'origine spatiale (18).

(16) C'est ce qui ressort clairement de la lecture de l'art.7, par.8 de la convention. Une formule similaire est retenue par l'art.8, par.8 de la Convention de Londres de 1976. Remarquons que les conventions nucléaires établissent un régime beaucoup plus strict. Il s'agit d'une responsabilité canalisée et exclusive, concentrée sur une seule personne; l'exploitant de l'installation nucléaire ou du navire à propulsion nucléaire (article 6 de la Convention de Paris de 1960; art.2,5 de la Convention de Vienne sur la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, du 20 mai 1963; art.2,5 de la Convention de Bruxelles du 25 mai 1962 relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires). Voir LEG XXXVIII/5, par.9.

(17) et qui prévoient une responsabilité "différée" de l'Etat (dans la mesure où il n'intervient qu'après épuisement du montant d'indemnité à la charge du destinataire principal de la canalisation" à savoir l'exploitant), et ce parallèlement à la responsabilité de l'Etat en tant que personne privée (en tant qu'exploitant). Voir P.M.DUPUY : " La responsabilité internationale des Etats pour les dommages d'origines technologique et industrielle", Pédone, Paris 1976, pages 120 à 125.

(18) Il s'agit de la convention adoptée et recommandée à la ratification des Etats par l'Assemblée générale des Nations Unies le 30 novembre 1971 (résolution no.27/XXVI) entrée en vigueur le 1er octobre 1972 (et intitulée : "Convention sur la responsabilité internationale pour les dommages causés par des objets spatiaux"). Cette convention présente un intérêt considérable. Certes, elle ne constitue pas la première entreprise conventionnelle d'un régime international de responsabilité objective, pour la réparation de certains dommages d'origine technologique. Mais pour la première fois, c'est sur l'Etat en tant que sujet du droit des gens, que pèse cette responsabilité dérogatoire. Aujourd'hui encore, le cas demeure unique" (voir P.M.DUPUY, ouvrage précité). En effet l'article 2 de cette convention stipule qu'un "Etat de lancement a la responsabilité absolue de verser réparation pour le dommage causé par son objet spatial à la surface de la terre ou aux aéronefs en vol". (voir pour un commentaire de la convention M.G. MARCOFF "Traité de Droit International Public de l'espace", Editions Universitaires, FRIBOURG, SUISSE, 1973.).

21. Les formules utilisées à l'article 1, par. 1,2,3, s'appliquent à l'Etat lui-même. Malgré les réserves nettes exposées par l'Union Soviétique, la convention assimile le navire-citerne appartenant à l'Etat, mais affecté à des buts exclusivement commerciaux, à un pétrolier ordinaire. La définition du terme "personne" englobe personnes privées et personnes publiques. Le processus de banalisation et de privatisation de l'Etat se poursuit et atteint son point culminant par les dispositions de l'article 11, al.2, en vertu desquelles, pour les navires citernes d'Etat affectés à des fins purement commerciales, l'Etat s'engage à abandonner son immunité de juridiction (19). Cette solution correspond à l'idée établie en droit maritime qui assimile les navires de commerce d'Etat à des navires commerciaux privés (20). Nulle part, dans la convention, on n'attribue de responsabilité à l'Etat en sa qualité de sujet du droit des gens. L'Etat, personne de droit public, "se déguise" en personne morale de droit privé. Il est assimilé à une entreprise de droit privé. Les tribunaux compétents seront, dès lors, les tribunaux nationaux et non une cour internationale : en tant que défendeur, l'Etat perd toute immunité de juridiction (21).

(19) Ce qui a provoqué des réserves très marquées de la part de la délégation soviétique, qui a considéré cette formule comme une atteinte "au principe universellement admis par le droit international : Un Etat propriétaire d'un navire ne saurait être tenu de répondre devant un tribunal civil étranger de dommages causés par le navire et donnant lieu à une demande d'indemnisation". (LEG/CONF/WP.19, en date du 27 novembre 1969).

(20) L'on revient au débat classique entre actes *jure imperii* qui seuls sont susceptibles de bénéficier de l'immunité de juridiction et les actes *jure gestionis* : (tels que l'exploitation d'un navire de commerce ou d'une entreprise) et à propos desquels on exclut toute immunité. Il faut remarquer que l'art.2, par.1 exclut du champ d'application de la convention les dommages causés par les navires de guerre ou appartenant à un Etat mais affectés à des buts non commerciaux (bien que le Royaume-Uni et la Norvège aient défendu l'élargissement de la responsabilité objective à ce genre de navires : voir LEG/CONF/4.P.95/97).

(21) L'art. 13 de la Convention de Londres de 1976 reprend presque littéralement l'article 11 par.2 de la Convention de 1969.

22. En outre, et comme dans le cas de nombreuses conventions internationales, la Convention de 1969 impose un certain nombre d'obligations aux Etats contractants, notamment en ce qui concerne la délivrance et le contrôle des certificats d'assurances (21), et ce dans le but d'assurer le fonctionnement efficace du système de la responsabilité objective instituée à la charge du pollueur privé. Faute d'avoir pris ces mesures, il est tout à fait normal, eu égard aux règles pertinentes du droit international, qu'un Etat, ayant ratifié la convention, voie sa responsabilité engagée sur la base de la règle du non respect d'obligations internationales. Il s'agit alors d'une responsabilité pour fait illicite international (22), sans rapport avec le régime de la responsabilité objective pesant sur le propriétaire du navire. Cette responsabilité étatique se présente comme une responsabilité accessoire à celle du pollueur privé. Elle n'intervient qu'à titre supplétif (23).

(21) art.7, par. 10,11.

(22) Ainsi en est-il, par exemple, de la Convention de l'OMCI du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires". Il ressort nettement de la convention que les visites prescrites et la délivrance du certificat ne sont pas de simples formalités pour l'autorité qui en est chargée. Bien au contraire, une négligence de la part de celle-ci entraînerait la responsabilité de l'Etat si la non conformité d'un navire aux normes prescrites provoquait un dommage dû aux hydrocarbures. Nous ne reprendrons pas les développements consacrés à la responsabilité pour fait illicite et qui figurent à la page 4 de l'étude initiale UNEP/IG.14/INF.18. De même, voir rapports M. AGO, juge à la Cour Internationale de Justice, et ancien rapporteur de la Commission de droit international (organe subsidiaire des Nations Unies) en matière de responsabilité pour fait illicite:

"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, 11.

"L'origine de la responsabilité internationale des Etats", ACDI, 1970 vol.2 p.189, 209.

"Le fait internationalement illicite de l'Etat source de responsabilité internationale", ACDI, 1971, II, première partie, p. 209-291.

Suite documents ONU, A/CN.4/264, Add.1 et Add.2, 1972, vol. 2, p. 77-174.

Documents A/CN.4/291 et Add. 1 et 2, 1972 : (suite) , ACDI, 1976 vol.2, première partie, p. 3à 57

Document A/CN.4/307 (suite).

Document A/CN.4/307/Add.1, du 17 avril 1978 (suite).

(23) voir P.M.Dupuy, ouvrage précité.

23. Sont considérés comme "dommages" au sens de l'article 2, les pertes dues à la pollution par les hydrocarbures subies sur le territoire et la mer territoriale de l'Etat lésé. Le responsable est tenu d'indemniser les victimes pour les dépenses qu'elles ont engagées en vue de prévenir et de limiter la pollution.

24. La Convention, en outre, impose aux propriétaires des navires une responsabilité solidaire dans le cas où un dommage serait causé par des fuites ou des rejets d'hydrocarbures provenant de deux ou plusieurs navires. Néanmoins l'article 4, qui règlemente cette responsabilité "commune", paraît un peu obscur. Car si son application ne pose guère de problème en cas de collision, qu'en serait-il, en revanche, au cas où deux pétroliers laisseraient échapper du pétrole, dans une indépendance parfaite l'un de l'autre, mais que les deux nappes d'huile viennent à souiller la même côte. C'est le cas qui se pose, par exemple, lorsque profitant du naufrage d'un tanker, des pétroliers lavent, à l'endroit de l'accident, leurs citernes, aggravant ainsi davantage la pollution, responsables au même titre que le navire qui a été à l'origine de la pollution. Certes, il serait difficile de mettre sur le même pied d'égalité sur le plan des responsabilités, deux navires dont les faits qui ont produit le dommage ne sont d'aucune commune mesure. Toutefois il ne ressort pas de la lecture de l'article 4 que les navires ne sont solidairement responsables que s'ils sont impliqués ensemble à l'occasion d'un même événement.

25. En outre, conformément à une tradition bien établie en droit maritime (24), la convention assortit le régime de la responsabilité objective du propriétaire d'une limitation quant à son montant.

(24) Puisant son origine au Moyen-Age et intimement liée à l'idée des risques inhérents à la navigation en mer, la règle de la limitation de responsabilité civile du propriétaire a été toujours admise par le Droit Maritime. Toute les conventions de droit maritime l'ont consacrée :

- "Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer", signée à Bruxelles le 29 avril 1961, et entrée en vigueur le 4 juin 1965 (au 1er janvier 1978, 4 pays riverains de la Méditerranée l'ont ratifiée; la France l'a dénoncée le 2.12.75) article 6.

- "Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer", signée à Bruxelles le 27 mai 1967 (ratifiée par un seul Etat méditerranéen), article 6.

- "Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, signée à Athènes, le 13 décembre 1974, articles 7 et 8, et son protocole additionnel signé à Londres, le 19 novembre 1976.

- "Convention relative à la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure (CLN)", conclue à Genève, le 1 mars 1973, non encore en vigueur.

- "Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer", signée à Hambourg, le 31 août 1978, article 6.

- Voir aussi conventions nucléaires précitées, et article 6, Convention de Londres de 1977.

(c) Une responsabilité limitée quant à son montant

26. L'article 5 prévoit, en effet, que le propriétaire du navire est en droit de limiter sa responsabilité à un montant total et par évènement de 2000 francs Poincaré par tonneau de jauge du navire (25). Toutefois, ce montant ne doit pas excéder au total 210 millions de francs Poincaré (26), soit environ 80 millions de francs français actuels, soit 16,8 millions de dollars. Il est précisé, néanmoins, que le propriétaire est déchu du bénéfice de ce montant en cas de faute personnelle (27), sans exiger pour cela une faute lourde ou dolosive de l'armateur (28).

(25) Un protocole a été adopté à Londres, le 19 novembre 1976, 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. Le montant de la limitation de la responsabilité prévu à l'article 5, par.1 de la convention de 1969, est ainsi modifié : "le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente convention à un montant total par évènement de 133 unités de compte par tonneau de jauge du navire. Toutefois, ce montant ne peut en aucun cas excéder 14 millions d'unités de compte". L'unité de compte visée est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. L'on voit, qu'en pratique, ce protocole n'apporte aucune modification substantielle au montant de limitation de la responsabilité tel que définie par la Convention de 1969.

(26) Le franc Poincaré de 1928 constitue une unité de 65 milligrammes et demi d'or au titre de 900 millimes de fin, soit environ 0,37 francs français actuels.

(27) Cette faute personnelle peut s'apprécier de différentes manières : faute dans la conception du navire (faiblesse des appareils à gouverner, acier de deuxième catégorie utilisé pour leur fabrication; absence de doubles commandes...); faute dans le recrutement et la qualification de l'équipage, faute dans l'entretien du navire, faute dans les consignes de navigation données au capitaine, etc...

(28) Il y a lieu de mentionner que le juge anglais considère qu'il y a perte du bénéfice de la limitation de responsabilité, lorsqu'il y a faute d'omission ou de négligence de la part du propriétaire du navire.

27. Le système tel qu'établi par la Convention de 1969 se révèle manifestement en progrès par rapport au montant de limitation prévu par la Convention banale de 1957 (29). En effet, bien que disposant d'un champ d'application nettement plus étendu, qui s'applique à tous les navires et bâtiments de mer, y compris les remorqueurs, et recouvre les dommages de nature quelconque et non seulement ceux dûs à la pollution par les hydrocarbures, la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire se présente moins élaborée et insuffisamment complète (30).

Une nouvelle convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976 (31), doit, une fois entrée en vigueur, se substituer à la Convention de 1957. Toutefois, ce nouvel instrument n'apporte pas de modifications notables - un certain nombre de pays ont déjà proposé sa révision.

28. En effet, désormais exprimées en droits de tirage (32) spéciaux et fixés par paliers dégressifs en fonction du tonnage du navire, les limites de responsabilité seront, en pratique, multipliées par cinq pour les petits navires, et par 1,5 seulement pour les navires de grandes dimensions. De même, à l'instar de sa devancière, elle ne donne aucune définition du régime de la responsabilité de l'armateur, alors que les conditions de la perte de bénéfice de la limitation se révéleront pratiquement infranchissables : le propriétaire ne sera déchu du droit de limiter sa responsabilité qu'en cas de faute intentionnelle ou inexcusable (33).

(29) Signée dans le cadre de l'OMCI, la "Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer", n'est entrée en vigueur que le 31 mai 1968 - sept pays méditerranéens l'ont ratifiée (au 1er juillet 1978).

(30) L'on a estimé que si le régime de la Convention de 1957 avait trouvé application dans l'affaire du "TORREY-CANYON", il n'aurait permis, dans les meilleurs cas possibles, qu'une indemnisation partielle et dérisoire (soit du quart) des dégâts et pertes qui ont coûté, à l'époque, 80 millions de francs aux gouvernements français et britannique avec la charge supplémentaire de prouver la faute de l'armateur. En l'espèce, le litige fût réglé par voie de négociation. Il y a lieu de remarquer que les Conventions de 1969 et de 1971 qui instituent un régime particulier des responsabilités et d'indemnisation pour les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures, sont nées précisément des difficultés mises en évidence par l'accident du "TORREY-CANYON".

(31) Intitulée "Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes". Londres, 19 novembre 1976, et n'est pas encore entrée en vigueur.

(32) Chap. 11, art. 6, 7, 8.

(33) C'est ce qui ressort de l'article 4 de ladite convention.

29. Cependant, pour bénéficier de la limitation de sa responsabilité à laquelle il peut être en droit de prétendre, en vertu de la Convention de 1969, le propriétaire ou ses assureurs doivent, en application de l'article 5, paragraphe 3, Convention un fond de garantie égale à la limite de responsabilité (34). Ce fond doit être déposé auprès du tribunal du lieu de l'évènement, qui se chargera de le distribuer entre les différentes victimes. La constitution de ce fond permettra dès lors au propriétaire de ne réparer que les dommages dont le montant ne dépasse pas le plafond de son assurance, c'est-à-dire 2000 francs Poincaré par tonneau de jauge du navire, et au maximum 210 millions de francs Poincaré. Le propriétaire pourra également libérer son navire ou ses biens qui auraient été saisis à la suite d'une demande en réparation des dommages causés par l'évènement. D'autre part, après le jugement, aucun droit à l'indemnisation ne pourra être exercé sur d'autres biens que le fond.

30. Enfin, s'inspirant du régime de responsabilité établi par les conventions nucléaires (35), l'article 7 de la convention oblige le propriétaire d'un navire, immatriculé dans un Etat contractant et transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à souscrire à une assurance ou autre garantie financière dans les conditions fixées à l'article 5 relatif à la limitation de responsabilité (36).

31. Il va sans dire, que la Convention de 1969 qui a établi un régime particulier de responsabilité dont l'originalité et les vertus sont communément reconnues, souffre, cependant, d'un certain nombre d'insuffisances.

LES INSUFFISANCES DU REGIME ETABLI PAR LA CONVENTION DE 1969

(a) Un régime affaibli, par une liste exhaustive de causes d'exonération

32. L'analyse du texte de l'article 3, par. 2 et 3 de la Convention de 1969 fait ressortir l'abondance des causes "libératoires", susceptibles d'inclure la responsabilité de plein droit établie à la charge du propriétaire. En conséquence, cet éventail assez large (37) de causes d'exonérations réduirait incontestablement la portée et l'efficacité du régime spécial de responsabilité objective.

(34) Dans l'affaire de l'AMOCO-CADIZ, par exemple, ce fond de limitation fut effectivement constitué, auprès du Tribunal de Brest, par la "MUTUAL LONDON STEAMSHIP OWNERS", chargée de l'assurance du tanker, le 27 avril 1978, pour un montant d'environ 77 millions de francs français.

(35) Article 3, par. 2 de la Convention internationale relative à la responsabilité civile des exploitants de navires nucléaires, signée à Bruxelles le 25 mai 1962.

(36) Une disposition similaire figure à l'art. 8 de la Convention de Londres 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.

(37) L'article 3, par. 4,5,6, de la Convention de Londres de 1977 semble moins libéral que l'art. 3 de la Convention de 1969.

(b) Une portée géographique restreinte

33. De même la portée géographique de la Convention est excessivement limitée. En effet, quelque soit le lieu de l'accident, seuls les dommages survenus sur le territoire d'un Etat, y compris sa mer territoriale, sont réparables. Cette rigidité juridique du texte s'accommode mal de la fluidité du milieu marin, d'autant que l'agent polluant, de nature anarchique, ne connaît pas de frontières. Ainsi l'article 2 exclut arbitrairement de son champ d'application tous dommages survenus dans la zone économique exclusive. La situation paradoxale que crée ce texte a poussé certains pays à demander à l'OMCI de procéder à l'examen de la possibilité de réviser la portée géographique de la Convention de 1969, eu égard à l'évolution que connaît le droit de la mer, du fait surtout de la promotion de la notion de zone économique exclusive (38).

Le texte de négociation révisé issu de la huitième session de la troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer reconnaît l'existence d'une zone économique exclusive au profit de l'Etat côtier (art. 55, art. 56 para. 1, b,iii, art. 58, par. 2; art. 194, par.2). Il y a lieu de noter que plus de quarante pays se sont déjà dotés d'une zone économique de 200 milles marins (dont deux méditerranéens, mais qui n'ont pas étendu cette mesure à leur façade méditerranéenne).

(c) Un montant de limitation de responsabilité dépassé

34. Par ailleurs, si le principe de limitation de responsabilité ne présente pas de critiques particulières, son application demeure, cependant, en deçà d'une indemnisation convenable des victimes de pollution considérable et catastrophique, du genre "AMOCO-CADIZ".

35. C'est ainsi que le comité juridique de l'OMCI fut saisi dès sa 38ème session, d'une proposition de révision du montant de limitation de la responsabilité prévu par la Convention de 1969. De même, aux termes d'une résolution adoptée à sa deuxième session, l'Assemblée du Fonds International d'indemnisation pour la pollution due aux hydrocarbures, a demandé à l'OMCI d'examiner la possibilité de modifier les limites de responsabilité prévues par les dispositions des Conventions de 1969 (sur la responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures) et 1971 (portant création du Fonds International d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures).

(38) L'article 2, de la Convention de Londres a pris acte de cette évolution en insérant la zone économique dans le champ d'application de la convention (art.2, a,b).

36. On a exposé plusieurs arguments à l'appui de la modification de la limitation de responsabilité. Pour un certain nombre de délégations, représentées au sein du comité juridique, le fait que la Convention de 1969 ne faisait pas encore l'objet d'une acceptation universelle reviendrait dans une large mesure à l'insuffisance des limites de la responsabilité. On a avancé comme autre raison importante pour laquelle il était nécessaire de réviser la convention, le fait que les limites peu élevées de la responsabilité applicables aux navires de faibles dimensions étaient souvent tout à fait insuffisantes pour couvrir les dommages causés par ces navires. On a fait remarquer que la capacité des marchés d'assurances de fournir une couverture convenable a considérablement augmenté depuis plus de dix ans, facteur encourageant qui devrait en conséquence servir de base à l'établissement de nouvelles limites (39). De même l'on a évoqué l'inflation qui a caractérisé la décennie soixante dix. Aussi, eu égard aux faits nouveaux qui sont intervenus depuis l'adoption de la convention en 1969, l'on a proposé l'adoption d'un montant forfaitaire minimal pour les navires de faibles dimensions.

37. Dans ce contexte, le comité juridique a invité le secrétariat du Fonds International et le secrétariat de l'OMCI à préparer une étude sur certains problèmes juridiques que pourrait soulever la question de la révision de la limitation des responsabilités. De même, le comité a invité les assureurs à étudier les répercussions qu'aurait sur le marché des assurances la révision des plafonds de limitation des responsabilités.

(d) Un champ d'application extrêmement limité

38. La Convention de 1969 ne couvre pas tous les dommages de pollution par hydrocarbures, mais seulement ceux causés par des navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac, c'est-à-dire en tant que cargaison. Se trouvent ainsi inclus les dommages occasionnés par des huiles lourdes transportées en fûts. De même, les dommages causés par les hydrocarbures contenus dans les soutes d'un navire-citerne navigant vide de tout fret, n'entrent pas dans la catégorie de dommages énumérés à l'article 1, par.5 et 6. Dans la mesure où le navire naviguait léger, la Convention de 1969 n'aurait pu trouver application dans l'indemnisation des victimes du sinistre de l'"OLYMPIC-BRAVERY" : (survenu en 1976) les 1250 tonnes de fuel que contenait le pétrolier étaient transportées dans ses soutes pour les besoins de sa population et de sa production d'énergie, et non en tant que cargaison. Il faut rappeler aussi que les dommages causés par explosion ou incendie ne sont pas inclus dans le champ d'application de la Convention de 1969.

(39) La catastrophe de l'AMOCO-CADIZ a imposé l'examen du relèvement des limites de l'indemnisation dont peuvent bénéficier les victimes de dommages de pollution par les hydrocarbures. On a fait observer que la fixation des limites prévues dans la Convention de 1969 avait été influencée par le montant de la couverture que le marché de l'assurance pouvait fournir à l'époque, situation qui s'est radicalement transformée depuis l'adoption de cette convention. Il conviendrait de relever les limites prévues, les possibilités de couverture offertes par le marché des assurances le permettant. Les marchés d'assurances pourraient couvrir jusqu'à 100 millions de dollars (voir LEG/XXXVII/7 et LEG/XL/5).

39. Il ressort des travaux récents de l'OMCI, que le comité juridique a déjà des suggestions de la part de certaines délégations, en vue d'inclure les hydrocarbures "non persistants" dans la définition du mot "hydrocarbures", et l'extension du champ d'application de la Convention à la pollution due au déversement d'hydrocarbures provenant de soutes de navires-citernes non chargés (40).

40. Enfin le régime établi par la Convention de 1969 ne vise que les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures persistants, tels que pétrole brut, fuel-oil, huile diesel lourde, huile de graissage et huile de baleine. Ainsi, en dehors du régime spécial de responsabilité civile en matière de transport maritime de produits nucléaires, les dommages de pollution qui résulteraient d'un déversement de substances dangereuses autres que les hydrocarbures relèvent du régime de droit commun établi par la Convention générale de Bruxelles de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Rappelons que cette convention limite la responsabilité de l'armateur à 370 francs Poincaré par tonneau, n'établit pas de présomption de responsabilité à la charge du propriétaire, et ne prévoit aucune garantie de solvabilité du débiteur. Autant dire qu'en cas de dommages causés par le rejet d'une cargaison de matière chimiques nocives et toxiques, ou occasionnés par l'explosion d'un méthanier, l'indemnisation des victimes resterait incontestablement insignifiante par rapport aux pertes subies qui pourraient largement dépasser en ampleur les dommages dus aux hydrocarbures.

(40) Un groupe de travail officieux composé d'experts techniques, présidé par M.L. LAMME (Pays-Bas), a été chargé d'étudier les questions suivantes : importance des dommages prévisibles que peut causer le transport par mer de substances dangereuses, et catégories de substances qui sont effectivement transportées en mer; utilisation d'une liste ou de plusieurs listes et éléments à prendre en considération pour l'établissement de ces listes, et possibilité de limiter le champ d'application de la convention aux substances transportées en vrac ou de l'étendre aux substances transportées en colis. Au stade actuel de ses travaux, ce comité a considéré qu'il conviendrait de retenir une liste assez limitée de substances présentant un grand danger, et que, eu égard à l'impossibilité pratique de dresser une liste des substances transportées en colis, seules les matières transportées en vrac seraient envisagées. (Voir LEG XXXIX/5, Annexe I, et LEG XLI/5) voir Doc. OMCI, LEG XL/5, par. 55, p.15.

41. Devant cette situation anachronique, l'OMCI a mis à l'étude la possibilité d'étendre le régime spécial dérogatoire au droit commun établi par la Convention de 1969 aux dommages causés par d'autres agents que les hydrocarbures (42) et l'a inscrit à son ordre du jour.

B. L'EXAMEN PAR LE COMITE JURIDIQUE DE L'OMCI D'UN PROJET DE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE ET L'INDEMNISATION POUR LE TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES ET DANGEREUSES.

42. L'ampleur parfois redoutable des dommages occasionnés par le transport de produits toxiques, a imposé la nécessité de créer un régime spécial de responsabilité. Le droit commun existant ne suffisant pas à procurer aux victimes une indemnisation appropriée. Mais on avait très vite aperçu les difficultés nombreuses que l'on rencontrerait dans une pareille entreprise tendant à mettre sur pied une convention nouvelle s'appliquant à d'autres produits que les hydrocarbures persistants. Ainsi certaines difficultés d'ordre technique sont apparues (liste des produits nocifs, définition des caractères dangereux du polluant (43)). Ce qui a amené le comité juridique, à partir de sa 18^e session (43), à adresser des questionnaires aux gouvernements et organisations intéressés afin de lui fournir les renseignements nécessaires à l'avance des travaux. Ces réponses aux questionnaires ont été communiquées au comité juridique lors de ses 26^e et 32^e sessions dans les documents LEG XXVI/4 et Ad 1 et 2, LEG XXXII/9/1 et Add. 1 et 2 et LEG XXXIII/WP/I. Depuis lors, le comité juridique a inscrit à son ordre du jour les questions touchant la responsabilité pour le transport des marchandises dangereuses.

43. Au cours des travaux, on a examiné l'idée de constituer un fond comparable à celui qui est organisé par la Convention de 1971 pour les hydrocarbures, fond alimenté par l'industrie pétrolière. Mais étant donné les différences très marquées qui existent, à tous égards, dans les situations des diverses industries qui s'occupent du transport des marchandises nocives par mer, cette idée a été vite abandonnée (44).

(42) Déjà, en 1969, à Bruxelles, la Conférence diplomatique chargée de mettre sur pied une réglementation internationale en matière de pollution par les hydrocarbures avait adopté une résolution recommandant à l'OMCI d'intensifier ses travaux relatifs aux différents aspects de la pollution par des produits autres que les hydrocarbures.

(43) Voir Doc. OMCI., LEG XXXIV/7, pages 2 à 5.

(44) Pour de plus amples détails sur cette question du fond, voir 2^e partie de la présente étude. De même voir DOC. OMCI. LEG XXXCI/5 du 23 juin 1978, par. 8-17 pages 2 à 4.

44. Divers points de vue ont été exprimés sur la portée de la nouvelle convention envisagée. Des délégations ont estimé que la convention devrait s'appliquer à un nombre limité de substances exceptionnellement et hautement dangereuses. Certaines ont insisté pour que le projet ne se borne pas à viser les substances considérées comme intrinsèquement dangereuses puisque certaines substances qui ne le sont pas peuvent causer des dommages tout aussi graves lorsqu'elles sont transportées en grandes quantités ou lorsqu'elles se trouvent à proximité de zones particulièrement vulnérables. D'autres délégations enfin ont fait valoir que la convention ne devrait pas se borner à viser les dommages d'ampleur catastrophique.

45. La majorité des membres du comité ont estimé qu'il fallait limiter le champ de la convention aux risques extraordinaires et aux dommages dus à certaines substances données. La question de l'extension de la portée géographique de la future convention aux dommages ayant lieu dans toutes les zones relevant de la juridiction de l'Etat côtier, a été également envisagée (45).

46. Toutefois des divergences très nettes marquent les positions des délégations, au sein du comité juridique, à propos essentiellement des points clés suivants :

- désignation de la personne responsable;
- la nature de cette responsabilité qui doit être imposée;
- l'étendue de cette responsabilité.

DES POSITIONS CONTROVERSEES

(a) Quant à la désignation de la personne responsable

47. Le comité juridique fut saisi à sa 36e session par une proposition conjointe émanant de la Suède et des Pays-Bas et contenue dans le document LEG.XXXVI/2. Ce document propose un système dans le cadre duquel la responsabilité reposerait entièrement sur les parties intéressées à la cargaison ainsi qu'une variante de ce système selon laquelle la responsabilité serait imposée à la fois au propriétaire du navire et au chargeur. Ce système, selon ses auteurs, a l'avantage de s'appliquer à un nombre restreint de matières entièrement dangereuses ainsi qu'aux dommages causés par la toxicité, un incendie ou une explosion et la pollution. De même le projet fait ressortir que les parties intéressées à la cargaison (c'est-à-dire le propriétaire de la cargaison ou le chargeur) ne seraient pas soumises aux mêmes limitations de la responsabilité que les propriétaires de navires en vertu des Conventions de 1957 et 1976. L'on a avancé à l'appui de cette formule, que les personnes représentant la cargaison sont mieux placées pour prévenir les dommages et connaissent mieux la cargaison. Evoquant les conventions de droit nucléaire, certaines délégations ont proposé une responsabilité canalisée sur le chargeur, quelle que soit la négligence du propriétaire du navire, de l'exploitant ou des agents maritimes et autres tierces personnes. Dans ce cas, la responsabilité du propriétaire de navire interviendrait seulement par voie de recours.

(45) L'on a également proposé d'inclure aussi bien les dépenses engagées à titre préventif ou curatif parmi les dépenses réparables. Voir LEG XLI/5 par. 37 à 48, pages 11 à 13.

48. Cependant d'autres délégations faisaient valoir que l'armateur était plus facile à identifier, à reconnaître et qu'il jouissait déjà de diverses assurances de responsabilité, tandis que les cargaisons n'ont jamais assuré leurs responsabilités. La solution pratique, d'après ces propositions, est d'imposer au transporteur l'ensemble de la responsabilité pour le transport de substances nocives (46). Une telle solution serait moins coûteuse du point de vue de l'assurance que celle faisant peser la responsabilité sur le propriétaire de la cargaison.

49. Il serait inacceptable de décharger le transporteur de la responsabilité envers les tiers de conséquences qui découlent du transport de substances, sur lequel il exerce un contrôle exclusif. On a évoqué à l'appui de cette solution, la difficulté qu'on a rencontrée à la Conférence des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, à parvenir à une définition du "terme chargeur".

50. L'idée d'un régime mixte, prévoyant la responsabilité de l'armateur jusqu'à certaines limites, et la responsabilité du chargeur au-delà de ces limites, fut également défendue (47).

(b) Quant à la nature de la responsabilité

51. Les débats au sein du Comité Juridique ont mis en évidence la relation étroite qui existe entre la question de savoir si la responsabilité devrait être fondée sur la faute ou si elle devrait être objective et le choix de la personne qui assurera la responsabilité ainsi que la portée des risques et des dommages couverts. Ainsi si la convention envisagée ne devait viser qu'un petit nombre de substances dangereuses et présentait des risques élevés, il faudrait prévoir une responsabilité objective.

52. Une autre opinion a été exprimée selon laquelle si la convention devait viser un plus grand éventail de substances, il faudrait, peut-être, prévoir différents régimes de responsabilité pour chacune des catégories de produits nocifs. Ainsi on envisagerait une responsabilité sur d'autres bases pour les matières moins toxiques.

(46) Le représentant de l'Union Internationale d'assurances de transports a défendu que des considérations d'ordre pratique sur le marché des assurances suggèrent que la responsabilité principale devrait revenir au transporteur. Cf. LEG XXXIV/7, par.31, p.8. Cette formule permettrait de supprimer les difficultés juridiques auxquelles se heurtent actuellement les victimes lorsqu'il s'agit de choisir le défendeur approprié, en reconnaissant à la victime le droit d'intenter une action contre le propriétaire du navire, sans pour autant préjuger du droit de recours du propriétaire du navire contre les intérêts de la cargaison.

(47) Ainsi le propriétaire du navire est responsable jusqu'au plafond de limitation prévue par la Convention de 1976 pour les créances maritimes; au-delà interviendra la responsabilité du chargeur.

53. S'agissant de la responsabilité du propriétaire, certaines délégations ont souhaité que la convention à envisager ne s'écarte pas du régime traditionnel de responsabilité fondée sur la faute.

54. Une autre formule a été également proposée et qui consisterait à imposer une responsabilité objective au chargeur. Le propriétaire ne verrait sa responsabilité engagée qu'en cas de négligence.

On a également suggéré une responsabilité objective du propriétaire et du chargeur; ce dernier fournissant, toutefois, une contribution fixe. Enfin, une responsabilité objective plus sévère que dans la Convention de 1969, s'inspirant du régime retenu en droit nucléaire, a été défendue, eu égard à la nature intrinsèquement dangereuse de substances transportées et compte tenu du risque énorme qui résulterait en cas d'accidents.

55. En définitive, il ressort de discussions qui ont lieu au sein du Comité Juridique, que le principe de la responsabilité objective a été très longuement défendu, surtout pour les substances hautement dangereuses. Toutefois, il a été précisé qu'il conviendrait de prévoir une limitation de la responsabilité, limitation considérée comme le corollaire de la règle de la responsabilité sans faute.

(c) Quant à l'étendue de la responsabilité

56. Pour ce qui est du propriétaire du navire, la majorité des délégations a estimé qu'il serait opportun de conserver les montants fixés au titre de la limitation par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.

57. Quant au chargeur, on a estimé qu'il doit assumer une responsabilité complète pour des dommages non visés par les montants fixés au titre de la responsabilité dans la Convention de 1976. Néanmoins, en pareil cas, le propriétaire de la cargaison devrait également bénéficier d'une certaine forme de limitation (45).

58. En définitive, le comité a généralement reconnu que, pour des événements ayant des proportions catastrophiques, ni une responsabilité illimitée, ni le régime de responsabilité prévu dans la convention de 1976 ne seraient suffisants. Le régime de 1976 n'est pas approprié particulièrement en raison des limites relativement peu élevées qui ont été établies pour les navires de faibles dimensions (46). Quant à la responsabilité illimitée, une telle formule aurait un effet négatif dans la mesure où elle acculerait à la faillite les personnes reconnues responsables, sans pour autant assurer l'indemnisation des victimes.

(45) Plusieurs possibilités de calcul de la limitation de la responsabilité des chargeurs ont été envisagées. Voir (LEG XXXIV/7, par.50, p.12). D'autre part, une autre formule a été proposée imposant une responsabilité illimitée du chargeur (voir LEG XXX/V/7, par. 51, p.13).

(46) Bien que les limites, comme on l'a vu plus haut, aient été augmentées par rapport à celles de la Convention de 1957 (voir supra par. 22 et 23).

PARTIE II : LA REPARATION DES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION DANS LE CONTEXTE
SPECIAL DE LA MER MEDITERRANEE : FORMULES POSSIBLES DE FONDS
D'INDEMNISATION POUR LES DIFFERENTES SOURCES DE POLLUTION

Préambule

59. Parmi les surfaces liquides du globe qui connaissent une utilisation intense du point de vue navigation, la Méditerranée constitue une région de grand trafic maritime international. En effet, cette partie du monde est traversée par une fraction absolument disproportionnée du trafic pétrolier mondial avec des conséquences préoccupantes en ce qui concerne la pollution et ses effets sur la qualité du milieu marin.

60. Si aucun accident comparable à la catastrophe de l'Amoco-Cadiz ne s'est encore produit dans cette mer (et pourtant l'accident n'est pas par définition imprévisible dans l'espace et dans le temps !), il existe une pollution "ponctuelle et opérationnelle" en Méditerranée découlant normalement du transport du pétrole brut. Or cette pollution qui se produit de façon systématique depuis plusieurs décennies est nettement plus difficile à contrôler que sur les autres routes maritimes du monde du fait même de la nature de cette mer semi-fermée dont l'eau ne se renouvelle qu'après 80 années (1).

61. Sur un total de 26.895.000 de barils par jour (1.339.370.000 tonnes par an) de pétrole brut transporté sur l'ensemble des routes maritimes, la Méditerranée est concernée (pour l'arrivée, le départ ou pour les deux) par 23 % de ce trafic, c'est-à-dire par 6.205.000 de barils par jour (309 millions de tonnes) (2).

Ce trafic s'effectue bien entendu par les voies d'accès à la Méditerranée et qui sont les Détroits de Gibraltar, des Dardanelles, du Bosphore et le Canal de Suez. La connaissance du régime juridique du passage à travers ces artères vitales à l'échelle internationale est nécessaire dans le cadre de cette étude du problème de l'indemnisation des dommages dus à la pollution.

(1) La Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires de Londres (1973) constituent un pas important pour les pays de la Méditerranée. Aux termes de certaines dispositions de cette Convention, considérant la Méditerranée comme une "zone spéciale", les déversements des pétroliers et autres navires sont prohibés dans les eaux méditerranéennes même au delà de la limite de 100 milles marins.

(2) Voir Méditerranée en 2000 n° 37 - 4° trimestriel 1976, p. 49 - Article de Giuseppe Sacco intitulé : 1 % de pétrole perdu en mer.

62. Pour mesurer l'adéquation des accords internationaux conclus entre compagnies privées ou entre Etats en matière d'indemnisation des dommages dûs à la pollution avec les risques latents qui guettent la Méditerranée, il est nécessaire de cerner l'examen des voies d'accès à la mer Méditerranée. Les détroits sont par définition des espaces marins étroits, vulnérables à la pollution. En cas d'accident, les instruments juridiques existants peuvent-ils faire face à cette situation particulière pour indemniser les sinistrés : deux cent mille tonnes déversés dans cet espace (pollution type Amoco-Cadiz porterait leurs effets pratiquement sur toute la Méditerranée, ce qui constituerait une véritable catastrophe.

63. Une autre menace pour les écosystèmes méditerranéens, les ressources halieutiques et le développement des zones côtières à des fins récréatives, vient de l'apport direct de polluants provenant des fleuves et des rivières qui se déversent en Méditerranée et qui peuvent emprunter le territoire d'Etats riverains et non riverains de la mer Méditerranée (3).

64. Ainsi, dans un premier temps, nous nous proposons d'examiner ces voies d'accès qui constituent en quelque sorte la physiologie de la Méditerranée.

65. Dans un deuxième temps, nous examinerons les instruments juridiques existants à l'heure actuelle et relatifs à l'indemnisation des dommages dûs à la pollution sous l'angle notamment des réformes intervenues récemment dans ce domaine depuis l'élaboration de l'étude initiale (UNEP IG.14/INF.18).

66. L'étude du constat de la Méditerranée sous ces différentes facettes nous aura permis de faire un diagnostic de la situation spécifique à cette mer et de réfléchir sur les médications qui s'imposent. C'est ce que nous appellerons : formules possibles en Méditerranée constituant ainsi des axes de recherche et de méditation.

(3) Voir rapport no. 3 de la Commission océanographique intergouvernementale Monte-Carlo 9 - 14 septembre 1974, UNESCO.

CHAPITRE I LA PHYSIOLOGIE DE LA MER MEDITERRANEE : VOIES D'ACCES

67. L'accès à la mer Méditerranée des pétroliers ou des navires transportant différents types de produits chimiques ou autres se fait comme on le sait à travers le Canal de Suez d'une part et les Détroits de Gibraltar, Bosphore et Dardanelles, de l'autre. Si les travaux actuellement en cours d'élargissement et d'approfondissement du Canal de Suez ont pour effet l'accroissement substantiel du trafic pétrolier sur cette route maritime, les dispositions de la future Convention internationale sur le droit de la mer concernant le régime juridique du passage à travers les détroits consacrent le principe du droit de passage en transit des navires de toutes sortes, passage générateur de dangers certains pour la sécurité économique des Etats riverains de cette mer semi-fermée. La consécration de ce droit de passage en transit différent du concept du passage inoffensif a pour conséquence un accès libre et inconditionnel en Méditerranée exempt de toute différenciation entre types de navires (navires de commerce ou navires de guerre, ou navires à propulsion nucléaire). Qui dit passage libre et incontrôlé, dit menace potentielle sur la sécurité de cette mer reconnue déjà zone spéciale.

68. La liberté de navigation préconisée et défendue avec acharnement par les puissances maritimes n'est-elle pas synonyme de la réalisation de leur stratégie militaire dans cette région avant toute autre préoccupation d'expansion du commerce international entre nations !

Section I - Le Canal de Suez

69. L'importance économique du Canal de Suez pour le commerce mondial découle de sa situation géographique. En reliant la Méditerranée à la Mer Rouge, cette voie d'eau élimine la nécessité de passer par le Cap de Bonne Espérance et procure un raccourci aux bateaux faisant le commerce entre l'Est et l'Ouest. Les ports de la Mer Rouge, le Golfe Arabe, la Mer Arabe, la Baie du Bengale, le Sud Est Asiatique et l'Extrême Orient deviennent directement accessibles à ceux de la Côte Est de l'Amérique du Nord, de l'Afrique du Nord et du Moyen Orient. Les distances des grandes voies maritimes sont réduites en moyenne de moitié grâce à l'existence du Canal.

70. Tout en prenant une place primordiale parmi les voies maritimes commerciales mondiales, le Canal commença à refléter la montée des préoccupations de l'économie mondiale en ce qui concerne le pétrole provenant du Moyen Orient en tant que fournisseur principal de pétrole brut. Le canal procurait le lien entre les sources de pétrole brut qui se trouvent dans le Golfe Arabe et les raffineries situées en Europe, Amérique du Nord et les Caraïbes.

71. Jusqu'à sa fermeture, conséquence de la guerre de 1967, le Canal a joué en effet un rôle vital dans l'essor du commerce mondial. A titre d'exemple en 1966, 14 % du trafic maritime mondial a transité par le Canal dont 73 % représenté par le transport du pétrole (4).

72. La fermeture du Canal en 1967 a eu pour conséquence immédiate une hausse vertigineuse dans les coûts des transports maritimes lesquels étaient obligés de se rabattre sur des routes maritimes plus détournées et partant plus onéreuses (5). Le Canal a été réouvert à la navigation maritime internationale en Juin 1975. Cependant, la récession mondiale, le changement dans la taille des pétroliers et les coûts des transports ont conduit à des changements importants dans le volume et la distribution du trafic des tankers à travers le Canal.

73. En 1977 : 33,9 millions de tonnes de pétrole et de produits dérivés ont emprunté la route du canal sur un total potentiel de trafic de 627 millions de tonnes.

74. La configuration actuelle du canal ne permet le passage que de navires de 75.000 tonnes en charge et 250.00 tonnes en lest. Cependant du fait des travaux d'élargissement entrepris actuellement sur le Canal, le trafic pétrolier à travers cette voie d'eau s'accroîtra substantiellement d'ici les quatre prochaines années. Ceci aura pour conséquence une intensification du trafic en Méditerranée (moins de navires pétroliers passeront par le Cap) et le passage d'unités plus importantes du point de vue taille et tonnages de fuel transportés. L'on ne peut que s'interroger sur les conséquences de la multiplication prévisible à très court terme du trafic en Méditerranée quant à la sécurité de la navigation dans cette région.

75. Les autorités égyptiennes ont déjà entamé la réalisation en deux étapes d'un plan d'élargissement du Canal :

La première étape de ce plan vise la possibilité de transit à travers le Canal de :

- navires de taille variant entre 11,5 mètres à 16 mètres jaugeant 150.000 tonnes en charge et 300.000 tonnes sur lest. Cette 1ère étape devrait être achevée vers 1980.

La deuxième étape de ce plan vise pour objectif le passage à travers le Canal de :

- navires de taille variant entre 11,5 mètres et 20.

Avec l'achèvement des travaux prévus dans cette phase (1983-84), des tankers jaugeant 260.000 tonnes en charge pourront transiter par le Canal.

(4) Voir H.P. Drewry (Shipping consultants) Ltd LONDON, Number 62 in Series May 1978 : " The Suez canal and its Impact on tanker trades and Economics" Les autres chiffres mentionnés à propos du Canal sont puisés de cette même source.

(5) La CNUCED a estimé qu'entre 1967 et 1971 la fermeture du Canal de Suez a conduit à une augmentation globale du coût de transport du pétrole totalisant plus de 2.800 millions de dollars.

76. Il va sans dire que les perspectives de navigation à travers le Canal de navires avec des tailles aussi importantes transportant des tonnages aussi élevés ne pourront qu'alourdir le trafic en Méditerranée.

77. Ainsi, au terme de la 1ère phase, plus de 37 % de la flotte existant actuellement et des tankers en construction devant être prêts en 1980, pourront transiter par le Canal complètement chargés.

78. Par ailleurs, compte tenu de ce programme d'extension de la navigation à travers le canal et prenant comme référence le chiffre de 200 millions de tonnes ayant transité annuellement par le Canal avant 1967 (6) on peut tabler sur les prévisions suivantes :

au terme de la 1ère phase du plan (1980) permettant le passage de tankers de 150.000 tonnes en charge, le trafic total annuel du pétrole atteindra 800 millions de tonnes.

au terme de la 2ème étape (1983-1984) avec l'augmentation des capacités du Canal, le trafic annuel du pétrole atteindra 800 millions de tonnes.

Ce sont là des évaluations basées sur le volume du trafic annuel enregistré avant 1967 et les projections futures à partir de 1980.

79. Dans un document récent (7) relatif aux régions maritimes encourant le plus haut risque d'accident élaboré par le Forum international des Compagnies pétrolières, le Canal de Suez est mentionné parmi les routes maritimes les plus fréquentées par les tankers. Ce même document très actuel fait référence également aux détroits internationaux les plus fréquentés par les navires de toutes sortes tel que le détroit de Gibraltar comme espace marin potentiellement sujet à des risques de collisions.

80. La réouverture du Canal ainsi que les travaux d'élargissement ne peuvent 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.

(6) Récemment M. MACHHOUR Ahmed, Président de l'organisation du Canal de Suez a déclaré : "Environ 21.000 navires jaugeant 200 millions de tonnes transitent annuellement par le Canal de Suez. M. MACHHOUR, cité par l'agence d'information du Moyen Orient (MEN) dans une dépêche datée d'Ismaïlia, a ajouté que ces navires "rapportent à l'Egypte environ 500 millions de dollars" par an. M. MACHHOUR a aussi déclaré que le nombre des navires transitant par le Canal "doit s'élever à 22.000 au cours de cette année". Il a annoncé qu'"au milieu de l'année 1980 au terme de la première phase d'approfondissement de la voie d'eau, le Canal pourra recevoir des navires jaugeant 150.000 tonnes". La "MEN" indique par ailleurs, que "61. navires appartenant à 26 pays ont transité récemment par le Canal, portant à 81.183 le nombre de bâtiments ayant transité par la voie d'eau, depuis sa réouverture à la navigation le 5 juin 1975". L'agence précise que ces bateaux "représentent une jauge de 875.5 millions de tonnes". Voir Journal quotidien marocain du 10.11.79 appelé "LE MATIN".

(7) Voir le Document intitulé "HIGHER RISK SEA AREAS" ARISK analysis prepared by OCIMF - Août 1979.

Section II - Les détroits internationaux : Gibraltar, Bosphore et Dardanelles

81. Les détroits de Gibraltar, du Bosphore et des Dardanelles qui se trouvent aux deux extrémités de la mer Méditerranée constituent des voies d'accès importantes à cette mer. Le texte composite officiel révisé issu des travaux de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer consacre un certain nombre de dispositions relatives au régime juridique du passage à travers ces voies d'eau (8) et aux pouvoirs des Etats riverains en matière de prévention contre la pollution marine.

82. Dès lors, l'étude de ces questions revêt toute sa justification et toute son importance dans le cadre de cette recherche orientée vers l'analyse et la conception de mécanismes d'indemnisation propres à faire face à d'éventuels accidents qui surviendraient en Méditerranée du fait du trafic important qui s'y opère à l'entrée ou à la sortie de ces détroits.

83. Au cours des débats relatifs à la question des détroits intervenus au sein des différentes sessions de la 3^e Conférence des Nations Unies sur le Droit de la Mer, l'attention des grandes puissances aussi bien que les préoccupations économiques et techniques des Etats riverains se sont polarisées autour d'une catégorie vitale de détroits : ceux que la navigation internationale doit obligatoirement emprunter en l'absence de toute voie de rechange, en l'occurrence les détroits de Gibraltar (9) et de Malacca.

84. En effet, ces détroits servant au trafic mondial multiforme sont des espaces marins particulièrement vulnérables (10) compte tenu de leur configuration géographique et du trafic maritime très intense qui s'y opère. De ce fait, ils doivent retenir une vigilance de la part de leurs riverains et une due diligence de la part des utilisateurs qui les empruntent quotidiennement.

(8) On sait qu'en dehors des règles conventionnelles particulières régissant certains détroits comme le Bosphore et Dardanelles, il existe un régime général consacré par l'article 16 de la Convention de Genève et les dispositions du TNCO révisé (Partie III : Détroits servant à la navigation internationale notamment Article 37, 38, 39, 42, 45 etc...)

(9) Le nombre de navires qui empruntent le détroit de Gibraltar s'élève à 30.000 par an, non compris les bateaux de plaisance et de guerre. Voir LLOYD'S Information Service LONDON.

(10) Détroit de Gibraltar : la largeur oscille entre 14 et 15 km entre la ligne qui relie le Cap Spartel et le Cap Trafalgar à l'Ouest de la Pointe d'Europe et Ceuta à l'Est.

85. Cette due diligence a signifié de la part des grandes puissances l'adoption de critères objectifs régissant le passage en transit retenu par le TNCO révisé. L'approvisionnement en pétrole des pays industrialisés se fait principalement par mer et dépend largement du libre passage des navires à travers ces détroits. D'autres pays du tiers monde tel que l'Algérie dépendant du détroit de Gibraltar, défendent la même thèse pour des considérations foncièrement économiques.

86. Les Etats riverains de détroits tout en étant sensibles à l'impératif de l'écoulement continu de la navigation internationale à caractère commercial à travers leurs eaux territoriales coïncidant avec le détroit, éprouvent des appréhensions à l'égard du transport de substances polluantes telles les hydrocarbures en raison des dommages que celles-ci pourraient causer à leur environnement, mais aussi à toute la région du détroit. Aussi préconisent-ils une réglementation technique et adéquate de ce passage en transit dans l'intérêt de la sauvegarde de la sécurité de la navigation internationale aussi bien que celle des états riverains notamment en ce qui concerne la prévention de la pollution.

87. A cet effet, le TNCO révisé (11) confère à l'Etat riverain de détroit le pouvoir de prévention de la pollution en donnant effet aux règlements internationaux applicables en ce qui concerne le rejet d'hydrocarbures et d'autres substances nocives dans le détroit.

88. Pour certaines puissances, le libre transit et la protection des intérêts de l'Etat riverain ne sont pas incompatibles. Certains Etats comme le Canada, les U.S.A. considèrent que les navires en transit "doivent (12) se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales en matière de prévention et de limitation de la pollution causée par les navires et que les Etats riverains peuvent prendre des sanctions à l'encontre des navires qui ne respecteraient pas ces normes".

89. Dans la pratique, on s'oriente de plus en plus vers le développement d'une coopération étroite entre Etats riverains et utilisateurs principaux des détroits. C'est ainsi que l'Indonésie, la Malaisie et Singapour se sont mis d'accord pour préconiser un certain nombre de mesures tendant à réglementer le passage des navires dans le détroit de Malacca (13). Des négociations ont également eu lieu entre les USA et la Malaisie d'une part, et entre le Japon, la Malaisie et l'Indonésie d'autre part, en vue de garantir la protection du milieu marin contre les dangers de pollution provenant du passage des navires dans ce même détroit.

(11) Voir TNCO Révisé op. Cité. E. Article 42

(12) Voir "L'Océan Partagé" P. 129 par R.J. DUPUY - Editions A. Pedone.

(13) Compte tenu des similitudes incontestables existant entre Malacca et Gibraltar, une étude pratique sera entreprise ultérieurement sur place comme complément à cette étude.

90. Les détroits du Bosphore et des Dardanelles obéissent à un régime conventionnel particulier découlant de la Convention de Montreux de 1936. Le régime actuel des détroits turcs est basé sur le principe de la liberté de passage des navires de commerce d'une part, et d'un droit de passage limité pour les bâtiments de guerre en temps de paix d'autre part.

91. Les puissance riveraines de la Mer Noire bénéficient d'un traitement préférentiel. Ces détroits, tout en étant régis par une réglementation internationale très détaillée, à la différence des autres passages maritimes, n'échappent pas à des accidents de pétroliers. En effet, après la collision entre un pétrolier roumain et un cargo grec (14) à quelques centaines de mètres seulement de l'ade d'Haydarpaşa à l'embouchure du Bosphore, les autorités turques envisagent de réglementer sévèrement la navigation dans le Bosphore. En effet, à la suite de cette catastrophe, il est possible que les autorités turques décident, de façon unilatérale, de rendre désormais obligatoire la présence d'un pilote turc à bord de tous les bateaux étrangers empruntant le détroit de Bosphore, ainsi qu'un remorqueur pour les pétroliers.

92. Par ailleurs, selon les experts les plus avertis consultés pour l'étude de la navigation en Mer Méditerranée, les grands dangers proviennent des petits bateaux qui semblent être prédominants dans cette mer (ex : au Japon, accidents très fréquents dûs aux petits navires).

93. L'étude de la physiologie de la Méditerranée nous amène à étudier très brièvement les principaux fleuves qui se déversent en Méditerranée.

Section III - Les fleuves, les rivières et canalisations

94. L'étude des fleuves et des rivières qui se déversent en Méditerranée est fondamentalement liée à la question épineuse et controversée de la pollution tellurique. Nous avons jugé utile de visualiser l'étude de cette question par l'insertion dans l'annexe II d'une carte reprenant les principaux fleuves qui se jettent en Méditerranée.

95. La problématique indemnisation des dommages résultant de la pollution d'origine tellurique en Méditerranée sera traitée dans les développements ultérieurs.

96. Dans la région de la mer Méditerranée, le sol marin est parsemé d'un réseau dense de câbles et canalisations. Aussi la réparation des dommages de pollution causés par ces ramifications souterraines alimentant les principaux terminaux de la Méditerranée en pétrole, doit-elle être envisagée ? Dans certains cas, la canalisation, traitée comme un accessoire d'un terminal ou d'une installation pétrolière off-shore obéit au même régime d'indemnisation (15).

(14) Le Monde du 16 novembre 1979.

(15) Voir document OCDE ENV/TEP/79, 11 du 15.10.79 p. 34 intitulé : "Pollution des mers par les hydrocarbures, limites de l'indemnisation" par Martine Rémond Guouilloud.

97. Dans cette première étape de notre réflexion, nous avons brossé un tableau global des voies d'accès à la Méditerranée en vue de saisir autant que possible les problèmes posés par l'indemnisation des dommages dûs à la pollution dans ce cadre précis propre à cette mer. Dans cet ordre d'idées, et parallèlement à ces données spécifiques à la Méditerranée, il existe un certain nombre d'instruments juridiques internationaux pour un champ d'application générale en matière d'indemnisation des dommages dûs à la pollution. Dans l'étude initiale que nous avons élaborée, nous avons dressé une nomenclature de ces accords conclus entre Etats ou entre personnes morales internationales en matière de compensation des victimes de la pollution.

98. Le temps qui s'est écoulé depuis l'élaboration de la première version de cette étude riche en événements nous conduit à cerner l'examen des réformes intervenues relatives aux mécanismes actuels d'indemnisation des dommages dûs à la pollution notamment par les hydrocarbures.

CHAPITRE II - LES REFORMES INTERVENUES RELATIVES AUX MECANISMES ACTUELS D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

99. Plusieurs accidents survenus récemment ont montré que les victimes des marées noires ont eu recours, selon les cas, aux mécanismes d'indemnisation instaurés par la Convention de 1969 relative à la responsabilité civile pour les dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures ou aux plans volontaires d'indemnisation TOVALOP et CRISTAL conçus et gérés respectivement par les armateurs et les compagnies pétrolières.

100. La Convention portant création d'un Fonds International d'indemnisation pour les dommages dûs aux hydrocarbures, bien qu'élaborée en 1971 n'est entrée en vigueur qu'en octobre 1978.

101. Cette tétralogie juridique (Conventions de 1969, 1971, TOVALOP et CRISTAL) mise en place à un temps où les pétroliers étaient moins grands et où la monnaie se dépréciait à un rythme beaucoup plus lent que celui auquel on assiste aujourd'hui ne peut faire face financièrement à la taille et au coût de certains accidents (16).

102. Au terme de presque une décennie, une révision à la hausse des plafonds d'indemnisation est intervenue au cours des années 1978 et 1979 concernant aussi bien la Convention de 1971 que les accords privés (TOVALOP et CRISTAL). L'idée de réviser le plafond de responsabilité du propriétaire du navire prévu par la Convention de 69 fait actuellement du chemin.

(16) Voir OCDE Document n°. 4 (16) du 25.9.1979 intitulé "Liste partielle sur le coût de nettoyage des marées noires".

103. Un doublement du montant du plafond d'indemnisation du Fonds International de 1971 ne permettrait pas de réparer les dommages découlant de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz : Même un doublement de ce plafond (selon la thèse officielle de la délégation française à la 1ère session de l'Assemblée du Fonds (17)) apparaît dès à présent très largement insuffisante pour permettre une correcte et équitable indemnisation d'une pollution catastrophique analogue à celle subie à la suite de l'échouement de l'Amoco-Cadiz" : Qu'en serait-il s'il s'était agi d'un navire pétrolier d'une plus grande capacité échoué en Méditerranée ?

104. Une collectivisation du risque dans une telle éventualité traduite sous forme d'une intervention des Etats riverains eux-mêmes pour supporter une part complémentaire dans le processus d'indemnisation, paraît être une voie salutaire. Déjà une prise de conscience de ce problème a amené certains Etats comme les U.S.A. à mettre sur pied un mécanisme d'indemnisation national de grande envergure pour faire face à des pollutions catastrophiques. De même, l'OCDE, dans le cadre du groupe sur la pollution transfrontière, a élaboré un certain nombre d'études intéressantes relatives à ces questions (18).

105. C'est autour de ces axes de réflexions que nous proposons de centrer nos analyses.

Section I - La tétralogie juridique existante en matière d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures

106. Les quatre sources d'indemnisation existantes actuellement en matière de réparation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures sont :

- d'une part, le protocole d'accord TOVALOP et la Convention de 1969.
- d'autre part, le CRISTAL et la Convention de 1971.

107. Les deux premiers instruments juridiques prévoient une indemnisation, assumée par les propriétaires des navires, ne dépassant pas actuellement le plafond de 16.8 millions de dollars. Il s'agit là d'un plafond de responsabilité des armateurs. Les deux autres textes aménagent un système d'indemnisation complémentaire aux deux premiers, et financé par contribution de l'industrie pétrolière proportionnellement aux importations de pétrole. Ces textes ont connu certaines réformes depuis l'élaboration de la 1ère version de l'étude UNEP/IG.14/INF.18. Nous allons faire état de ces réformes récentes dans le cadre d'une analyse orientée autour du parallélisme existant entre d'une part la Convention de 1971 et l'accord CRISTAL. En effet, s'il existe quatre textes intéressants en matière d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures, ceux-ci ne s'ajoutent pas l'un à l'autre mais se complètent harmonieusement et s'articulent deux à deux face aux différents cas d'indemnisation des sinistrés de pollution par les hydrocarbures.

(17) Voir Document OMCI OPCF/A.1/14/1 du 13.11.78 (1ère session - 1ère Assemblée du Fonds de 1971).

(18) Voir liste des études élaborées par l'OCDE (Direction de l'Environnement) mentionnées dans la bibliographie annexée à la présente étude.

A. LE PARALLELISME TOVALOP - CONVENTION 1969

108. Il est important de souligner que par rapport à la Convention de 1969, l'indemnisation prévue par le plan TOVALOP concerne le même domaine (celui des hydrocarbures), les mêmes responsables (armateurs) et le même plafond de responsabilité (16.8 millions de dollars). Cependant la coexistence de ces deux accords s'explique dans le jeu pratique de l'indemnisation. Aussi étudierons-nous tour à tour :

- l'accord TOVALOP et la réforme de juin 1978.
- la Convention de 1969 et son plafond d'indemnisation remis en cause.
- complémentarité ou chevauchement entre TOVALOP et 1969 ?
- le marché de l'assurance maritime : un pas en avant.

(i) Le Plan TOVALOP (19)

109. TOVALOP est un Gentleman's agreement entre 99% des armateurs du monde mis en vigueur le 6 octobre 1969 avant la Convention de 1969, En vertu de cet accord, les armateurs souscrivent une assurance responsabilité dans un système de mutualité constitué par les P and I (Protection Indemnity). Ces P and I clubs constituent une véritable chartre volontaire. L'actif de ces mutuelles d'armateurs est constitué en partie par les cotisations versées à titre provisionnel par les adhérents en début d'exercice. Compte tenu du Statut mutualiste de ces "P and I clubs" le montant des primes d'assurances dépend primes d'assurances dépend dans une large mesure des finances du club:

110. la responsabilité de l'armateur était depuis l'origine limitée à 100 \$ par tonneau de jauge brute et elle se trouvait plafonner à 10 millions de dollars Ce qui correspondait aux capacités financières du marché de l'assurance de l'époque. Depuis sa création, TOVALOP est intervenu pour indemniser des sinistres dont la liste non exhaustive est dans l'annexe III.

(19) "Tanker Owners Voluntary Agreement concerning liability for oil pollution". La flotte soviétique a adhéré à ce système de mutuelle en 1972.

111. Les armateurs membres du Plan TOVALOP ont décidé le 1er juin 1978 d'aligner leur plafond de responsabilité à hauteur de celui de la Convention de 1969 (20), c'est-à-dire 16.8 millions de dollars. Conformément à l'amendement au protocole d'accord portant création de TOVALOP et pris sous forme de résolution (21) "Les parties à cet accord, tenant compte du fait qu'il existe toujours des régions du monde non couvertes par le champ d'application des dispositions de la Convention de 1969 car non encore ratifiées par les Etats de ces régions, et en attendant que cette Convention atteigne le stade de l'universalité, ils ont décidé cet alignement susceptible d'apporter une contribution à la réparation des dommages éventuels dus à la pollution par les hydrocarbures et qui pourraient survenir dans ces régions.

(ii) La Convention de 1969 : Vers une révision du plafond de limitation de la responsabilité de l'armateur.

112. La Convention de 1969 pose le principe d'un plafond de responsabilité du propriétaire du navire à hauteur de 16.8 millions de dollars (article 7 de la Convention) qui se concrétise en cas de sinistre par la constitution d'un fond devant le tribunal du lieu de l'évènement. Ce fond est fonction du tonnage du pétrolier le plus gros de l'époque de l'élaboration de cette convention : V.L.C.C. (Very Large Cruel Carrier) de 250.000 tonnes de pétrole transportées.

113. Le plafond prévu par la Convention est dépassé car on construit actuellement des navires de 500.000 (22). d'où l'idée avancée d'une révision de ce plafond à la lumière de l'expérience acquise depuis la mise en vigueur de la Convention le 1er juin 1975. Dans la Convention, il est précisé que si l'évènement est causé par une faute personnelle du propriétaire du navire, ce dernier n'est pas recevable à se faire prévaloir de la limitation de responsabilité. Par conséquent, le propriétaire du navire peut se voir interdire le bénéfice du plafond de 16.8 milles de dollars. C'est l'hypothèse de l'Amoco-Cadiz qui montre que "l'écran juridique des sociétés est parfois percé, et la responsabilité du groupe dont dépend la société d'armement recherchée" (23). Le Gouvernement français a en effet intenté des actions non seulement contre l'Amoco-Cadiz transport propriétaire du navire, mais aussi contre la Standard oil of Indiana, société mère du groupe.

(20) Les chiffres actualisés du Plan TOVALOP depuis le 1er juin 1978 sont 160 \$ (au lieu de 100) par tonne avec un maximum de 16,8 millions de dollars (au lieu de 10).

(21) Voir le texte de TOVALOP réimprimé en juin 1978, Plantation House FENCHURCH Street London.

(22) Certains experts français consultés pensent cependant que le navire de demain c'est plutôt du 125.000 tonnes. Le prix du carburant, le fait que les approvisionnements en pétrole seront de plus en plus difficiles, le coût élevé d'immobilisation journalier d'un navire de 500.000 tonnes seront, à brève échéance, autant de données insupportables pour les compagnies pétrolières.

(23) Document OCDE ENV/TEP/79.11 - Direction de l'Environnement, Paris, le 15.10.79.

114. Le système de 1969 est en fait le résultat d'un compromis délicat entre le plafond de responsabilité du propriétaire du navire et celui de la cargaison. La controverse à ce sujet a réapparu dès l'instant où le Gouvernement français, à la suite de la catastrophe de l'Amoco-Cadiz, a demandé au cours des deux sessions de l'Assemblée Générale du Fonds de 71 en novembre 1978 et avril 1979, le doublement du montant d'indemnisation prévu par la Convention de 1971 portant création de ce fond. Or, si ces assertions ne sont pas sujettes à caution, le trafic en Méditerranée sera appelé à s'intensifier dans des proportions considérables, car, selon ces mêmes experts, ce sont des navires à tonnages moyen qui empruntent la Méditerranée et de surcroît transportant assez souvent des matières dangereuses, dont la pollution éventuelle n'est pas encore réglementée au niveau conventionnel.

115. La réaction de certains Etats comme les U.S.A. et le Japon surtout est très révélatrice du courant de pensée favorable à la révision de la Convention de 1969 (24). Cette tendance en faveur de la révision de la Convention de 1969 a prévalu puisque l'Assemblée du Fonds au cours de sa 2^{ème} session (avril 1979) a adopté une résolution invitant l'OMCI d'examiner s'il souhaitable, compte tenu de la décision intervenue quant au relèvement à 54 millions de dollars du plafond d'indemnisation du Fonds de 1971, de réviser la Convention de 1969 (25).

Cet ensemble de données intéressent directement la situation de la Méditerranée puisqu'un certain nombre d'Etats riverains de cette mer sont parties à cette Convention de 1969.

(24) Ainsi le représentant des USA à la 1^{ère} session du Fonds de 71 (novembre 1978) s'inquiète-il de la disparité croissante entre la responsabilité du propriétaire du navire et celle du propriétaire de la cargaison.

Le représentant du Japon est davantage en faveur de la révision de la Convention de 1969 puisque selon lui, le relèvement du plafond d'indemnisation du Fonds est tributaire d'un aménagement dans le même sens concernant la Convention de 1969. Ceci en vue d'aboutir à une répartition équitable des responsabilités entre propriétaire de la cargaison, et propriétaire du navire.

A la 3^{ème} session du Comité juridique de l'OMCI, la délégation française a formulé des remarques réfléchies et similaires sur cette question : "on pourrait également réexaminer le montant fixé par la Convention de 1969 au titre de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, étant donné qu'une augmentation des montants mis à disposition par le Fonds réduirait le charge qui incombe au propriétaire du navire; ce dernier pourrait de ce fait envisager une augmentation des montants prévus au titre de la limite de sa responsabilité.

Voir Documents OMCI - 1^{ère} assemblée du Fonds - 1^{ère} session - novembre 1978 OPCF/A.I/SR.7 et SR.8.

(25) L'OMCI doit selon cette résolution étudier entre autres questions le bien fondé des limites dans les deux Conventions de 69 et 71. Voir Document OMCI 2^{ème} session de l'Assemblée du Fonds de 1971 (avril 1979) dans FUND/A.2/17.

116. Actuellement nous assistons à une juxtaposition de deux accords (TOVALOP et Convention 69) qui pourraient sembler à première vue faire double emploi car ils recouvrent beaucoup de similitudes. En pratique, le jeu de l'indemnisation révèle qu'il n'en est rien.

(iii) Complémentarité ou chevauchement entre TOVALOP et Convention de 1969

117. Les remarques préliminaires s'imposent :

-La Convention de 1969 n'étant devenue applicable qu'en 1975, six ans se sont écoulés pendant lesquels les victimes de dommages pour pollution par les hydrocarbures ne recevaient d'indemnisation que par le truchement de TOVALOP.

-Le Plan TOVALOP a, en vertu de son texte de création (26), une vocation transitoire en attendant que la Convention de 1969 soit promue au stade de l'universalité.

-Actuellement, la Convention n'étant signée que par 40 Etats, TOVALOP garde toute sa valeur au cas où des dommages sont imputables à des navires battant pavillon d'Etats non parties à la Convention de 1969. Les domaines d'application des deux mécanismes se recourent, s'imbriquent l'un dans l'autre, élargissant ainsi les possibilités d'indemnisation des victimes.

118. Il n'est pas sans intérêt de mettre en évidence les dispositions de TOVALOP qui ne se retrouvent pas dans la Convention de 1969 :

-à la différence de la Convention de 1969, TOVALOP procure une indemnisation aussi pour les menaces graves imminentes de pollution même s'il n'y a pas déversement effectif de pétrole.

-à la différence de la Convention de 1969, TOVALOP indemnise également les pollutions causées par les navires sur ballast et couvre l'affrèteur en coque nue au même titre que le propriétaire du navire.

-à la différence de la Convention de 1969, dans TOVALOP, la faute du propriétaire du navire ne fait jamais sauter le plafond de responsabilité.

(26) Voir P.4 du texte de TOVALOP op. cit. : "TOVALOP restera en vigueur au moins jusqu'en juin 1981, mais il est sujet à disparition après cette date etc..."

119. Cet ensemble de remarques et d'analyse de l'économie des deux textes en présence, nous conduisent à penser que TOVALOP remplit une fonction complémentaire par rapport à la Conventionst, comme on l'a relaté on l'a relaté plus haut, financièrement géré par les clubs d'assurance "PROTECTION AND INDEMNITY". Quel est l'état actuel du marché de l'assurance maritime ?

(iv) Le marché de l'assurance maritime : un pas en avant

120. Conscients de l'ampleur et la croissance du risque de pollution, et inquiets de l'évolution de droit de la responsabilité civile dans le domaine des dommages à l'environnement, les assureurs se montrent très prudents pour la prise en charge du dommage pollution. Ce n'est pas étonnant de constater qu'en Grande Bretagne il existe une tradition non écrite selon laquelle les assureurs anglais du marché à primes fixes ne garantissent pas la responsabilité civile des propriétaires de navires; leurs interventions se trouvant limitées en ce domaine aux opérations de réassurance.

C'est ainsi que les armateurs dans le cadre de TOVALOP ont créé eux-mêmes leur assurance sous la forme des clubs P and I.

121. Devant l'insuffisance des plafonds de responsabilité (16.8 millions de dollars) assumés par TOVALOP et la Convention de 1969 et révélée à travers les tentatives de faire sauter ce plafond en démontrant la faute personnelle de l'armateur, le marché de l'assurance maritime a fait savoir en février 1979 que dans cette dernière hypothèse, il peut porter la la garantie à 100 millions de dollars. En d'autres termes, les P and I, c'est-à-dire les marchés de l'assurance responsabilité et leurs réassureurs peuvent, dans l'hypothèse où le mécanisme établi par la Convention de 69 aurait amené à grever le plafond de 16.8 millions de dollars, garantir à hauteur de 100 millions de dollars.

122. Cette décision des assureurs P and I est intervenue à l'occasion de ce qui leur réunion en février 1979 avec les armateurs adhérant à TOVALOP, témoigne dans ce domaine, d'une évolution positive du marché de l'assurance et de tout l'intérêt de la mutualité du risque pollution. L'autre parallélisme dans l'édifice juridique existant en matière d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est constitué par la Convention de 71 et le plan CRISTAL.

P. LE PARALLELISME : CRISTAL, CONVENTION 71 PORTANT CREATION DU FONDS INTERNATIONAL POUR INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS PAR LES HYDROCARBURES

123. La Convention de 1971 et le Plan CRISTAL complètent respectivement la Convention de 69 et le TOVALOP en ce qui concerne l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. De la même façon, il existe un parallélisme frappant entre les deux premières sources d'indemnisation qui prennent le relais de ces dernières.

1. La Convention de 1971.

124. Jusqu'à la date de mise en vigueur de cette Convention, le montant maximum des indemnités susceptibles d'être versées par le Fonds à l'occasion d'un accident ne dépassait pas 30 millions de dollars.

(a) L'Entrée en vigueur du Fonds de 1971.

125. La Convention de 1971 portant création du Fonds d'indemnisation signée le 18 décembre 1971 n'est entrée en vigueur que le 16 octobre 1978 après que la ratification de huit Etats ait été enregistrée. L'adhésion de huitième Etat, en l'occurrence la France, seconde contributaire, a entraîné la mise en vigueur du Fonds. Le Gouvernement Italien a déposé un instrument au Fonds le 22 février 1979. La Convention est entrée en vigueur pour l'Italie le 28 mai 1979. Le nombre d'Etats Méditerranéens parties à la Convention de 71 est désormais de 7 (Tunisie, Algérie, Yougoslavie, France, Syrie, Monaco et Italie) sur un total de 19 Etats (voir annexes no. 4 et 5).

126. A la suite de l'échouement de l'Amoco-Cadiz, la France a proposé à l'OMCI de relever le plafond d'indemnisation du Fonds de 1971.

(b) Augmentation du plafond d'indemnisation du Fonds de 1971.

127. Cette augmentation est intervenue au prix d'une controverse assez soutenue entre deux tendances et qui a duré pendant les deux sessions de l'Assemblée Générale du Fonds (novembre 1978 et avril 1979).

(i) La controverse initiale : la position maximaliste de la France.

128. Il est un fait indéniable qu'au cours des 9 années qui se sont écoulées depuis 1971, il s'est produit une dégradation des valeurs monétaires accompagnée d'une crainte accrue des accidents de pollution. Aux termes du paragraphe 6 de l'article 4 de la Convention de 1971, l'Assemblée du Fonds peut décider de relever la limite de 450 millions de Francs Poincaré (27) (représentant le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé) jusqu'à concurrence de 900 millions de francs Poincaré (28).

129. Dès la 1ère session de l'Assemblée Générale (novembre 1978) la France a proposé à ce que soit doublé (29) le montant maximal des indemnités payables par le Fonds pour un événement déterminé.

(27) - équivalent de 36 millions de dollars

(28) - équivalent de 72 millions de dollars

(29) - c'est-à-dire porté à 72 millions de dollars ce qui est le maximum prévu par la Convention de 1971

La position de la France a été soutenue au cours de la première session de l'Assemblée par les USA et la Grande Bretagne. Le Japon s'est énergiquement opposé à cette augmentation qui aurait pour conséquence, selon lui, de faire supporter tout le poids de l'indemnisation dans le cas du Japon par les propriétaires de cargaison en l'occurrence des petites sociétés pétrolières japonaises qui subsistent à peine (30).

La plupart des Etats préféreraient reporter la décision à la 2ème session de l'Assemblée en avril 1979.

Finalement un vote a eu lieu au cours de la 1ère session qui s'est traduit par un rejet (31) de la proposition de la France (8 voix contre 2).

(ii) La décision finale : compromis entre les deux tendances.

130. Il est intéressant pour l'objet de la présente étude de cerner de près les tendances favorables à une augmentation des plafonds d'indemnisation en cas de sinistres dus au déversement des hydrocarbures (32). En effet, au cours de la 2ème session du Fonds en avril 1979, il a été procédé à un second vote par appel nominal au sujet de la proposition visant à porter à 72 millions de dollars le montant total des indemnités que le Fonds peut verser pour un événement déterminé. Dix Etats ont voté pour l'augmentation (33), 2 contre, 3 se sont abstenus. La majorité requise des trois quarts n'ayant pas été obtenue, la proposition a été rejetée.

L'Assemblée a finalement décidé par 13 voix contre une (Indonésie) de porter le montant à 675 millions de Francs Poincaré (ou 54 millions de dollars). Cette décision a été prise le 20 avril 1979.

(iii) Bilan de l'action du Fonds de 1971 (34)

131. Au cours de l'année 1979, le Fonds a examiné des demandes d'indemnisation à la suite d'accidents survenus au Japon et en Mer Baltique. Le premier est une collision survenue en mars 1979 causant des dommages considérables aux pêcheurs japonais. Le coût de nettoyage et d'indemnisation des pêcheurs a atteint 400.000 (livres sterling). Dans le second cas, le pétrole brut qui s'est échappé du tanker soviétique (Antonio Gramsci), échoué au large de Ventspils au mois de Février 1979, a été emporté à travers la mer Baltique par les courants et s'est pris sous les glaces. Après la fonte il s'est répandu et a pollué quelques 2000 îles de l'archipel suédois. On estime que les mesures donneront lieu à des réclamations adressées au Fonds allant jusqu'à 8 millions de livres sterling. Ce bilan est par la force des choses assez limité par rapport à l'action du Plan volontaire Cristal, qui est en vigueur depuis 7 ans.

(30) Voir Document OPCF/AI/SR.7 P. 13 - OMCI 1er Session A. Générale novembre 1978.

(31) Voir document OPCF/AI/SR.9 P.3 OMCI - A. Générale - novembre 78.

(32) Voir documents - 1ère et 2ème Session de l'Assemblée du Fonds.

(33) R.F.A., Bahamas, Danemark, France, Ghana, Tunisie, Norvège, Syrie Grande Bretagne, Suède.

2. Le Plan CRISTAL (35) Réforme du 1er juin 1978.

132. A l'instar des armateurs qui avaient mis en place le plan TOVALOP, l'industrie pétrolière a créé un plan intérimaire dénommé "Plan CRISTAL". Ce système d'indemnisation après sinistre, prend le relais de la compensation prise en charge par l'armateur. Cristal est alimenté par des fonds versés par l'industrie pétrolière; la cotisation annuelle de chaque adhérent étant proportionnelle à la quantité du produit transporté par lui dans le monde pendant l'année précédente. Les fonds sont gérés par un Forum international.

133. Depuis le 1er juin 1978, Cristal a porté son plafond d'indemnisation par évènement de 30 à 36 millions de dollars. En effet, à cette date, et en vue de faire face aux obligations nées de la révision partielle de l'accord Cristal, les compagnies pétrolières ont décidé d'aligner le plafond d'indemnisation sur celui du Fonds de 1971 non encore mis en vigueur à l'époque. Ce plafond, à l'instar de la Convention de 1971, peut être porté à 72 millions de dollars par convention entre les adhérents.

134. Puisque la Convention de 1971 est entrée en vigueur depuis octobre 1978, on pourrait être tenté de croire que Cristal n'a plus de raison d'être. Son maintien pourrait faire double emploi avec le Fonds 71 puisque les objectifs sont les mêmes, l'intervention dans le processus d'indemnisation est à quelques différences près la même et surtout les contribuables (compagnies pétrolières) sont les mêmes.

3. Le dualisme Plan Cristal - Fonds de 1971 : complémentarité ou chevauchement ?

a) Quelques remarques préliminaires s'imposent :

135. La Convention de 1971 portant création du Fonds n'est devenue applicable qu'en Octobre 1978, alors que le Plan Cristal est entré en vigueur le 1er avril 1971. Pendant cette intervalle de 7 ans, Cristal a pu combler ce vide créé par l'inertie de la Convention de 1971 en apportant une indemnisation à des victimes d'accidents comme le montre le table inséré dans l'annexe VI.

(34) Document OMCI Press Release on the occasion of the first anniversary of the entry into force of the FUND dated 16 October 1979.

(35) "Contract Regarding an Intérim supplement to Tanker oil pollution" signé le 14 janvier 1971.

136. Le Plan CRISTAL est par définition un plan intérimaire. Son texte de création (36) (le préambule notamment) spécifie que Cristal restera en vigueur jusqu'au 1er juin 1981. Il pourrait être mis fin à cet accord à cette date ou postérieurement à l'entrée en vigueur de la Convention de 1971, mais seulement une fois celle-ci suffisamment ratifiée par une majorité d'Etats.

b) En pratique, Cristal remplit une fonction complémentaire par rapport au fonds de 1971, à en juger à travers les faits suivants :

137. Actuellement la Convention de 1971 portant création du Fonds n'est signée que par 19 Etats; ce qui est un nombre assez limité. Le maintien de Cristal garde toute sa justification dans la mesure où la Convention de 71 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 qui transitent par les espaces marins adjacents aux côtes d'Etats non parties à la Convention de 71 ne peuvent, en cas de sinistre, bénéficier du mécanisme de réparation établi par cette Convention. Elles le peuvent par contre par le biais du Plan Cristal. Ainsi, tout récemment en juillet 1979, les incidents découlant de la collision survenue entre deux navires "AEGEAN CAPTAIN" and ATLANTIC EMPRESS" dans la mer des Caraïbes près de Trinidad et Tobago n'ont pas été pris en charge par le Fonds de 1971 car les Etats victimes ne sont pas parties à la Convention de 1971 (37). Dans cette optique, les importateurs de pétrole n'auront pas à payer deux fois.

De même, le plafond d'indemnisation actuel assuré par le Fonds de 1971 (54 millions de dollars par événement) est supérieur à celui du Plan Cristal (36 millions de dollars). Par conséquent, la différence de 18 millions de dollars sera prise en charge exclusivement par le Fonds de 1971, si Cristal est lui aussi susceptible d'intervenir dans le même sinistre.

138. Cristal et la Convention de 1971, ayant des vocations identiques, on pourrait être tenté de croire que les propriétaires des cargaisons contribuent doublement à l'alimentation financière de ces deux systèmes. En fait, dans le jeu concret de l'indemnisation, il y a quelques correctifs qui interviennent : le fonctionnement de Cristal est plus souple et plus circonstanciel. Ses appels de cotisation fonctionnent selon le mécanisme propre à "la statistique" c'est-à-dire le nombre de sinistres que Cristal a eu à couvrir. Cette méthode de contributions fluctuantes constitue un code de conduite pour Cristal. Par contre, le Fonds fonctionnant de façon administrative et ayant beaucoup de charges à couvrir fait des appels de cotisations qu'il y ait ou non sinistre.

(36) Voir texte de Cristal publié par : "Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Limited, P.O.Box 2013, GIBBONS BUILDING, QUEENS and REID streets HAMILTON 5, BERMUDA (édition du 1er juillet 1978).

(37) Voir Press release of the first anniversary of the international oil Pollution compensation fund op. cit. p.2.

139. En tout état de cause les cotisations versées par l'industrie pétrolière pour alimenter les deux systèmes d'indemnisation ont la même nature mais peuvent ne pas avoir le même champ d'application. A ce niveau précis, on peut dire qu'il n'y a pas tout à fait double emploi entre Cristal et le Fonds de 71. Il reste aussi à souligner que Cristal, à la différence de la Convention de 1971, ne couvre pas des pollutions dues à des phénomènes naturels exceptionnels, inévitable et irrésistibles, au fait intentionnel d'un tiers (agissements terroristes) ou à la faute de l'Etat chargé de l'entretien des installations d'aide à la navigation.

140. Si l'on tente d'établir une synthèse visualisée des possibilités actuelles d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, on peut les classer en quatre strates successives :

4 e Strate

100 millions de dollars
Collectivité
Communauté Internationale
(dommage catastrophique)

3e Strate

54 millions de dollars
Capacité du marché de l'assurance
maritime internationale égal à
100 millions de dollars

2e Strate

16.8 millions de dollars
(Cristal 36 millions de \$)
Fonds de 71 (54 millions de \$)

1e Strate

Responsabilité du propriétaire
du navire. 16.8 millions de \$
-Convention de 69 et - TOVALOP

La tétralogie juridique schématisée ainsi présente toutefois des insuffisances.

Section II : Les limites du système actuel d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures

141. - L'insuffisance la plus plausible tient au champ d'application étiqué de ce système actuel qui ne vise que les dommages résultant de la pollution par les hydrocarbures persistants (38). Se trouvent ainsi éliminés les dommages qui pourraient être causés par les huiles lourdes transportées en frets, de même les dommages causés par les hydrocarbures contenus dans les soutes d'un grand pétrolier naviguant vide de tout fret (39). Or, en Méditerranée transitent non des pétroliers géants, mais aussi des navires transportant des substances dangereuses, tels les produits chimiques (plomb, tétratéthyle, nitrate d'ammonium etc...)

- Certes le Comité juridique de l'OMCI examine depuis deux ans un projet de Convention sur la responsabilité et l'indemnisation relatives au transport par mer de substances nocives et dangereuses. A cet égard, le problème en suspend demeure l'opportunité de mettre sur pied ou non un Fonds d'indemnisation spécifique autonome par rapport au Fonds de 1971. De même le problème de la répartition des charges de la responsabilité entre le transporteur et le chargeur suscite toujours d'importantes divergences de vues entre les différentes délégations présentes à la 38^e session du Comité juridique (40).

(38) C'est-à-dire de pétrole qui après avoir été répandu ne s'évapore pas ou ne se dissout pas dans l'eau. Pour la définition du pétrole persistant voir thèse de H. SIMON : " La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures 1976, P. 22.

(39) L'accident du navire Olympic Bravery a prouvé que 1200 tonnes transportées dans ses soutes pour les besoins de sa propulsion et de sa production d'énergie, et non en tant que cargaison, une fois déversées en mer n'étaient pas prises en charge par les deux Conventions de 69 et de 71 malgré les dégâts considérables qu'elles ont causées. Pour une analyse plus approfondie des insuffisances du système conventionnel de réparation des dommages tel qu'il résulte des traités de 1969 et de 1971 voir rapport fait au nom de la commission d'enquête parlementaire française créée à la suite de l'échouement de l'Amoco-Cadiz, Tome 1 no. 665 notamment p. 319 à 322.

(40) Voir rapport du comité juridique sur les travaux de sa 38^e session OMCI LEG. XXXVIII/5 du 6 mars 1979.

c) Le plafond d'indemnisation actuel (54 millions de dollars) est trop faible pour approcher les conditions d'une indemnisation équitable des victimes dans un accident de l'ampleur de celui de l'Amoco-Cadiz.

Conscients de la faiblesse des montants d'indemnisation prévue par les Conventions de Bruxelles de 1969 et 1971, certains Etats tout en s'abstenant d'y adhérer ont opté pour la conception et la mise en oeuvre dans leur ordre juridique interne d'un système global de responsabilité et d'indemnisation des dommages de pollution des mers. C'est le cas de la législation américaine la plus récente de janvier 1979 (41) date à laquelle la chambre des représentants a entamé l'examen de deux textes qui composent cette législation. Cette nouvelle loi américaine créerait un fonds d'indemnisation fixé à \$ U.S. 200 millions gérée par le Secrétaire du Trésor et alimenté par une taxe de trois cents par baril d'hydrocarbures importées dans les raffineries américaines.

L'expérience acquise à la suite de la pollution provoquée par l'échouement de l'Amoco-Cadiz démontre de façon spectaculaire l'insuffisance des montants fixés par la Convention de 71. Il est significatif de constater dans le cas d'espèce que les dépenses engagées par l'Etat français pour lutter contre la pollution se sont élevées à 415 millions de francs auxquels il faut ajouter 45 millions de francs pour l'indemnisation des victimes, soit au total F. 460 millions correspondant à environ \$ U.S. 100 millions (42).

Le plafond de 54 millions de dollars apparaît dès à présent peu élevé pour permettre une correcte et équitable indemnisation d'une pollution catastrophique analogue à celle subie à la suite de l'échouement de l'Amoco-Cadiz.

- Qu'en serait-il s'il s'était agi d'un navire pétrolier d'une plus grande capacité ?
- Qu'en serait-il, de surcroît, si le lieu de l'accident était la mer Méditerranée ?

Autant de questions qui nous amènent à réfléchir aux solutions possibles en Méditerranée face à des marées noires dues non seulement aux hydrocarbures, mais aussi aux autres sources de pollution.

(41) "Comprehensive Oil Pollution Liability and Compensation Act".

(42) La Convention de 1971 prévoit comme plafond maximum d'indemnisation qu'elle peut atteindre le montant de 72 millions de dollars.

CHAPITRE III - AXES DE REFLEXION : FORMULES POSSIBLES DE FONDS
D'INDEMNISATION POUR LA MER MEDITERRANEE

142. A ce stade actuel de notre réflexion, on ne peut que fixer quelques directions de recherche de variantes possibles pour le cas spécifique de la mer Méditerranée, susceptibles de compléter le système international actuel de réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et par les autres sources de pollution. Le TNCO révisé qui constituera le cadre général et l'édifice juridique universel couvrant tous les aspects du droit de la mer, ouvre la porte à des initiatives nouvelles en matière de réparation de dommages dus à la pollution du milieu marin. En effet l'article 235 du TNCO (43) permet l'établissement de FONDS d'indemnisation en vue "d'assurer une prompte et adéquate réparation de tous les dommages causés par la pollution du milieu marin.... Les Etats coopèrent.... au développement du droit international relatif.... à l'indemnisation des dommages ainsi qu'à l'établissement de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités appropriées, tels l'assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation".

143. Par conséquent, il serait mal fondé de croire que le Fonds de 1871 constitue une panacée universelle, ou que toute initiative nouvelle tendant à instituer des fonds d'indemnisation complémentaires se heurtera inévitablement à des freinages ou à des oppositions de la part des Etats. Les données sont alarmantes en matière d'accidents catastrophiques pour sensibiliser ces Etats et pour susciter des attitudes responsables et lucides. D'ailleurs il est intéressant de souligner que le Secrétaire Général de l'ONCI dans son discours d'ouverture de la première session du Fonds international d'indemnisation de 1971 en novembre 1978 (44) a dit à cet égard :

"Le Fonds constitue le premier effort international d'importance en vue de fournir des ressources financières adéquates contre les dangers de pollution de plus en plus grands causés par les cargaisons d'hydrocarbures transportées". Il a ajouté : "On peut espérer qu'elle ouvrira la voie à d'autres mesures internationales visant à combattre des menaces dont la nature et le risque qu'elles présentent sont tels qu'on ne peut y faire face efficacement que grâce à des initiatives communes".

(43) Voir article 235 du TNCO - Section 9 : responsabilités et obligations qui en découlent, A/CONF/62/WP 10/Rev.1 p. 101.

(44) Voir document ONCI, OPCI/A.1 /SR.1 P.2 - 1ère session de l'Assemblée Générale du Fonds de 1971 - novembre 1978.

144. En effet, des initiatives communes en Méditerranée devraient être prises pour faire face efficacement aux conséquences néfastes des sinistres provenant des différentes sources de pollution.

Une conférence diplomatique réunissant les Etats riverains de la mer Méditerranée et organisée sous les auspices du PNUÉ pourrait établir un choix entre différentes variantes. Les plénipotentiaires pourront apprécier les avantages, les inconvénients, les possibilités économiques, la faisabilité de telle ou telle formule.

145. Quelles pourraient être ces variantes qui seraient soumises à l'appréciation d'une telle Conférence Diplomatique ?

Les variantes énumérées ci-après peuvent constituer une esquisse de solution à l'indemnisation des dommages éventuels qui découleraient des différentes services de pollution.

- 1ère variante : hydrocarbures : généralisation du Fonds de 71 au niveau de la mer Méditerranée ?
- 2ème variante : Off-shore : extension de l'accord OPOL en Méditerranée ?
- 3ème variante : substances dangereuses et nocives : établissement d'un fonds spécifique ?
- 4ème variante : Pollution tellurique. Action préventive ou action correctrice ?

146. Section I - Variante n° 1 : Généralisation du Fonds de 1971 à tous les Etats Méditerranéens ou établissement d'un fonds interétatique d'indemnisation propre à la mer Méditerranée ?

S'agissant de l'indemnisation des dommages dûs par les hydrocarbures, il peut y avoir une double alternative :

1. 1ère alternative

147. Action multilatérale des Etats riverains de la mer Méditerranée. Cette action pourrait se traduire par l'adoption d'une résolution par les Etats parties à la Convention de Barcelone en vue de l'adhésion de tous ces Etats à la Convention de 1971 portant création du Fonds de 71. L'on sait que 7 Etats méditerranéens sont déjà parties à cette Convention (45).

(45) Italie, France, Yougoslavie, Monaco, Syrie, Tunisie, Algérie.

Préalablement à l'adoption de cette résolution, il serait opportun de nouer des contacts avec les autorités des Etats méditerranéens n'ayant pas encore adhéré à cette Convention de 1971 pour comprendre les motifs de leurs abstentions et de leurs réticences vis-à-vis de cette Convention (46). Certains Etats pourraient être amenés à ratifier cette Convention sous condition d'une révision du plafond actuel d'indemnisation porté en Avril 1979 à 54 millions de dollars. Les débats intervenus au cours des deux sessions de l'Assemblée du Fonds de 1971 ont mis en exergue une nette tendance en faveur de plafonds d'indemnisation élevés susceptibles de faire face aux lourdes conséquences financières de catastrophes telles que celle de l'Amoco-Cadiz.

148. Compte tenu de l'interaction existante entre la Convention de 1971 et celle de 1969, il est tout aussi utile que cette dernière soit ratifiée par tous les Etats riverains de la mer Méditerranée. Actuellement la majorité de ces Etats est parties à cette convention (47). Seules, l'Egypte, la Lybie, la Turquie et l'Albanie n'ont pas encore adhéré à cette Convention. Des démarches entreprises auprès de ces Etats pourraient s'avérer utiles en vue de saisir les motifs de leur attitude actuelle. Il est vrai que les plafonds de responsabilité prévus par la Convention de 1969 ont été critiqués par certains Etats, comme on l'a analysé plus haut en raison de leur faiblesse.

149. La révision de cette convention, prévue déjà dans le calendrier de travail de l'OMCI, pourrait, une fois réalisée, susciter l'adhésion d'autres Etats. En attendant, une action unilatérale de chaque Etat riverain de la mer Méditerranée pourrait très valablement être prise à l'encontre des utilisateurs de cette mer.

(46) Au cours de la 1ère session de l'assemblée du Fonds, les U.S.A. ont proposé "que l'Assemblée adopte une résolution aux termes de laquelle elle inviterait instamment les Etats parties aux deux conventions à prier l'OMCI de convoquer une conférence diplomatique dès que possible pour examiner les problèmes qui empêchent certains Etats, y compris, les USA, de ratifier les conventions". Voir Document OMCI - OPCF/A.1/SR.2 - 1ère session de l'Assemblée du Fonds (novembre 1972).

(47) Les Etats suivants sont parties à la Convention de 1969 : Algérie, Maroc, Tunisie, France, Espagne, Yougoslavie, Monaco, Grèce, Italie, Israël, Chypre, Syrie.

150. Action unilatérale. Chaque Etat riverain de la mer Méditerranée pourrait adopter sur le plan de sa législation interne des mesures interdisant l'accès de ses eaux territoriales ou de ses ports à tout navire ne présentant pas une couverture convenable du point de vue assurance. En d'autres termes, le propriétaire du navire doit démontrer que son pays a ratifié la Convention de 1969 (48).

151. Cette action unilatérale est-elle de nature à transgresser le principe du passage inoffensif des navires dans les eaux territoriales d'un Etat ?

En effet, un navire non assuré empruntant les eaux territoriales d'un Etat côtier fait peser des menaces potentielles sur la sécurité économique de cet Etat. En cas de sinistre, il se pourrait que toute une région soit affectée par des conséquences. Un échouement d'un pétrolier géant qui surviendrait dans le détroit de Gibraltar affecterait non seulement l'Espagne et le Maroc, mais aussi les Etats voisins en mer Méditerranée. Par conséquent, cette action unilatérale éventuelle entreprise par un Etat riverain est conforme à l'esprit même du principe du passage inoffensif. Son adoption est opportune car à l'échelle internationale seuls 42 Etats ont ratifié la Convention de 1969.

152. On pourrait arguer à l'encontre d'une action multilatérale des Etats riverains de la mer Méditerranée visant la ratification du Fonds de 1971 par tous ces Etats, qu'en tout état de cause, et à défaut d'une telle action, le Plan Cristal jouerait en cas de sinistre affectant un Etat non partie au Fonds de 1971. Ce n'est qu'en cas de disparition du Plan Cristal qu'une telle action pourrait trouver sa justification.

153. Il demeure que le plafond d'indemnisation du Fonds de 1971 est insuffisant. Pourrait-on dès lors envisager un mécanisme complémentaire institué à l'échelle de la mer Méditerranée qui prendrait le relais du Fonds de 1971 face à d'éventuelles pollutions catastrophiques dues au déversement d'hydrocarbures (49).

(48) La loi française de 1977 contient des dispositions abondant dans ce sens.

(49) Les experts contactés au cours de la tournée effectuée par les auteurs de l'étude en Europe n'ont pas exprimé de réserve vis-à-vis d'une action complémentaire par rapport aux possibilités d'indemnisation offertes par le Fonds de 1971, et qui ne ferait pas double emploi avec ce dernier.

2. 2ème alternative : Fonds interétatique de garantie pour la mer Méditerranée.

154. Au delà du plafond d'indemnisation assuré par la Convention de 1971, les Etats Méditerranéens peuvent toujours instituer un fonds interétatique de garantie pour cette région sensible du globe (50). Les contributions à ce fonds participeraient au préfinancement des dommages. Le Fonds supporterait la charge de la réparation intégrale des dommages de dimension très importante dépassant les plafonds d'indemnisation actuels. Un droit de péage raisonnable modulé selon des critères à déterminer pourrait être institué à l'entrée des voies d'accès à la mer Méditerranée.

155. Le Canal de Suez est commode car il y a déjà un droit de péage qui pourrait être réaménagé avec la collaboration directe des autorités égyptiennes. On peut distinguer entre les cargaisons de pétrole provenant de l'extérieur de la Méditerranée et celles provenant de la Méditerranée.

156. Cargaisons de pétrole provenant de l'extérieur de la Méditerranée. Toute cargaison de pétrole doit payer au moins une fois la taxe pour alimenter ce fonds de garantie à son entrée en Méditerranée, soit par le passage à travers le canal de Suez, soit par l'accès au premier port en Méditerranée en empruntant les détroits de Gibraltar ou du Bosphore.

157. Cargaisons de pétrole provenant de la Méditerranée. S'agissant d'un pétrole produit par un Etat riverain de la Méditerranée et livré à d'autres Etats riverains de cette mer, c'est au niveau de l'Etat récepteur que la taxe sera prise (moyennant un reçu).

158. S'agissant du pétrole d'un Etat riverain de la mer Méditerranée qui transite pour une destination hors méditerranée, la taxe sera prise au niveau de l'Etat de départ.

159. Le trafic en mer Méditerranée est appelé à s'accroître dans des proportions inquiétantes en prévision de la mise en oeuvre incessante du plan d'élargissement du Canal de Suez. L'institution d'un fonds de garantie complémentaire pour l'indemnisation des dommages dus aux hydrocarbures n'est pas dénuée de fondements.

(50) Dans la version initiale de l'Etude (UNEP./IC.14/INF.18) nous avons fait une première esquisse de ce que pourrait être ce Fonds interétatique du point de vue du mécanisme de fonctionnement.

160. Que l'on opte pour l'une ou l'autre de ces deux alternatives exposées de façon succincte, l'idée essentielle est que pour assurer une indemnisation équitable des victimes d'une pollution par les hydrocarbures ou même par les autres sources de pollution (substances dangereuses, off-shore etc ...), il est primordial, surtout pour la mer Méditerranée, qu'il y ait un système automatique de prise en charge (par une taxe supplémentaire sur les cargaisons qui transitent en mer Méditerranée pour alimenter le fonds interétatique de garantie méditerranéen, ou pourquoi pas par l'Etat riverain lui-même "responsabilisé" dans sa prérogative de délivrance de son pavillon) de la réparation des dommages au delà des plafonds d'indemnisation existants. Ce système automatique pourrait être un "Fonds méditerranéen de solidarité" alimenté par contribution de tous les Etats. Une démarche similaire pourrait être envisagée pour le transport des substances dangereuses.

161. Section II : Variante no. 2 : Fonds d'indemnisation spécial pour le transport des substances dangereuses et nocives ?

Comme il a été évoqué plus haut, le Comité juridique de l'OMCI a entamé depuis deux ans ses travaux relatifs à une Convention sur la responsabilité civile pour le transport de substances dangereuses autres que les hydrocarbures. Cette action toujours à l'étude recouvre des aspects juridiques et économiques fort complexes dont l'examen déborderait le cadre de cette étude. Toutefois, nous évoquons ici le volet indemnisation puisque le transport maritime des substances dangereuses en Méditerranée fait peser à son tour de sérieuses inquiétudes quant à la sécurité de cette mer. L'idée est avancée au niveau de l'OMCI de mettre sur pied un Fonds international d'indemnisation similaire à celui de 1971, mais alimenté par les industries productrices de produits chimiques. Mais ce qui a été considéré comme opérationnel au niveau de l'alimentation financière du Fonds de 1971 par une industrie pétrolière bien structurée et mieux identifiée, risquerait de ne pas l'être s'agissant des industries de produits chimiques. De même, la répartition des responsabilités entre le transporteur ou le chargeur est une question délicate, car elle a suscité de vives divergences entre les Etats.

Le développement prévisible des opérations off-shore en mer Méditerranée soulève lui aussi le problème du risque accru de la pollution accidentelle de cette mer.

162. Section III : Variante n°. 3 : Pollution due à l'exploitation off-shore pétrole (51) en mer Méditerranée.

Certains Etats riverains de la mer Méditerranée ont déjà commencé à explorer et exploiter leur plateau continental (Lybie, Tunisie, Espagne, Yougoslavie), ce qui n'est pas sans constituer un risque transnational au niveau de cette région : une marée noire ayant son origine sur le plateau continental d'un pays méditerranéen pourrait se propager sur de longues distances et aller causer des dommages aux autres pays voisins.

Face à de telles situations éventuelles, il n'existe aucun mécanisme d'indemnisation satisfaisant en mesure de prendre en charge les victimes d'un pareil sinistre en mer Méditerranée.

163. Actuellement il existe deux textes en la matière :

- La Convention de 1976 pour la responsabilité civile pour dommages dus à la pollution par les activités off-shore souffre d'un certain nombre d'insuffisances (52) qui la dénuent d'une utilité actuelle pour la Méditerranée.

- A l'instar des plans OVALOP et CRISTAL, les exploitants off-shore ont décidé d'offrir spontanément aux éventuelles victimes une indemnisation des dommages provenant d'une pollution pétrolière off-shore, et ce par le biais du Plan OPOL (53). La responsabilité financière totale de l'opérateur pour chaque accident est limitée à la somme de \$ U.S. 25 millions.

164. Initialement, le Plan OPOL était applicable seulement dans les eaux de la compétence du Royaume-Uni. Il a été étendu par la suite au Danemark, à la République Fédérale d'Allemagne, à la France, à l'Irlande, aux Pays-Bas et à la Norvège. Pourrait-il être applicable aux Etats riverains de la mer Méditerranée ?

C'est là une première alternative qu'il convient d'examiner. Une autre alternative pourrait être l'établissement d'un Fonds International ou régional similaire, dans sa conception, à celui du Fonds de 1971.

(51) Après la marée du Golfe du Mexique survenue à la suite d'éruptions de puits de pétrole le 3 juin 1979, l'accident du Golfe de Campêche en date du 26 juin 1971 (voir le monde du 26 juin 1979) constitue la catastrophe la plus récente.

(52) Convention de Londres du 17 décembre 1976. Voir Article de M. André Dubais dans Journal of Law and Commerce - 1977.

(53) Off-Shore Pollution Liability conclu à Londres le 4.9.1974 : actuellement 41 compagnies pétrolières y ont adhéré.

1. 1ère alternative : Extension du PLAN OPOL à la mer Méditerranée.

165. C'est là une hypothèse qui peut se heurter à un certain nombre de difficultés, telle le fait que les opérateurs actuels en mer Méditerranée ne sont pas membres d'OPOL. Une extension de l'accord OPOL à cette mer signifierait que les sociétés pétrolières qui opèrent en mer du Nord et qui n'opèrent pas en Méditerranée, seraient tenues de l'obligation de garantie que comporte le Plan OPOL. En d'autres termes, ces sociétés se porteraient garantes d'opérations faites par des tiers, par d'autres sociétés. OPOL est un club différent du Plan CRISTAL dont l'accès est subordonné à la justification par l'opérateur de capacités financières importantes, c'est-à-dire capable de payer le dommage en cas de pollution et à hauteur de 25 millions de dollars. La garantie solidaire des autres membres est prévue dans le dispositif juridique du texte portant création d'OPOL dans le cas où l'opérateur membre d'OPOL ou son propre garant serait défaillant.

Par conséquent, pour pouvoir étendre OPOL en Méditerranée, il faudrait revoir la clause relative à la garantie mutuelle. A moins que les Etats riverains de la mer Méditerranée ne veuillent mettre sur pied un "CPOL BIS" propre à la mer Méditerranée.

2. 2ème alternative : Fonds d'indemnisation des dommages dus à la pollution découlant des opérations off-shore.

166. Le professeur J. MC LOUGHLIN dans son rapport (54) présenté à la Réunion de Rome préparatoire d'un protocole relatif aux aspects juridiques de la pollution de la mer Méditerranée résultant de l'exploration et exploitation du plateau continental du fond de la mer et de son sous-sol, a proposé un "Fonds international auquel contribueraient tous les Etats parties ayant des opérations off-shore et en proportion des forages d'exploitation et de la production pétrolière qu'ils contrôlent sur leurs secteurs respectifs du plateau continental. Il appartiendrait à l'Etat de décider si sa contribution dépendrait entièrement, ou en partie seulement des droits d'autorisation..." De même, ajoute-t-il "si un Fonds semblable pouvait être établi pour les dommages causés par les opérations Off-shore en Méditerranée, ça serait en relation très étroite avec tout protocole afférent à la question".

Compte tenu de la proximité des puits de forage par rapport au littoral de l'Etat côtier, il pourrait être judicieux de plaider pour l'idée d'une assurance obligatoire contractée par la société concessionnaire. Dans cette optique l'indemnisation de la pollution off-shore devrait être trouvée dans le cadre des relations régissant l'Etat concédant - société concessionnaire.

(54) Voir Rapport de M. LOUGHLIN p. 14 et 75 sous la cote NEP/1400-7702-1352 - document de base n° 4 du projet conjoint PNUE/OJI relatif à ladite réunion intitulé "Responsabilités civiles et fonds de garantie " Rome, 11-15 décembre 1978.

167. Ce sont là des alternatives qui pourraient être soumises à l'appréciation des Etats riverains de la mer Méditerranée auxquelles il faut ajouter celle relative à l'indemnisation des dommages dûs à la pollution d'origine tellurique.

168. Section IV - Variante n° 4 : Indemnisation des dommages dûs à la pollution d'origine tellurique.

Dans le domaine de la pollution du milieu marin, il y a des produits polluants faciles à identifier (par exemple les hydrocarbures) et d'autres difficilement identifiables car provenant de sources hétéroclites. Ce dernier cas n'est autre que celui de la pollution d'origine tellurique. En effet comment parler de réparation de dommage si celui-ci n'est pas identifiable ? C'est le noeud du problème.

La plupart des experts consultés sur cette question sont unanimes à penser que dans ce domaine une action préventive des Etats riverains serait la solution la plus réaliste.

169. Il serait peut être souhaitable que les législations des Etats riverains de la mer Méditerranée instaurent une assurance obligatoire pour certaines activités réputées polluantes installées au long de leur littoral (ex : cimenterie, fabrique de pâtes à papier, fabrique d'engrais chimiques etc ...); les collectivités publiques gérant des établissements ou service présentant un risque spécifique de pollution (stations de traitement des eaux usées, stations de destruction d'ordures ménagères), et les établissements dits classés réputés pollueurs par la réglementation en vigueur (55).

CONCLUSION

Cette étude additionnelle relative à la question de responsabilité et de réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin en mer Méditerranée a essayé de relater et d'analyser un certain nombre de données nouvelles en vue d'actualiser l'étude initiale. De même qu'elle a tenté d'apporter des réflexions supplémentaires sur les possibilités d'institution de mécanismes d'indemnisation complémentaires à ceux existants à l'échelle universelle en vue de répondre au cadre géographique et au contexte écologique propre à la mer Méditerranée.

(55) Voir OCDE Direction de l'Environnement - Document de travail no. 10 (Paris, le 27.9.79) intitulé : "l'indemnisation des dommages nés de la pollution et l'assurance".

Deux remarques essentielles doivent être soulignées :

(a) Un préalable indispensable à toute initiative d'institution de mécanismes de réparation de différentes sources de pollution en mer Méditerranée complémentaires avec ceux déjà existants, est constitué indubitablement par une volonté politique authentique des Etats méditerranéens en vue de déblocquer toute éventuelle obstruction à la réalisation de telles initiatives.

(b) Cette volonté politique devrait se traduire sur le terrain par une intervention directe de ces Etats sous forme d'une prise en charge des dommages au delà des possibilités actuelles du "marché de l'indemnisation". En effet, et à titre d'exemple, le marché de l'assurance maritime ne peut sembler-il dépasser 100 millions de dollars pour le transport des hydrocarbures. Selon les assureurs maritimes consultés, le "Burden Cost de 100 millions de dollars est un véritable effort gigantesque entrepris par le marché de l'assurance vis-à-vis des sinistres éventuels dus au transport de pétrole.

Au delà de ce plafond, on pourrait envisager une intervention des Etats méditerranéens par la voie de la réassurance. Ce serait un relais pris en charge par la Communauté méditerranéenne envisagé après la catastrophe car au niveau de cette mer, il peut y avoir :

-Une action a priori : mobilisation des fonds dans le cadre d'un fonds interétatique avant la survenance de l'accident.

-Une action a posteriori : après la catastrophe ce qui éviterait une mobilisation des Fonds à laquelle certains Etats pourraient être réfractaires.

La Collectivisation du risque pollution (56) au delà de certains planchers semble être la voie de l'avenir. Déjà certains Etats ayant pris conscience de l'ampleur des dégâts découlant de la marée noire ont prévu des mécanismes nationaux consacrant une mutualité du risque pollution à l'échelle fédérale. La convocation du Comité d'experts gouvernementaux de la mer Méditerranée est une manifestation incontestable de vigilance de la Communauté méditerranéenne et du PNUE par rapport à ces questions interdépendantes et complexes de responsabilité et de réparation des dommages dus à la pollution du milieu marin méditerranéen.

(56) L'exemple de la catastrophe de Texas City dans les années 47 a provoqué une grande explosion. La ville de Texas City a été quasiment détruite. Finalement un "Bill" a été voté par le Congrès américain ordonnant une prise en charge au niveau de la collectivité en l'occurrence l'Etat du Texas. Ainsi la catastrophe de Texas City a démontré par son ampleur que ni les sociétés, ni l'assurance ou réassurance mondiale ne pouvaient faire face aux dimensions très élevées du sinistre. La seule issue salutaire, c'était la collectivité.

BIBLIOGRAPHIE

Texte de Négociation Composite Officieux/Rev. 1 A/CONF - 62/WP 10/Rev.1. - 28.4.79

Etude de l'exploitation minière et du forage en mer dans les limites de la juridiction Nationale par Ch. I. KISS - UNEP/W.C. - 24/2.

Nations Unies, Annuaire Juridique 1976 (SI/LEG/SER-C/14)

Annuaire de la Commission du D.I. 1976, Vo. I et II Annuaire de la Commission du D.I. 1977, Vo. I et II.

Annuaire de la Commission du D.I. 1978, Vo. I et II.

Etude sur les transports maritimes, 1978. Rapport du Secrétariat de la CNUCED, TD/B/C.4/182-31/5/79.

Aspects juridiques de la protection du milieu marin dans le golfe de Guinée et les zones côtières adjacentes, a. Piquemal et M. Savini.
UNEP/WG.27/INF.7

Evaluation des ressources halieutiques de l'Atlantique Centre Est, Rapport de la 4ème session - FID/R. 220.

Shipping information services of Lloyd's register of shipping and Lloyd's of London press limited. "Marine Pollution and the 3 ed. - UNCLOS : the Emerging Regime of marine Pollution" (Marine Pollution).

Assemblée Nationale, no. 665, Commission d'enquête créée à la suite du naufrage de Bretagne, le 16.3.1978.

Comptes-rendus analytiques de la 1ère Assemblée générale du fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Navigaton maritime à travers la Méditerranée.

The Suez Canal and its impact on tanker trades and economics published by H.P. Drewry (shipping Consultants), LTD London no. 62 May 1978.

Les travaux de la VI^e Assemblée du Comité de coordination des ports de la Méditerranée Nord-occidentale ont porté sur les problèmes actuels du trafic maritime méditerranéen. Journal de la Marine marchande, 20.4.78.

- "The mediterranean and the International Law of the sea, by BUDISLAV VUKAS, Revue Yougoslave de Droit International, p. 115.
- "The Mediterranean as Maritime Trade Route" by J. QUEGUINER, in OCEAN MANAGEMENT, No.3, 1978, p.179, (Navigation maritime à travers la Méditerranée).
- Eléments d'une politique des transports maritimes Jean Robert - Editions Eyrolles.
- La Revue Maritime No.301 - mars 1975 - 60 Rue Richelieu.
- Eléments d'une politique des transports maritimes - André VICARIE, Ed. Marie-Thérèse GENIN.
- The development of Ro-Ro services in Marseilles : part.I et II, J.B. CHAPMAN - in maritime Pollution - Mgmt 1979 vo. 6, no. 2-3.
- "Some Legal aspects of the AMOCO-CADIZ incident" B.A. DUBAIS Lloyd's Maritime and Commercial Law quarterly - August, 1979.
- "Prévention, Sanction et Réparation du dommage de pollution résultant d'opérations sur le plateau continental en droit français - B.A. DUBAIS dans "travaux de la société française pour le droit de l'environnement" - Strasbourg (6-5) 5/1976.
- "Les risques de dommage par pollution provenant des activités d'exploration et de production du pétrole en mer du Nord, B.A.UBAIS, dans "International Bar association committee on Petroleum and mineral resources", Conférence de Stockholm - Août 1976.
- "Off-shore pollution liability agreement " (OPOL) - B.A. DUBAIS - mai 1977.
- HIGHER RISK SEA AREAS, a risk analysis prepared by oil Companies, International marine forum, August 1979.
- "Leçons d'un naufrage" (à propos de l'indemnisation des victimes de l'Amoco-Cadiz), M. REMOND GUILLOND - dans "Recueil Dalloz Sirey" - 30.5.79.
- Pollution de la mer par les hydrocarbures; mécanisme de l'indemnisation par M.M. LATRON - Conseiller juridique des assureurs maritimes de France (Juin 1979).
- "The futur of TOVALOP", by A.F. BESSEMER CLARK, (P and I Club).

E. du PONTAVICE - La protection juridique du voisinage et de l'environnement, Mai 1976.

PNUE et Droit Environnement

Groupe d'experts chargés d'étudier la responsabilité pour les dommages dus à la responsabilité pour les dommages écologiques et l'indemnisation de ces dommages - Nairobi, 23 février - 4 mars 1977. UNEP/WG.8/1,2,3. UNEP/WG.14/4

Projet de principes de conduite dans le domaine de l'environnement pour l'orientation des Etats en matière de conservation et d'utilisation harmonieuse des ressources naturelles partagées entre deux ou plusieurs Etats - Rapport du groupe de travail intergouvernemental d'experts sur les ressources naturelles partagées par deux ou plusieurs Etats sur les travaux de sa 5^e session tenue à Nairobi du 23.1 au 7.2.78, UNEP/GC.6/17 et UNEP/IG.12/2.

Projet de rapport du groupe de travail d'experts du Droit de l'environnement pour sa 4^e session (UNEP/W.G. 34/1, 12/10/79)

Liability for oil pollution - United States Law by A. T. MENDELSON and E.R. FIDELL in journal of Maritime Law and Commerce. Vo. 10, 1978-79, p. 475.

The choice between proportionate fault or Ryan Indemnity in Maritime Property Damage cases, by F.J. GORMAN, IN JOURNAL OF Maritime Law and Commerce, Vo. 10, no. 3, april 1979, p. 325.

"Control of Hazardous material spills" procedures of the 1972, National Conference on control of Hazardous material spills. Sponsored by : Environment Protect Agency University of Houston - March 21-23, 1972, Houston, TEXAS, U.S.A.

Oil pollution of the marine environment, a legal bibliography prepared for the use of the Committee on public works, US Senate. January, 1971, Senal no.92 - 1 - Washington - by Carl. O. CHRISTOL.

DOCUMENT O.C.D.E.

L'O.C.D.E. et l'Environnement

Organisation de Coopération et de Développement Economique - PARIS 1979.

L'Indemnisation des dommages écologiques

Par Gilles J. MARTIN, Maître Assistant à l'U.E.R. de Droit et des Sciences économiques de l'Université de Nice. Document de Travail no. 9, Paris, 20.8.79, OCDE, Direction de l'Environnement.

Groupe sur la pollution transfrontière - l'Indemnisation des dommages nés de la pollution et l'assurance. Document de travail no.10, OCDE, Direction de l'Environnement, Paris, 27.9.79, ENV/TFP/M/78-13.

Groupe sur la pollution transfrontière - La réparation des dommages à l'Environnement en droit belge. Document de travail no.11, OCDE, Direction de l'Environnement, Paris 13.11.79

"Legal Remedies for existing or threatened pollution damage in Canada and USA : A study prepared for the environment directorate, Organization for Economic Cooperation and Development", by STEPHEN C. MC. CAFFREY, Associate Professor of Law University of the Pacific - MC GEORGE School of Law - Sacramento, California - June 1979.

Groupe sur la pollution transfrontière - Nomenclature des Coûts des marées noires. Document de Séance no.6 (16).

Transfrontier Pollution Group, Bibliography on OECD Activities on oil spills in the marine environment. Room document no.7 (16), OCDE, Direction de l'Environnement, Paris, 4.10.70.

Comité de l'Environnement - Groupe sur la pollution transfrontière Plans d'urgence contre les pollution marines par les hydrocarbures. Barème D - ENV/TP/77.15, OCDE, Direction de l'Environnement- Paris, 17.10.77.

Groupe sur la pollution transfrontière - Limites de l'indemnisation en cas de pollution des mers par les hydrocarbures. Barème D - ENV/TFP/79.11, OCDE, Direction de l'environnement, Paris, le 15.10.79.

Groupe sur la pollution transfrontière - Indemnisation disponible en cas d'accident de pétrolier. Document de séance no.8 (16), OCDE, Direction de l'Environnement, Paris, le 25.10.79.

Liste partielle et provisoire sur le coût du nettoyage des marées noires. document de séance no. 4(16), OCDE, Direction de l'Environnement - Paris, le 25.9.79.

La Protection de l'environnement marin par les Etats riverains à l'extérieur de leurs mers territoriales. ENV/TFP/79.20, OCDE, Direction de l'Environnement, Paris, 5.10.79.

Comité de l'environnement- Pollution transfrontière 1975-78. Rapport sur les mesures relatives à la recommandation c(1974) 224 concernant des principes relatifs à la pollution transfrontière adoptée par le Conseil à la suite de la première Réunion au niveau ministériel du comité de l'environnement. Barème 2 - EN/79 - 12, OCDE, Direction de l'Environnement, Paris, 6.9.79.

Some International aspects of the Ekofisk Accidents. ENV/TFP/77.12.

Environmental damage funds (Thiem) - TFP/WP NO. 6

Redress for damage due to transfrontier pollution (dupuy and Smets). ENV/TFP/77.14.

Compensation for damage due to pollution. ENV/ECO/77.18 (1 st Rev.).

Partage du coût des opérations de nettoyage des marées noires. ENV/TFP/79.5.

Couverture financière des frais d'assistance internationale en cas de lutte contre une marée noire. ENV/TFP/79.13.

Echange d'informations sur la lutte internationale contre les marées noires. ENV/TFP/79.15

Analyses économique du remboursement éventuel de l'assistance en cas de marée noire. ENV/TFP/79.18.

Compétences exercées par les Etats à l'extérieur de leur mer territoriale en vue de protéger leur environnement marin (H. Kiss).

Résolution adoptée par l'Institut de Droit International - Session d'Athènes 12.9.79.

"Exposé relatif au nouveau régime du Droit de la mer et de la protection de l'environnement marin, notamment en ce qui concerne la mer Méditerranée et les activités off-shore dans les limites des juridictions nationales". Mario GUITIERRES, Président OJI, in "Journées Internationales du Droit maritime marocain". Rabat 11-17.9.79.

"marine pollution and the 3rd UNCLOS ; The emerging regime of marine pollution". , by GR. J. TIMACENIS - in Marine Law and policy, Lloyd's of London Press Ltd London.

"La protection de la mer contre les épaves de navires" par M. REMOND-GOUILLOND dans "revue Juridique de l'Environnement" - 2/1979, p. 91.

"La pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation des fonds marins et Droit International", par TULLIO TREVES - dans "annuaire Français de droit international 1978"; p. 827.

DOCUMENTS ONCI

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES. Renseignements généraux sur le Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session. Compte-rendu analytique de la première séance plénière OPCF/A.L/SR.1, 30 Mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session. Compte-rendu analytique de la deuxième séance plénière, OPCF/A.1/SR.2, 30 MARS 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session. Compte-rendu analytique de la troisième séance plénière, OPCF/A.1/SR.3, 30 Mars 1979

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session. Compte-rendu analytique de la quatrième séance plénière, OPCF/A.1/SR.4, 30 MARS 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session Compte-rendu analytique de la cinquième séance plénière, OPCF/A.1/SR.5, 30 MARS 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session Compte-rendu analytique de la sixième séance plénière, OPCF/A.1/SR.6, 30 mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session Compte-rendu analytique de la septième séance plénière, OPCF/A.1/SR.7, 30 mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session Compte-rendu analytique de la huitième séance plénière, OPCF/A.1/SR.8, 30 Mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session Compte-rendu analytique de la neuvième séance plénière, OPCF/A.1/SR.9, 30 Mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - 13-17 novembre 1978. Liste des documents parus à l'occasion de la première session ordinaire de l'Assemblée du Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, OPCF/A.1/INF.3, 30 mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 9 de l'ordre du jour Adoption du règlement intérieur du Fonds (Observations formulées par l'"Oil Companies International Marine Forum" et l'"Oil Companies Institute for Marine Pollution Compensation Limited", OPCF/A.1/3/1, 9 octobre 1978.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 2ème Session 17-20 avril 1979, Point 13 de l'ordre du jour, Calcul des contributions annuelles, FUND/A.1/10/1, 17 avril 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 13 de l'ordre du jour. Choix de l'Etat siège (Note de la délégation française). OPCF/A.1/A0/1, 13 novembre 1978

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 17 de l'ordre du jour. Augmentation de la responsabilité maximale du Fonds (Note du Secrétaire Général de l'OMCI). OPCF/A.1/14 - 20 novembre 1978.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 17 de l'ordre du jour. Augmentation de la responsabilité maximale du fonds (proposition de la délégation française). OPCF/A.1/14/1 - 13 novembre.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 18 de l'ordre du jour. Relations avec l'OMCI et les autres organisations (Note du Secrétaire Général de l'OMCI). OPCF/A.1/15 20 septembre 1978.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 10 de l'ordre du jour. Calcul des contributions initiales (Note du Secrétaire Général de l'OMCI). OPCF/A.1/18 - 5 octobre 1978.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 10 de l'ordre du jour. Calcul des contributions initiales (Note du Secrétaire Général de l'OMCI). OPCA.1/18/Add.1 - 7 novembre 1978.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 2ème Session - 17-20 avril 1979. Point 13 de l'ordre du jour. Calcul des contributions annuelles. FUND/A.2/10 - 16 mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 5 de l'ordre du jour. Invitation, en qualité d'observateurs, d'organisations intergouvernementales et d'organisations internationales non gouvernementales (note du Secrétaire Général de l'OMCI). OPCF/A.1/7 - 20 septembre 1978.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 1ère Session - Point 6 de l'ordre du jour. contrat de nomination au poste d'administrateur passé entre le Fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et M.R.H. GANTEN. OPCF/A.1/4/1 - 21 novembre 1978.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 2ème Session - 17-20 avril 1979. - Point 18 de l'ordre du jour. Projet d'accord de coopération entre le Fonds et l'Organisation Intergouvernementale consultative de la navigation maritime. FUND/A.2/14 - 15 mars 1979.

FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES - ASSEMBLEE - 2ème Session - 17-20 avril 1979. Projet de compte-rendu des décisions. FUND/A.2/16 - 20 avril 1979.

ANNEXE I

PERSONNALITES ET ORGANISMES CONSULTES

GENEVE

C.N.U.C.E.D. (M. Eric CHRISPELLS - Legal Affairs Officer - shipping division)

M. RAMZI

NEW YORK

Quentin BAXTER ; Rapporteur CDI sur problèmes de la responsabilité pour fait illicite.

L. CAFLISCHE : Professeur IHEI,

FRANCE

Paris

M. SURBIGUET

M. H. SMETZ - Direction de l'Environnement, D.C.D.E.

M. Bernard André DUBAIS - Directeur juridique de la Compagnie Française des Pétroles.

M. F. ODIER - Chef du service juridique du Comité Central des Armateurs de France.

M. Pierre LATROND - Conseiller juridique du Comité Central des Assureurs Maritimes de France.

Professeur du PONTAVICE - Université de Paris.

Mme Martine Remond GOUILLOUD - Professeur de Droit Maritime à l'Université de Sorbonne, Paris.

Professeur Paul Marie DUPUY.

Aix en Provence

Professeur Pierre COMASSIES.

Nice

Professeur A. PLOUHAL.

NORVEGE

Oslo

Professeur Carl AUGUST FLEISHER -Professeur de Droit- Université d'Oslo

M. K.M. BRUZELIUS - Chef de Division, Département de la législation,
Ministère de la Justice.

Stockholm

JONBRUKSPEPT - Jakohøg 26 Fack 105 20 STHLM - Telex 11461 LOENDES.

INSTITUET FOR VATTEN OCH LUFTVAARDFORSKNING - HALLGANGEN 45 BOX 21060
100 31 STHLM - Telex 11792 IVLS

MILJÖBESVÄRNINGEN - DROTTRINGEN 20 111 51 STHLM

ZOOLOGISKA INSTITUTIONEN VID STOCKHOLMS UNIVERSITAT RAADAMANS 6801 - 117
86 STHLM.

ANGLETERRE

Londres

DUSHA - Chef du Service Juridique, OMCT (INOC).

Arthur E. FISHER - Managing Director - Marine Pollution Compensation
Services Limited) CRISTAL.

Derek D.G. DICKENDEN - Assistant of the Managing Director - TOVALOP,
(International Tanker Owners pollution federation limited).

R. H. GANTEN - Directeur du Fonds International d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

M. SAGAR - Adjoint de M. GANTEN.

M. Henry CHESTER, M. Richard CENTRY - Lloyd's maritime Insurance Department.

M. C.A. WALDER - Executive Secretary - Oil Companies International Marine Forum, (OCIMF).

ITALY

Rome

Professeur Roberto AGO - Juge à la Cour Internationale de Justice, la Haye - membre de la CDI et Rapporteur CDI sur responsabilité pour fait illicite.

Mme Marina SPINEDI - Assistante du Professeur AGO.

Professeur TULLIO TREVES - Professeur de Droit International - Université de Torino.

F.A.O. : M. GARRACZ - Conseiller Juridique en Chef.

Dr. Dominique ALTHERITIERE - Droit de l'Environnement, Bureau Juridique FAO,

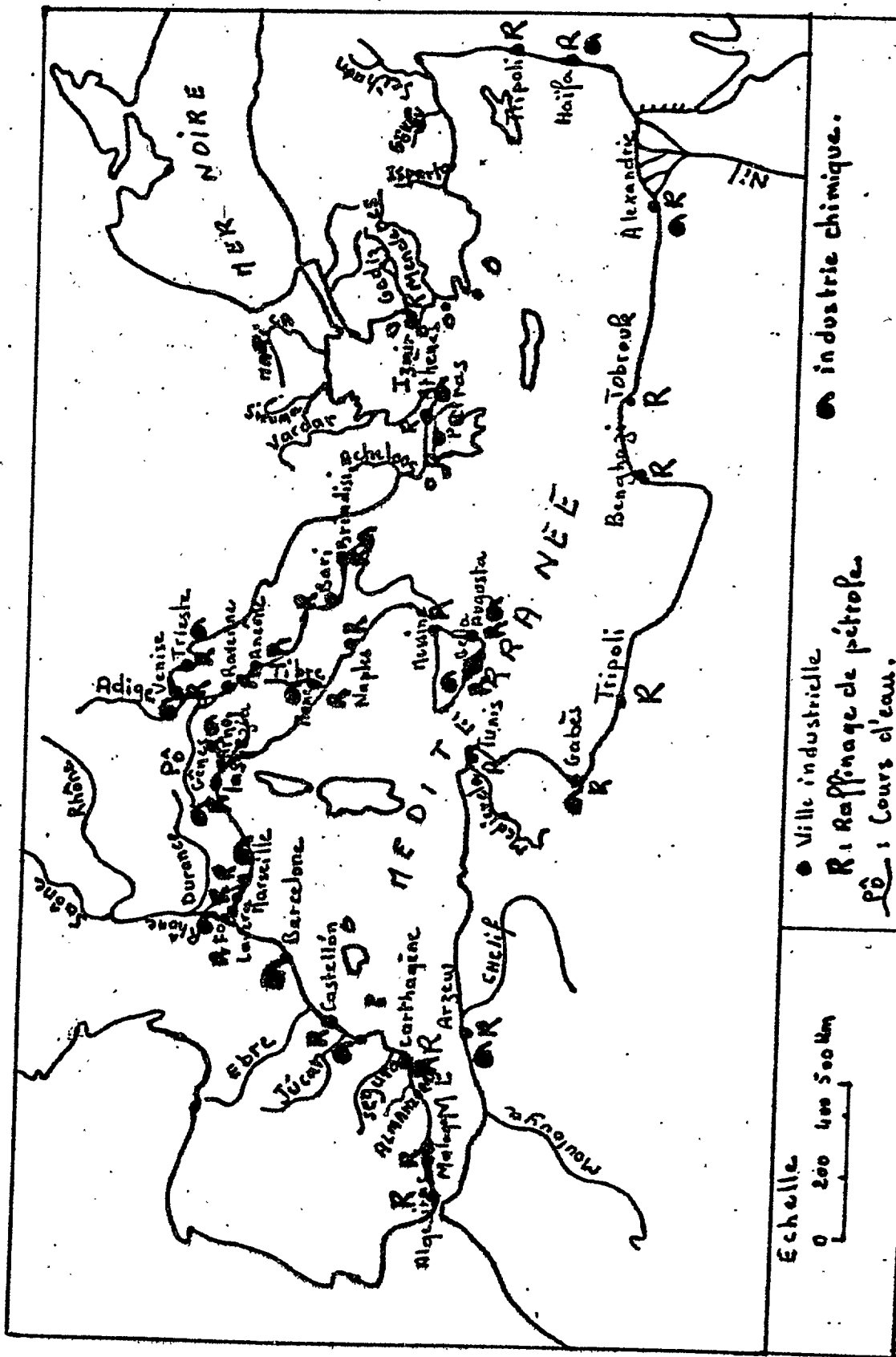
M. Mario GUTTIERES - Président de l'Organisation Juridique Internationale.

ESPAGNE

Madrid

M. José Antonio de ITURRIAGA BAABERAN - Sous-directeur Général à la Marine Marchande (voir son dernier cours à l'Académie de Droit International, La Haye.

M. José SUIZ BUIGUES - Professeur de Droit International à la Faculté de Droit International à l'Université de Madrid,



Echelle

0 200 400 500 km

● Ville industrielle

R Raffinage de pétrole

— Cours d'eau.

● industrie chimique.

ANNEXE III

PRINCIPAUX INCIDENTS DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES DEPUIS L'ETABLISSEMENT DU PLAN TOVALOP,
 Y COMPRIS LES REVENDICATIONS GOUVERNEMENTALES EFFECTIVES OU POTENTIELLES

Nom du bateau	Tonnage brut enregistré	Lieu de l'incident	Breve description de l'incident	Quantité et catégorie des hydrocarbures déversés	Remboursements des frais de nettoyage aux gouvernements
THORSHOV	54 488	Au large de Southampton, Royaume-Uni	Déversement en cours de déchargement	1 000 barils de brut	75 000
ARROW	11 379	Au large de la Nouvelle Ecosse, Canada	Navire échoué puis cassé en deux	7 000 tonnes de fuel	\$ 945 000
OCEANIC GRANDEUR	30 714	Au large du nord-est de l'Australie	Echouage et fracture de plusieurs réservoirs	6 000 tonnes de brut	A. \$ 95 047,65
IRINI	9 041	Au large de Stockholm, Suède	Echouage	100 tonnes de fuel	U.S. \$ 218 000
PACIFIC GLORY	42 777	Au large de l'île de Wight, Royaume-Uni	Collision avec l'"ALLIÉRO"	5 000 tonnes de brut	330 000
KAZIMAH	29 951	Au large de l'île Robben, Afrique du Sud	Echouage après panne de machine	Fuel	Rands 23 000
TEXACO CARIBBEAN	13 603	Au large de Folkestone, Royaume-Uni	Collision avec navire de transport de marchandises sèches et naufrage sur lest	300 tonnes de fuel	26 916
WAFRA	28 339	Au large du Cap des Aiguilles, Afrique du Sud	En perdition, puis échoué et finalement sabordé	Brut	Rands 450 000
PANTHER	15 841	Au large de Goodwins, Royaume-Uni	Echoué	Brut	49 579

Nom du bateau	Tonnage brut enregistré	Lieu de l'incident	Brève description de l'incident	Quantité et catégorie des hydrocarbures déversés	Remboursements des frais de nettoyage aux gouvernements
JULIANA	12 200	Au large de Iugata, Japon	Navire cassé en deux après échouage par gros temps	6 à 7 000 brut	
SILVER CASTLE	12 174	Au large de l'Afrique du Sud	Collision avec un navire de transport de marchandises sèches par brouillard épais	Brut	
IOMANO	46 988	Au large de Portland (Maine), Etats-Unis d'Amérique	Fuite d'hydrocarbures - fracture de la coque	150 tonnes de fuel	
ZOE COLOCOTRONI	15 645	Au large de Porto Rico	Rejets d'hydrocarbures	1 500 000 gallons de brut	
ESSO BRUSSELS	26 467	Au large de New York, Etats-Unis d'Amérique	Heurté à l'ancre par un transporteur de marchandises sèches	Brut	
ST-SPYRIDON	22 332	Au large de Montréal, Canada	Collision avec un transporteur de marchandises sèches	Fuel	
NAPIER	23 690	Au large de la Côte Ouest - Chili	Echoué, puis cassé en deux et finalement sabordé		
COSMOS PIONEER	8 997	Au large de la Côte occidentale de l'Inde	Echoué, puis cassé en deux et finalement sabordé	Carburant diesel léger	
CONOCO BRITANIA	58 277	Au large de la Humber, Royaume-Uni	Echouage provoquant le percement d'un réservoir par une ancre	Brut	
ARO	22 679	Au large de Portsmouth, Etats-Unis d'Amérique	Fuite par une fracture de la coque	Fuel	Environ U.S. \$ 100 000

Remboursements
 des frais de
 nettoyage aux
 gouvernements

Nom du bateau	Tonnage brut enregistré	Lieu de l'incident	Breve description de l'incident	Quantité et catégorie des hydrocarbures déversés
MEPULA	104 379	Détroit de Magellan, Chili	Echouage	47 000 tonnes de brut 4 000 tonnes de fuel
TRANSHURON	11 971	Ile Kiltan, Océan Indien	Echouage	5 000 tonnes
UNIVERSE LEADER	51 400	Baie de Bantry, Irlande	Défaillance d'une vanne d'admission d'eau de mer	2 500 tonnes de brut
SHOWA MARU	116 136	Détroit de Malacca, Singapour	Echouage	3 500 tonnes de brut
AFRAN BOOLAC	104 150	Baie de Bantry, Irlande	Collision	500 tonnes de fuel
MICHAEL C. LEMOS	113 552	Ste Croix, îles Vierges		10 000 à 50 000 gallons
ARGO MERCHANT	18 743	Ile Nantucket, Etats-Unis d'Amérique	Echouage	7 millions de gallons de fuel
ESSO BERNICIA	96 900	Sullom Voe, Royaume-Uni	Collision	1 160 tonnes de fuel
BEIJELGEUSE	61 766	Baie de Bantry, Irlande	Explosion	7 000 tonnes de brut

ANNEXE V

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par les Etats contractants en 1978

<u>Etats contractants</u>	<u>Nombre de pétroliers</u>	<u>Ventilation des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (en %)</u>	<u>Tonnage brut</u>
Algérie	20	0,066	642 675
Bahamas	4	3,527	14 506
Danemark	74	1,330	2 902 383
France	106	14,131	7 714 800
République fédérale d'Allemagne	121	6,711	3 418 607
Ghana	(non connu)	0,137	
Indonésie	75	1,801	105 240
Italie		18,212	
Japon	1 428	36,521	16 385 739
Libéria	821	0,022	49 778 422
Monaco			
Norvège	216	0,893	13 893 821
Suède	106	2,464	3 075 005
Syrie	(non connu)	0,211	
Tunisie	2	0,170	27 030
Tivalu			
Royaume-Uni	441	10,401	14 731 430
Hong-kong		0,407	
Yougoslavie	29	0,997	214 779

ANNEXE VI

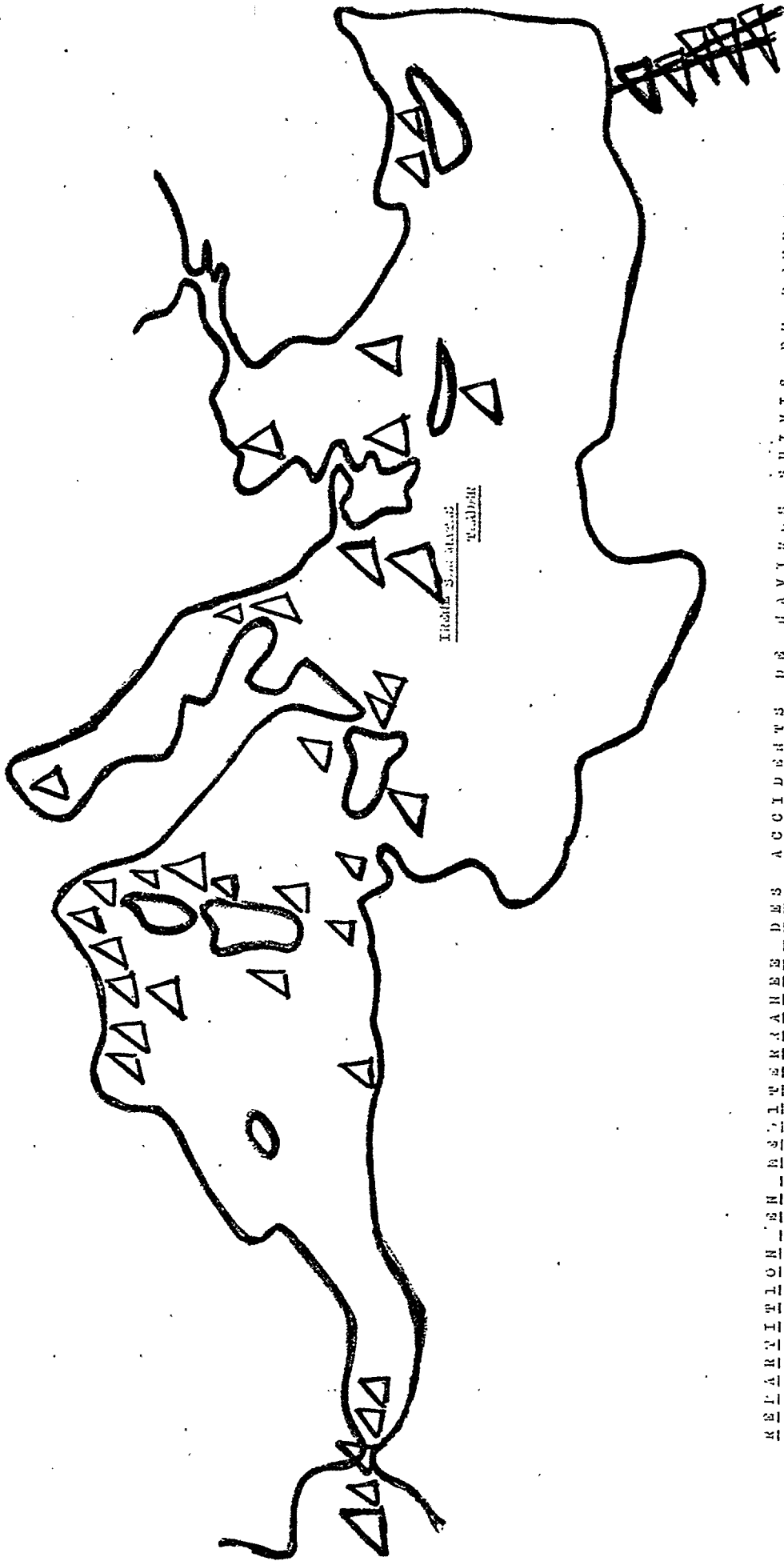
INDEMNITES VERSEES DANS LE CADRE DU PLAN CRISTAL

I. Au 18 octobre 1979

<u>Date de l'incident</u>	<u>Nom du navire</u>	<u>Montant versé</u> (en dollars des Etats-Unis)
Mars 1972	William G. Walkeley	2 324
Janvier 1973	Hiyoshi Maru No 2	280 720
Mai 1973	Nissei Maru	463 582
Janvier 1974	Gward Entreprise	9 496
Avril 1974	Imperial Sarnia	1 296 291
Octobre 1974	Mikko Maru	627 919
Janvier 1975	Corinthos et Queeny	651 044
Avril 1975	Shell Barge No 2	690 221
Avril 1975	Mitsu Maru No 3	685 890
Février 1977	Ethel H	1 010 863
Septembre 1977	Toyofuji Maru No 2	374 514
Mai 1978	Eleni V	19 740
	Total	6 112 604

II. Cas récents qui pourraient donner lieu à revendications

<u>Nationalité</u>	<u>Nom du bateau</u>	<u>Lieu de l'accident</u>
Libéria	Amoco-Cadis	FRANCE
Grèce	Christas Bitas	PAYS DE GALLES (Grande-Bretagne)
France	Bételgeuse	IRLANDE
Etats-Unis d'Amérique	Cheveron	HOUSHON (TEXAS)
Grande-Bretagne	Kurdistan	CANADA
URSS	Antonio Granski	MER BAIFIQUE



RELACTION EN MATIERE DE LA VIE DES ACCIDENTS DE LA VIE DES DIVIS DE DEVERSEMENT
PETROLIER IMPORTANT.

L'UNITE "SARAKIS", pétrolier grec, transportant 100.000 tonnes
de pétrole brut, s'échouait dans le PÉLOPONNÈSE, le 24 février
1950.

Annex VIII.

CONVENTION INTERNATIONALE
SUR LA LIMITATION DE LA RESPONSABILITÉ
DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES DE MER

Bruxelles, 10 octobre 1957 (1)

Article premier. — 1. Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'article 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire :

a) Mort ou lésions corporelles de toute personne se trouvant à bord pour être transportée, et pertes ou dommages de tous biens se trouvant à bord du navire ;

b) Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable, ou de toute autre personne ne se trouvant pas à bord et dont le propriétaire est responsable, pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers ;

c) Toute obligation ou responsabilité imposée par une loi relative à l'enlèvement des épaves et se rapportant au renflouement, à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire coulé, échoué ou abandonné (y compris tout ce qui se trouve à bord), ainsi que toute obligation ou responsabilité résultant des dommages causés par un navire de mer aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables.

(1) Entrée en vigueur le 31 mai 1968. — Etats parties (au 1^{er} juillet 1978) : Algérie, Belgique, Danemark, Egypte, Espagne, Fidji, Finlande, France, Ghana, Guyane, Inde, Iran, Islande, Israël, Japon, Madagascar, Maroc, Maurice, Monaco, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, R.F.A., Royaume-Uni, Singapour, Suède, Suisse, Syrie, Tonga, Zaïre.

2. Dans la présente Convention, l'expression « dommages corporels » désigne les créances d'indemnité résultant de mort et de lésions corporelles ; l'expression « dommages matériels » désigne toutes les autres créances mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus.

3. Le droit d'un propriétaire de navire de limiter sa responsabilité dans les cas visés au paragraphe 1 du présent article lui est reconnu même si sa responsabilité dérive de la propriété, de la possession, de la garde ou du contrôle du navire, sans preuve de sa faute ou de celle de personnes dont il doit répondre.

4. Le présent article ne s'applique pas :

a) Aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune ;

b) Aux créances du capitaine, des membres de l'équipage ou de tous autres préposés du propriétaire du navire se trouvant à bord ou dont les fonctions se rattachent au service du navire, ainsi qu'aux créances de leurs héritiers et ayants-cause, si, selon la loi régissant le contrat d'engagement, le propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances, ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 3 ci-après.

5. Si le propriétaire d'un navire est autorisé à faire valoir à l'égard d'un créancier une créance pour un dommage résultant du même événement, les créances respectives seront compensées et les dispositions de la présente Convention ne s'appliqueront qu'au solde éventuel.

6. La *lex fori* déterminera la personne à qui incombe la preuve que l'événement donnant lieu à la créance a été ou non causé par la faute personnelle du propriétaire.

7. Le fait d'invoquer la limitation de sa responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Art. 2. — 1. La limitation de la responsabilité déterminée par l'article 3 de la présente Convention s'applique à l'ensemble des créances du chef de dommages corporels et de dommages matériels nées d'un même événement, sans avoir égard aux créances nées ou à naître d'un autre événement.

2. Lorsque l'ensemble des créances résultant d'un même événement dépasse les limites de la responsabilité telles qu'elles sont déterminées par l'article 3, le montant global correspondant à ces limites pourra être constitué en un fonds de limitation unique.

3. Le fonds ainsi constitué est affecté exclusivement au règlement des créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable.

4. Après la constitution du fonds, aucun droit ne peut être exercé, pour les mêmes créances, sur d'autres biens du propriétaire par les créanciers auxquels le fonds est réservé, à condition que le fonds de limitation soit effectivement disponible au profit du demandeur.

Art. 3. — 1. Les montants auxquels le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité dans les cas prévus à l'article premier sont :

a) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages matériels, une somme totale de 1.000 F par tonneau de jauge du navire ;

b) Au cas où l'événement n'a donné lieu qu'à des dommages corporels, une somme totale de 3.100 F par tonneau de jauge du navire ;

c) Au cas où l'événement a donné lieu à la fois à des dommages corporels et à des dommages matériels, une somme totale de 3.100 F par tonneau de jauge du navire, dont une première partie de 2.100 F par tonneau de jauge sera exclusivement affectée au règlement des créances du chef de dommages corporels et dont une seconde partie de 1.000 F par tonneau de jauge du navire sera affectée au paiement des créances du chef de dommages matériels ; toutefois, lorsque la première partie est insuffisante pour payer intégralement les créances du chef de dommages corporels, le solde impayé de celles-ci viendra en concurrence avec les créances du chef de dommages matériels pour être payé par la seconde partie du fonds.

2. Dans chaque partie du fonds de limitation, la répartition se fera entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues.

3. Si, avant la répartition du fonds, le propriétaire d'un navire a payé en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article premier, paragraphe 1, il est autorisé à prendre, à due concurrence, les lieu et place de son créancier dans la distribution du fonds, mais seulement dans la mesure où, selon le droit du pays où le fonds est constitué, ce créancier aurait pu faire reconnaître en justice sa créance contre le propriétaire.

4. Lorsque le propriétaire établit qu'il pourrait être ultérieurement contraint de payer en tout ou en partie une des créances indiquées à l'article premier, paragraphe 1, le tribunal ou toute autre autorité compétente du pays où le fonds est constitué pourra ordonner qu'une somme suffisante sera provisoirement réservée pour permettre au propriétaire de faire ultérieurement valoir ses droits sur le fonds, aux conditions indiquées dans le paragraphe précédent.

5. Pour déterminer la limite de la responsabilité d'un propriétaire de navire, conformément aux dispositions du présent article, tout navire de moins de 300 tonneaux de jauge sera assimilé à un navire de ce tonnage.

6. Le franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. Les montants mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée ; la conversion s'effectuera suivant la valeur de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus, à la date où le propriétaire de navire aura constitué le fonds, effectué le payement ou fourni, conformément à la loi de cet Etat, toute garantie équivalente (2).

7. Dans l'application de cette Convention, le tonnage sera calculé comme suit :

— pour les navires à vapeur ou autres navires à propulsion mécanique, le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net ;

— pour tous autres navires, le tonnage net.

Art. 4. — Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 3, paragraphe 2 de la présente Convention, les règles relatives à la constitution et à la distribution du fonds éventuel et toutes les règles de procédure sont déterminées par la loi nationale de l'Etat où le fonds est constitué.

Art. 5. — 1. Dans tous les cas où un propriétaire est autorisé à limiter sa responsabilité, en vertu de la présente Convention, et lorsque le navire ou tout autre navire ou tout autre bien appartenant au même propriétaire a été saisi dans le ressort d'un Etat contractant, ou qu'une caution ou une autre garantie a été fournie pour éviter la saisie, le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat peut ordonner la mainlevée de la saisie du navire ou de tout autre bien ou la libération de la garantie donnée, à condition qu'il soit prouvé que le propriétaire a déjà fourni une caution suffisante ou toute autre garantie pour une somme égale à la pleine limite de sa responsabilité, telle qu'elle résulte de la présente Convention et que la caution ou la garantie ainsi fournie est effectivement disponible au profit du demandeur, conformément à ses droits.

2. Lorsque, dans les circonstances mentionnées sous le paragraphe 1 du présent article, une caution ou autre garantie a déjà été donnée :

(2) Voir *supra*, p. 688, note 2.

a) Au port où s'est produit l'accident donnant lieu à la créance ;
b) Au premier port d'escale après l'accident si celui-ci n'a pas eu lieu dans un port ;

c) Au port de débarquement ou de déchargement, s'il s'agit d'une créance relative à des dommages corporels ou à des dommages aux marchandises,

le tribunal ou toute autre autorité compétente ordonnera la mainlevée de la saisie du navire ou la libération de la caution ou autre garantie lorsque les conditions indiquées au paragraphe 1 du présent article seront réunies.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article seront également applicables si la caution ou toute autre garantie déjà donnée est inférieure à l'entière limite de la responsabilité sous l'empire de la présente Convention, à condition qu'une caution ou toute autre garantie suffisante soit donnée pour la différence.

4. Lorsque le propriétaire a donné caution ou fourni une autre garantie pour un montant correspondant à la pleine limite de sa responsabilité conformément à la présente Convention, cette caution ou cette autre garantie pourront servir au paiement de toutes les créances dérivant d'un même événement et pour lesquelles le propriétaire peut limiter sa responsabilité.

5. La procédure relative aux actions engagées par application des dispositions de la présente Convention et les délais dans lesquels ces actions doivent être exercées seront réglés par la loi nationale de l'Etat contractant dans lequel le procès a lieu.

Art. 6. — 1. Dans la présente Convention, la responsabilité du propriétaire du navire inclut la responsabilité du navire lui-même.

2. Sous réserve du paragraphe 3 du présent article, les dispositions de cette Convention seront applicables à l'affrèteur, à l'armateur, à l'armateur gérant, ainsi qu'aux capitaine, membres de l'équipage et autres préposés du propriétaire, de l'affrèteur, de l'armateur ou de l'armateur gérant, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, de la même manière qu'elles s'appliquent au propriétaire lui-même, sans que le montant global de la responsabilité limitée du propriétaire et de toutes ces autres personnes du chef de dommages corporels et matériels, résultant d'un même événement, puisse excéder les montants fixés conformément à l'article 3 de la présente Convention.

3. Lorsqu'une action est dirigée contre le capitaine ou les membres de l'équipage, ceux-ci peuvent limiter leur responsabilité même si l'événement qui est à l'origine de la créance a pour cause leur faute personnelle. Toutefois, si le capitaine ou le membre de l'équipage est en même temps seul propriétaire, copropriétaire, affrèteur,

armateur ou armateur gérant, la disposition du présent paragraphe ne s'applique que lorsqu'il s'agit d'une faute commise en sa qualité de capitaine ou de membre de l'équipage.

Art. 7. — La présente Convention s'appliquera chaque fois que le propriétaire d'un navire ou toute autre personne ayant le même droit en vertu de l'article 6 limite ou cherche à limiter sa responsabilité devant les tribunaux de l'un des Etats contractants ou tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou une caution ou toute autre garantie, dans le territoire de l'un de ces Etats.

Néanmoins, tout Etat contractant aura le droit d'exclure totalement ou partiellement du bénéfice de cette Convention tout Etat non contractant ou toute personne qui n'a pas, au moment où elle prend des mesures pour limiter sa responsabilité ou pour obtenir, conformément à l'article 5, la libération d'un navire, ou de tout autre bien saisi ou d'une caution ou de toute autre garantie, sa résidence habituelle ou son siège principal d'exploitation dans l'un des Etats contractants ou dont le navire, à raison duquel elle veut limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats contractants.

Art. 8. — Tout Etat contractant se réserve le droit de déterminer quelles sont les autres catégories de navires qui seront assimilées aux navires de mer pour les besoins de la présente Convention.

Art. 9. — La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la dixième session de la Conférence diplomatique de droit maritime.

Art. 10. — La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge, qui en notifiera le dépôt par la voie diplomatique à tous les Etats signataires et adhérents.

Art. 11. — 1. La présente Convention entrera en vigueur six mois après la date du dépôt d'au moins dix instruments de ratification dont au moins cinq émanant d'Etats qui possèdent chacun un tonnage global égal ou supérieur à un million de tonneaux de jauge brute.

2. Pour chaque Etat signataire, ratifiant la Convention après la date du dépôt de l'instrument de ratification déterminant l'entrée en vigueur telle qu'elle est fixée au paragraphe 1 du présent article, elle entrera en vigueur six mois après le dépôt de son instrument de ratification.

Art. 12. — Tout Etat non représenté à la dixième session de la Conférence diplomatique de droit maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent six mois après la date du dépôt de son instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée à l'article 11, paragraphe 1.

Art. 13. — Chacune des Hautes Parties contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation au Gouvernement belge, qui en avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents.

Art. 14. — 1. Toute Haute Partie contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales. La Convention sera applicable auxdits territoires six mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard de cette Haute Partie contractante.

2. Toute Haute Partie contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe 1 du présent article, étendant l'application de la Convention aux territoires ou à certains territoires dont elle assure les relations internationales, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux territoires en question. Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

3. Le Gouvernement belge avisera par la voie diplomatique tous les Etats signataires et adhérents de toute notification reçue par lui au titre du présent article.

Art. 15. — Toute Haute Partie contractante pourra, à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie contractante qui désirerait faire usage de cette faculté en avisera le Gouvernement belge, qui se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

Art. 16. — La présente Convention remplace et abroge, pour les relations entre les Etats qui la ratifient ou y adhèrent, la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

PROTOCOLE DE SIGNATURE

1. Tout Etat pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves prévues au paragraphe 2. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera recevable.

2. Les réserves suivantes seront seules recevables :

a) Réserve du droit d'exclure l'application de l'article premier, paragraphe 1 c) ;

b) Réserve du droit de régler par la loi nationale le système de limitation de responsabilité applicable aux navires de moins de 300 tonneaux de jauge ;

c) Réserve du droit de donner effet à la présente Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans la législation nationale les dispositions de la présente Convention sous une forme appropriée à cette législation.

ANNEXE IV

PROJET D'ARTICLES POUR UNE CONVENTION INTERNATIONALE SUR LA
RESPONSABILITE ET L'INDEMNISATION RELATIVES AU TRANSPORT
PAR MER DE SUBSTANCES DANGEREUSES ET NOCIVES 1/

Article premier 2/

Au sens de la présente Convention :

1. "Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, [qui transporte des substances dangereuses en tant que cargaison]. 3/ CLC I(1)
2. "Personne" signifie toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un Etat et ses subdivisions politiques. CLC I(2)
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. [Dans le cas d'un navire affrété coque nue, le terme "propriétaire" désigne l'affrêteur coque nue.] Toutefois, dans le cas de navires qui sont propriété d'un Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie. CLC I(3)

1/ Les autres conventions qui contiennent des dispositions identiques, équivalentes ou analogues sont indiquées à droite du texte. Elles sont identifiées comme suit :

- LLMC = Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes.
- CLC = Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- CLEE = Convention de 1976 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures résultant de la recherche et de l'exploitation des ressources minérales du sous-sol marin.
- FONDS = Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- LONS = Convention de Bruxelles de 1962 relative à la responsabilité des exploitants de navires nucléaires.

2/ L'article premier et l'article 2 sont les mêmes dans les variantes I, II et III.

3/ Ces mots sont peut-être superflus en égard au libellé des articles qui suivent.

4. "Chargeur" signifie la personne ou les personnes indiquées comme telles dans le connaissance, ou lorsqu'un connaissance n'a pas été émis, dans tout autre document constatant la réception des substances dangereuses. Si un tel document n'a pas été émis, "chargeur" désigne la personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle les substances dangereuses sont effectivement remises pour être transportées.
5. "Substance dangereuse" signifie toute substance figurant sur la liste annexée à la présente Convention.
6. ["Domage" signifie tout décès ou toutes lésions corporelles et toute perte de biens ou tout dommage aux biens causés à l'extérieur du navire transportant des substances dangereuses et qui provient ou résulte d'une ou plusieurs des propriétés dangereuses particulières à une ou plusieurs de ces substances ou d'une combinaison de ces propriétés; "dommage" 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 [pour prévenir la menace grave et imminente d'un événement entraînant le déversement d'une substance dangereuse ou,] après la survenance d'un tel événement, pour prévenir ou atténuer le dommage.
8. "Événement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage.
9. "Loi nationale applicable" signifie la loi nationale du tribunal compétent en vertu de la présente Convention, y compris les règles de la loi nationale relatives aux conflits de lois. "Loi nationale applicable" comprend aussi les règles de toute convention internationale qui doit être appliquée par le tribunal.

CLC I(8)
CLEE I(8)

LONS I(12)

Article 2

(Champ d'application géographique)

VARIANTE I

Base de la responsabilité

Article 3

CLC III

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire, au moment d'un événement, d'un navire qui transporte des substances dangereuses en tant que cargaison, et le chargeur de l'une quelconque de ces substances qui cause un dommage au cours de son transport par mer, sont solidairement responsables d'un tel dommage, à condition que, si un événement consiste en une succession de faits, la responsabilité repose sur le propriétaire du navire au moment du premier fait. Toutefois, la responsabilité du propriétaire et du chargeur ne dépasse pas les limites qui peuvent leur être applicables en vertu des articles 6 et 7.

2. Le propriétaire et le chargeur ne sont pas responsables si l'un ou l'autre prouve que le dommage:

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 ou le chargeur prouve que le dommage 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 et le chargeur peuvent être exonérés de tout ou partie de leur responsabilité envers ladite personne.

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

Article 4

1. Chaque fois que le dommage engage la responsabilité de deux ou de plusieurs chargeurs de substances dangereuses transportées à bord d'un même navire et que le dommage n'est pas raisonnablement divisible, les chargeurs en cause sont solidairement responsables d'un tel dommage avec le propriétaire du navire. Toutefois, la responsabilité de tout chargeur ne dépasse pas les limites qui peuvent lui être applicables en vertu de l'article 7.

LONS VII(1)

2. Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires qui transportent des substances dangereuses en tant que cargaison, les propriétaires de tous les navires en cause et les chargeurs des substances dangereuses transportées à bord de ces navires, dans la mesure où leur responsabilité est engagée, sont solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

CLC IV
CLEE 5(1)Article 5

LONS IV

Lorsqu'un dommage au sens du paragraphe 6 de l'article 1 et un autre dommage sont causés par un seul événement, la totalité du dommage est indemnisée conformément aux règles prévues dans la présente Convention, dans la mesure où ces dommages ne sont pas raisonnablement divisibles.

Limitation de la responsabilitéArticle 6

La limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire en vertu de la présente Convention est [déterminée par la loi nationale applicable] [déterminée conformément aux dispositions de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes] [limitée à un montant de [] unités de compte par événement, ce montant étant obtenu en appliquant les montants de limitation prévus par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et en y ajoutant la différence].

Article 7

1. La responsabilité du chargeur aux termes de la présente Convention est limitée à un montant de [] unités de compte par événement.

2. Le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. LLMC 4
3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1, le chargeur 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 Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article 15. 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'Etat contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente. CLC V(3)
4. La distribution du fonds entre les créanciers s'effectue proportionnellement aux montants des créances admises. CLC V(4)
CLEE 6(6)
5. Si, avant la distribution du fonds, le chargeur, 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, 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. CLC V(5)
CLEE 6(7)
6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 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, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable. CLC V(6)
CLEE 6(8)
7. Lorsque le chargeur 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 si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat 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. CLC V(7)
CLEE 6(9)
8. Les créances relatives au coût des mesures de sauvegarde prises par le chargeur lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers. CLEE 6(10)

9. 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 chargeur. Un tel fonds peut être constitué même lorsque le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes du paragraphe 2, mais la constitution du fonds ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du chargeur.

CLC V(11)

Article 8

CLC VI
CLEE 7

1. Lorsque, après l'événement, le chargeur a constitué un fonds en application de l'article 7 et est en droit de limiter sa responsabilité,

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

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération de tout bien appartenant au chargeur, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages 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.

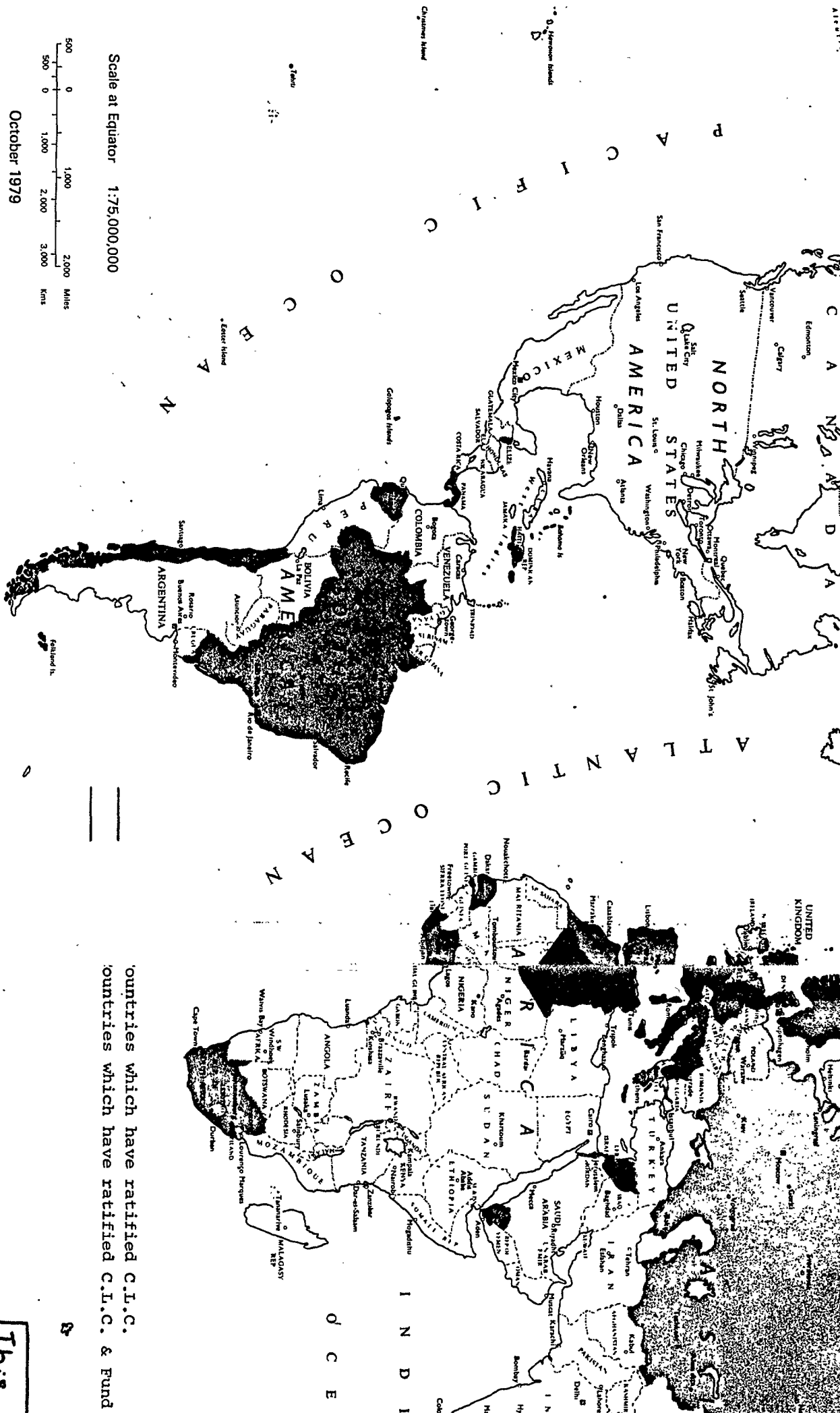
2. Les dispositions précédentes ne s'appliquent toutefois que si le demandeur a accès au tribunal qui contrôle le fonds et si le fonds peut effectivement être utilisé et est librement transférable pour couvrir sa demande.

Article 9

LLMC 8

1. L'unité de compte visée à l'article 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant mentionné à l'article 7 est converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué, le paiement est effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat 1/. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

1/ Une délégation a proposé qu'une seule date soit prévue et qu'elle soit celle à laquelle l'événement s'est produit.



Scale at Equator 1:75,000,000

October 1979

Countries which have ratified C.I.C. & Fund Convention are indicated by a stippled pattern.

This is a
delivered
of the

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue dans la présente Convention et applicable sur le territoire est fixée à [] unités monétaires.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation nationale de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans l'article 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article ... et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Droits de recours

Article 10

1. Sous réserve du paragraphe 3, le chargeur ou toute personne dont émane l'assurance ou une autre garantie financière et qui a payé une indemnisation en vertu de la présente Convention a un droit de recours contre le propriétaire du navire à bord duquel les substances dangereuses qui ont causé le dommage ont été transportées, à moins que le dommage n'ait été causé par la faute du chargeur, de son préposé ou de son mandataire.

2. Sous réserve du paragraphe 3, le propriétaire qui a payé une indemnisation en vertu de la présente Convention a un droit de recours contre le chargeur de la substance ayant causé le dommage si le dommage a été causé par la faute du chargeur, de son préposé ou de son mandataire.

3. Lorsque la faute du propriétaire, de son préposé ou de son mandataire ainsi que la faute du chargeur, de son préposé ou de son mandataire ont contribué au dommage, le propriétaire et le chargeur assument chacun une partie de la responsabilité totale proportionnelle à la gravité de la faute commise.
4. La responsabilité du propriétaire ou du chargeur aux termes des paragraphes 1 à 3 ne dépasse pas la limite de responsabilité qu'il peut être en droit d'invoquer en vertu des articles 6 ou 7.
5. [Les paragraphes 1 à 4 ne s'appliquent pas dans la mesure où le recours n'est pas autorisé en vertu d'un contrat.] 1/
6. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 1 à 4, la présente Convention ne porte atteinte ni aux droits de recours du propriétaire ou du chargeur ni à la responsabilité des chargeurs entre eux.

Assurance obligatoire 2/

Article 11

1. Le chargeur d'un lot de substances dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire d'un montant spécifié au paragraphe 1 de l'article 7 pour couvrir sa responsabilité pour dommage 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 émis par l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie financière pour couvrir la responsabilité du chargeur pour chaque lot expédié. Ce certificat est délivré par le chargeur au propriétaire au moment où le lot à expédier est remis aux fins de son transport par mer. [Il est émis dans un Etat contractant.]
3. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

a) nom du ou des navires sur lesquels doit se faire l'expédition et port d'immatriculation;

-
- 1/ Une délégation a proposé de remplacer le texte existant par ce qui suit: "Les dispositions des paragraphes 1 à 4 ne peuvent être écartées par stipulation contractuelle entre le propriétaire du navire et le chargeur."
 - 2/ Certaines délégations ont proposé qu'un système d'assurance obligatoire soit imposé au propriétaire du navire aussi bien qu'aux chargeurs.

b) nom et lieu du principal établissement du chargeur;

c) précisions et, selon le cas, marques principales nécessaires pour identifier l'expédition; ces précisions doivent aussi comprendre une description des substances conformément aux conditions requises par tout règlement international applicable au transport des marchandises dangereuses par mer;

d) type de la garantie visée au paragraphe 1;

e) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie financière et, au besoin, lieu où l'assurance ou garantie financière a été souscrite;

f) durée de validité de l'assurance ou autre garantie financière.

4. Le certificat est établi en anglais ou en français ou, s'il est établi dans toute autre langue, comporte une traduction dans l'une de ces langues.

5. L'assurance ou autre garantie financière doit être contractée auprès d'un assureur ou autre personne agréée par [l'Etat où le certificat est émis] [tout Etat contractant] pour fournir une garantie financière.

6. L'assurance ou autre garantie financière est valable pendant toute la période de responsabilité du chargeur.

7. [Les certificats délivrés dans un Etat contractant conformément au présent article sont reconnus dans les autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention. Néanmoins,] un Etat contractant peut à tout moment demander à un autre Etat contractant de procéder à un échange de vues s'il estime qu'un assureur ou autre personne agréée aux termes du paragraphe 5 pour fournir une garantie financière n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages prévue par la présente Convention peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du chargeur pour dommages. Dans un tel cas, le défendeur peut, que le chargeur doit en droit de limiter sa responsabilité ou non, se prévaloir de la limite prévue au paragraphe 1 de l'article 7. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le chargeur serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du chargeur. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages résultant d'une faute intentionnelle du chargeur 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 chargeur contre lui et il ne peut contester aucun des faits indiqués sur le certificat qu'il a émis. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le chargeur à se joindre à la procédure.

CLC VII(8)

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 est disponible au premier chef pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

CLEE 8(4)

10. Lorsque le chargeur est un Etat contractant [ou, si l'Etat contractant est un Etat fédéral, lorsque le chargeur est un Etat, une république ou un canton d'un tel Etat], le chargeur n'est pas tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité.

CLEE 8(5)

Article 12

1. Le propriétaire s'assure qu'aucun lot de substances dangereuses n'est accepté pour être transporté à bord de son navire sans qu'un certificat ait été émis conformément aux dispositions de l'article 11.

2. Si le propriétaire ne prouve pas qu'un tel certificat a été émis pour le lot en question ou s'il ne révèle pas l'identité du chargeur, il est considéré comme étant aussi le chargeur aux fins de la présente Convention.

3. Toutefois, le paragraphe 2 ne s'applique pas si le propriétaire prouve que le chargeur a omis de l'informer de la nature dangereuse de la substance, qu'il n'avait pas de raisons valables de soupçonner que les indications fournies par le chargeur étaient inexactes et qu'il n'a pas eu la possibilité de vérifier aisément ces indications. Au sens du présent paragraphe, le propriétaire est responsable du fait, de la négligence et de la faute de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, rend un service lié à l'exploitation du navire.

Demandes d'indemnisation et actions en justice

Article 13

1. Les droits à l'indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de [trois] ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage. 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 occasionné le dommage. Lorsque l'événement consiste en une succession de faits, le délai de [six] ans court à dater du premier de ces faits. 1/

CLC VIII
CLEE 10

1/ Une délégation a proposé la suppression des deux dernières phrases.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, le droit de recours prévu aux paragraphes 1 à 3 de l'article 10 ne s'éteint en aucun cas avant l'expiration d'un délai de [six] mois à compter de la date à laquelle la personne qui fait usage de son droit de recours a eu connaissance d'une action formée contre elle en vertu de la présente Convention.

Article 14

1. Le chargeur ou son assureur ou toute autre personne dont émane une garantie financière couvrant la responsabilité du chargeur pour dommages sont, si une action a été intentée contre eux en vertu de la présente Convention, en droit d'obliger par voie de notification le propriétaire à se joindre à la procédure. De la même manière, le propriétaire jouit des mêmes droits à l'égard du chargeur ou de son assureur ou de toute autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du chargeur.

FONDS 7(6)

2. Si la notification prévue au paragraphe 1 a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi en laissant à la partie notifiée un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'Etat où il a été prononcé est opposable à la partie notifiée, même si celle-ci n'est pas intervenue dans la procédure, en ce sens que cette partie n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

FONDS 7(6)

3. Chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que les parties visées au paragraphe 1 puissent se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite en vertu de la présente Convention devant un tribunal compétent de cet Etat.

4. Sauf dispositions contraires du paragraphe 1, aucune des parties n'est liée par un jugement ou autre décision rendue à la suite d'une procédure judiciaire, ou par un règlement à l'amiable auxquels elle n'a pas été partie.

Article 15

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

CLC IX
CLEE 11

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

3. Après la constitution d'un fonds, soit par le propriétaire conformément à la loi nationale applicable en vertu de l'article 6, soit par le chargeur conformément à l'article 7, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

CLC X
CLEE 12

Article 16

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 15 et qui est exécutoire dans l'Etat d'origine, où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre Etat contractant, 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 qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Clause de remplacement

Article 17

CLC XII

La présente Convention l'emporte sur toutes les conventions 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, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

VARIANTE II

Responsabilité du propriétaire

Article 3

Voir article 3, para-
graphe 1, de la
variante I

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3, le propriétaire, au moment d'un événement, d'un navire qui transporte des substances dangereuses en tant que cargaison, est responsable de tout dommage causé par l'une quelconque de ces substances au cours de son transport par mer, à condition que si un événement consiste en une succession de faits, la responsabilité repose sur] le propriétaire du navire au moment du premier fait.

CIC I

Semblable à l'article 3,
paragraphe 2, de la
variante I

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage:

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel 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, à condition toutefois qu'au sens de la présente disposition le chargeur de la substance dangereuse qui a causé le dommage ne soit pas considéré comme un tiers, 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.

Semblable à l'article 3,
paragraphe 3, de la
variante I

3. Si le propriétaire prouve que le dommage 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.

Semblable à l'article 3,
paragraphe 4 de la
variante I

4. Aucune demande de réparation de dommage ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de dommage, 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 le chargeur de la substance qui a causé le dommage ou contre les tiers.

Semblable à l'article 4,
paragraphe 2, de la
variante I

Article 4

Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires qui transportent des substances dangereuses en tant que cargaison, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article 3, solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

CLC IV
CLEE 5(1)

Identique à l'article 5
de la variante I

Article 5

Lorsqu'un dommage au sens du paragraphe 6 de l'article 1 et un autre dommage sont causés par un seul événement, la totalité du dommage est indemnisée conformément aux règles prévues dans la présente Convention, dans la mesure où ces dommages ne sont pas raisonnablement divisibles.

LONS IV

Semblable à l'article 6
de la variante I

Article 6

La limitation de la responsabilité du propriétaire d'un navire en vertu de la présente Convention est [déterminée par la loi nationale applicable] [déterminée conformément aux dispositions de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes] [limitée à un montant de [] unités de compte par événement], ce montant étant obtenu en appliquant les montants de limitation prévus par la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et en y ajoutant la différence.]

Responsabilité du chargeur

Article 7

1. Le chargeur d'une substance dangereuse est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage causé par cette substance au cours de son transport par mer si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir du propriétaire la réparation intégrale du dommage en application de la présente Convention pour l'une des raisons suivantes:

a) les sommages excèdent les limites de la responsabilité du propriétaire telles que déterminées par la loi nationale applicable en vertu de l'article 6;

b) le propriétaire responsable du dommage aux termes de l'article 3 est financièrement incapable de s'acquitter pleinement de ses obligations; le propriétaire est considéré comme financièrement incapable de s'acquitter de ses obligations si la victime, après avoir pris toutes mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui sont ouverts, n'a pu obtenir le montant intégral de l'indemnisation qui lui est due aux termes de la présente Convention.

Semblable à l'article 4, paragraphe 1, de la variante I

2. Chaque fois que le dommage engage la responsabilité de deux ou plusieurs chargeurs de substances dangereuses transportées à bord d'un même navire ou de navires différents et que le dommage n'est pas raisonnablement divisible, les chargeurs en cause sont solidairement responsables de ce dommage. Toutefois, la responsabilité de tout chargeur ne dépasse pas la limite prévue à l'article 8.

LONS VII(1)

3. Le chargeur est en droit d'invoquer tous les moyens de défense et exonérations qui sont ouverts au propriétaire aux termes des paragraphes 2 et 3 de l'article 3.

4. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du chargeur contre le propriétaire ou les tiers ou des chargeurs entre eux.

Identique à l'article 7 de la variante I

Article 8

1. La responsabilité du chargeur aux termes de la présente Convention est limitée à un montant de [] unités de compte par événement.

2. Le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

LLMC 4

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1, le chargeur doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du

CLC V(3)

tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article 14. 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'Etat 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.

CLC V(4)
CLEE 6(6)

5. Si, avant la distribution du fonds, le chargeur, 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, 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.

CLC V(5)
CLEE 6(7)

6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 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, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable.

CLC V(6)
CLEE 6(8)

7. Lorsque le chargeur 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 si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal, ou toute autre autorité compétente de l'Etat 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.

CLC V(7)
CLEE 6(9)

8. Les créances relatives au coût des mesures de sauvegarde prises par le chargeur lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

CLEE 6(10)

9. L'asureur 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 chargeur. Un tel fonds peut être constitué même lorsque le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes du paragraphe 2, mais la constitution du fonds ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du chargeur.

Identique à l'article 8
de la variante I

Article 9

CLC VI
CLEE 7

1. Lorsque, après l'événement, le chargeur a constitué un fonds en application de l'article 8 et est en droit de limiter sa responsabilité,

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

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération de tout bien appartenant au chargeur, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages 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 10

Identique à l'article 9
de la variante I

LLMC 8

1. L'unité de compte visée à l'article 8 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant mentionné à l'article 8 est converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué, le paiement est effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite déclarer que la limite de la responsabilité prévue dans la présente Convention et applicable sur leur territoire est fixée à [] unités monétaires.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation nationale de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans l'article 8. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article ..., et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Assurance obligatoire

Article 11

Identique à l'article 11 de la variante I

1. Le chargeur d'un lot de substances dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire, d'un montant spécifié au paragraphe 1 de l'article 8, pour couvrir sa responsabilité pour dommage 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 émis par l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie financière pour couvrir la responsabilité du chargeur pour chaque lot expédié. Ce certificat est délivré par le chargeur au propriétaire au moment où le lot à expédier est remis aux fins de son transport par mer. [Il est émis dans un Etat contractant.]

3. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:

a) nom du ou des navires sur lesquels doit se faire l'expédition et port d'immatriculation;

b) nom et lieu du principal établissement du chargeur;

c) précisions et, selon le cas, marques principales nécessaires pour identifier l'expédition; ces précisions doivent aussi comprendre une description des substances conformément aux conditions requises par tout règlement international applicable au transport des marchandises dangereuses par mer;

d) type de la garantie visée au paragraphe 1;

e) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie financière et, au besoin, lieu où l'assurance ou garantie financière a été souscrite;

f) durée de validité de l'assurance ou autre garantie financière.

4. Le certificat est établi en anglais ou en français ou, s'il est établi dans toute autre langue, comporte une traduction dans l'une de ces langues.

5. L'assurance ou autre garantie financière doit être contractée auprès d'un assureur ou autre personne agréée par [l'Etat où le certificat est émis] [tout Etat contractant] pour fournir une garantie financière.

6. L'assurance ou autre garantie financière est valable pendant toute la période de responsabilité du chargeur.

7. Les certificats délivrés dans un Etat contractant conformément au présent article sont reconnus dans les autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention. Néanmoins, un Etat contractant peut à tout moment demander à un autre Etat contractant de procéder à un échange de vues s'il estime qu'un assureur ou autre personne agréé aux termes du paragraphe 6 pour fournir une garantie financière n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du chargeur pour dommages. Dans un tel cas, le défendeur peut, que le chargeur soit en droit de limiter sa responsabilité ou non, se prévaloir de la limite prévue au paragraphe 1 de l'article 8. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le chargeur serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du chargeur. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages résultent d'une faute intentionnelle du chargeur 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 chargeur contre lui et il ne peut contester aucun des faits indiqués sur le certificat qu'il a émis. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le chargeur à se joindre à la procédure.

CLC VII(8)

9. Tout fonds constitué par une assurance ou autre garantie financière en application du paragraphe 1 est disponible au premier chef pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

CLEE 8(4)

10. Lorsque le chargeur est un Etat contractant [ou, si l'Etat contractant est un Etat fédéral, lorsque le chargeur est un Etat, une république ou un canton d'un tel Etat], le chargeur n'est pas tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité.

CLEE 8(5)

Identique à
l'article 12 de
la variante I

Article 12

1. Le propriétaire s'assure qu'aucun lot de substances dangereuses n'est accepté pour être transporté à bord de son navire sans qu'un certificat ait été émis conformément aux dispositions de l'article 11.

2. Si le propriétaire ne prouve pas qu'un tel certificat a été émis pour le lot en question ou s'il ne révèle pas l'identité du chargeur, il est considéré comme étant aussi le chargeur aux fins de la présente Convention.

3. Toutefois, le paragraphe 2 ne s'applique pas si le propriétaire prouve que le chargeur a omis de l'informer de la nature dangereuse de la substance, qu'il n'avait pas de raisons valables de soupçonner que les indications fournies par le chargeur étaient inexactes et qu'il n'a pas eu la possibilité de vérifier aisément ces indications. Au sens du présent paragraphe, le propriétaire est responsable du fait, de la négligence et de la faute de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, rend un service lié à l'exploitation du navire.

Demandes d'indemnisation et actions en justice

Article 13

Identique à l'article 13, paragraphe 1, de la variante I

1. Les droits à l'indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de [trois] ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage. 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 occasionné le dommage. Lorsque l'événement consiste en une succession de faits, le délai de [six] ans court à dater du premier de ces faits.

CLC VIII
CLEE 10

Semblable à l'article 13, paragraphe 2, de la variante I

2. [Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, tout droit de recours du propriétaire contre le chargeur ou du chargeur contre le propriétaire ne s'éteint en aucun cas avant l'expiration d'un délai de [six] mois à compter de la date à laquelle la personne qui fait usage de son droit de recours a eu connaissance d'une action formée contre elle en vertu de la présente Convention.]

Identique à l'article 15 de la variante I

Article 14

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

CLC IX
CLEE 11

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

3. Après la constitution d'un fonds, soit par le propriétaire conformément à la loi nationale applicable en vertu de l'article 6, soit par le chargeur conformément à l'article 8, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Voir article 14
de la variante I

Article 15

FONDS 7(6)

1. Si une action en réparation de dommages est intentée aux termes de l'article 3 devant un tribunal compétent d'un Etat contractant contre le propriétaire du navire qui transportait les substances dangereuses, la loi nationale de l'Etat en question doit permettre au demandeur de notifier cette action au chargeur des substances dangereuses qui ont causé le dommage. Si cette notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi en laissant au chargeur 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 chargeur, 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.

2. Chaque Etat contractant est tenu de prendre toutes dispositions nécessaires pour que le chargeur puisse se porter partie intervenante dans toute procédure judiciaire introduite devant un tribunal compétent de cet Etat contre le propriétaire.

3. Sauf dispositions contraires du paragraphe 1, le chargeur n'est lié par aucun jugement ou autre décision rendue à la suite d'une procédure judiciaire dans laquelle il n'est pas intervenu ni par aucun règlement à l'amiable auquel il n'a pas été partie.

4. Les paragraphes 1 à 3 s'appliquent aussi respectivement à l'assureur du chargeur et à toute autre personne qui fournit la garantie financière couvrant la responsabilité du chargeur pour dommages conformément à l'article 11.

Article 16

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 14 et qui est exécutoire dans l'Etat d'origine, où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre Etat contractant, 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.

CLC X
CLEE 12

Identique à l'article 16 de la variante I

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Clause de remplacement

Identique à l'article 17
de la variante I

Article 17

CLC XII

La présente Convention l'emporte sur toutes les conventions 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, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

VARIANTE III

Base de la responsabilité

Article 3

Voir article 3,
paragraphe 1, des
variantes I et II

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4, le chargeur d'une substance dangereuse est responsable du dommage causé par cette substance au cours de son transport par mer.

Voir article 4 des
variantes I et II

2. Chaque fois que le dommage engage la responsabilité de deux ou plusieurs chargeurs de substances dangereuses transportées à bord du même navire ou que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires qui transportent des substances dangereuses, tous les chargeurs en cause sont solidairement responsables de la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible. Toutefois, la responsabilité de tout chargeur ne dépasse pas les limites qui peuvent être applicables en vertu de l'article 5.

Semblable à l'arti-
cle 3, paragraphe 2,
des variantes I et
II

3. Le chargeur n'est pas responsable s'il prouve que le dommage:

CLC III(2)

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel et irrésistible;

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, à condition toutefois qu'au sens de la présente disposition le chargeur de la substance dangereuse qui a causé le dommage ne soit pas considéré comme un tiers; 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.

Semblable à l'arti-
cle 3, paragraphe 3,
des variantes I et
II

4. Si le chargeur prouve que le dommage 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 chargeur peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.

CLC III(3)

Semblable à l'article 3, paragraphe 4, des variantes I et II

5. Aucune demande de réparation de dommage ne peut être formée contre le chargeur autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de dommage, au sens de la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du chargeur.

CLC III(4)

Voir article 3, paragraphe 5, de la variante II

6. Aucune disposition de la présente Convention ne préjuge la question de savoir si le chargeur responsable d'un dommage en vertu de ses dispositions a un droit de recours.

Identique à l'article 5 des variantes I et II

Article 4

LONS IV

Lorsqu'un dommage au sens du paragraphe 6 de l'article 1 et un autre dommage sont causés par un seul événement, la totalité du dommage est indemnisé conformément aux règles prévues dans la présente Convention, dans la mesure où ces dommages ne sont pas raisonnablement divisibles.

Limitation de la responsabilité

Identique à l'article 7 de la variante I et à l'article 8 de la variante II

Article 5

1. La responsabilité du chargeur aux termes de la présente Convention est limitée à un montant de [] unités de compte par événement.

2. Le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

LLMC 4

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1, le chargeur 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 Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article 11. 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'Etat contractant sur le territoire duquel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

CLC V(3)

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

CLC V(4)
CLEE 6(6)

5. Si, avant la distribution du fonds, le chargeur, 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, 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. CLC V(5)
CLEE 6(7)
6. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 5 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, sous réserve qu'une telle subrogation soit autorisée par la loi nationale applicable. CLC V(6)
CLEE 6(8)
7. Lorsque le chargeur 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 si l'indemnité avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal compétent de l'Etat 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. CLC V(7)
CLEE 6(9)
8. Les créances relatives au coût des mesures de sauvegarde prises par le chargeur lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers. CLEE 6(10)
9. 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 chargeur. Un tel fonds peut être constitué même lorsque le chargeur n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes du paragraphe 2, mais la constitution du fonds ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis du chargeur. CLC V(11)

Identique à l'article 8
de la variante I et à
l'article 9 de la
variante II

Article 6

1. Lorsque, après l'événement, le chargeur a constitué un fonds en application de l'article 5 et est en droit de limiter sa responsabilité,
- a) aucun droit à l'indemnisation pour dommages résultant de l'événement ne peut être exercé sur d'autres biens du chargeur,

CLC VI
CLEE 7

b) le tribunal ou autre autorité compétente de tout Etat contractant ordonne la libération de tout bien appartenant au chargeur, saisi à la suite d'une demande en réparation pour les dommages 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 7

LLMC 8

Identique à l'article 9 de la variante I et à l'article 10 de la variante II

1. L'unité de compte visée à l'article 5 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant mentionné à l'article 5 est converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds est constitué, le paiement est effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en Droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue dans la présente Convention et applicable sur leur territoire est fixée à [] unités monétaires.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation nationale de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans l'article 5. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article ... et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Assurance obligatoire

Article 8

Identique à l'article 11 des variantes I et II

1. Le chargeur d'un lot de substances dangereuses est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire, d'un montant spécifié au paragraphe 1 de l'article 5, pour couvrir sa responsabilité pour dommage 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 émis par l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie financière pour couvrir la responsabilité du chargeur pour chaque lot expédié. Ce certificat est délivré par le chargeur au propriétaire au moment où le lot à expédier est remis aux fins de son transport par mer. [Il est émis dans un Etat contractant.]
3. Le certificat doit être conforme au modèle joint en annexe et comporter les renseignements suivants:
 - a) nom du ou des navires sur lesquels doit se faire l'expédition et port d'immatriculation;
 - b) nom et lieu du principal établissement du chargeur;
 - c) précisions et, selon le cas, marques principales nécessaires pour identifier l'expédition; ces précisions doivent aussi comprendre une description des substances conformément aux conditions requises par tout règlement international applicable au transport des marchandises dangereuses par mer;

- d) type de la garantie visée au paragraphe 1;
- e) nom et lieu du principal établissement de l'assureur ou autre personne qui fournit la garantie financière et, au besoin, lieu où l'assurance ou garantie financière a été souscrite;
- f) durée de validité de l'assurance ou autre garantie financière.

4. Le certificat est établi en anglais ou en français ou, s'il est établi dans toute autre langue, comporte une traduction dans l'une de ces langues.

5. L'assurance ou autre garantie financière doit être contractée auprès d'un assureur ou autre personne agréée par [l'Etat où le certificat est émis] [tout Etat contractant] pour fournir une garantie financière.

6. L'assurance ou autre garantie financière est valable pendant toute la période de responsabilité du chargeur.

7. [Les certificats délivrés dans un Etat contractant conformément au présent article sont reconnus dans les autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention. Néanmoins,] un Etat contractant peut à tout moment demander à un autre Etat contractant de procéder à un échange de vues s'il estime qu'un assureur ou autre personne agréée aux termes du paragraphe 5 pour fournir une garantie financière n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la Convention.

8. Toute demande en réparation de dommages peut être formée directement contre l'assureur ou la personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du chargeur pour dommages. Dans un tel cas, le défendeur peut, que le chargeur doit en droit de limiter sa responsabilité ou non, se prévaloir de la limite prévue au paragraphe 1 de l'article 5. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le chargeur serait lui-même fondé à invoquer, excepté ceux tirés de la faillite ou mise en liquidation du chargeur. Le défendeur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages résultant d'une faute intentionnelle du chargeur 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 chargeur contre lui et il ne peut contester aucun des faits indiqués sur le certificat qu'il a émis. Le défendeur peut dans tous les cas obliger le chargeur à se joindre à la procédure.

CLC VII(8)

9. Tout fonds constitué par une assurance ou garantie financière en application du paragraphe 1 est disponible au premier chef pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention.

10. Lorsque le chargeur est un Etat contractant [ou, si l'Etat contractant est un Etat fédéral, lorsque le chargeur est un Etat, une république ou un canton d'un tel Etat], le chargeur n'est pas tenu de souscrire une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité.

Identique à l'article 12 des variantes I et II

Article 9

1. Le propriétaire s'assure qu'aucun lot de substances dangereuses n'est accepté pour être transporté à bord de son navire sans qu'un certificat ait été émis conformément aux dispositions de l'article 8.

2. Si le propriétaire ne prouve pas qu'un tel certificat a été émis pour le lot en question ou s'il ne révèle pas l'identité du chargeur, il est considéré comme étant aussi le chargeur aux fins de la présente Convention.

3. Toutefois, le paragraphe 2 ne s'applique pas si le propriétaire prouve que le chargeur a omis de l'informer de la nature dangereuse de la substance, qu'il n'avait pas de raisons valables de soupçonner que les indications fournies par le chargeur étaient inexactes et qu'il n'a pas eu la possibilité de vérifier aisément ces indications. Au sens du présent paragraphe, le propriétaire est responsable du fait, de la négligence et de la faute de toute personne qui, dans l'exercice de ses fonctions, rend un service lié à l'exploitation du navire.

Demandes d'indemnisation et actions en justice

Identique à l'article 13, paragraphe 1, des variantes I et II

Article 10

1. Les droits à l'indemnisation prévus par la présente Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de [trois] ans à compter de la date à laquelle la personne qui subit le dommage a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance du dommage. 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 occasionné le dommage. Lorsque l'événement consiste en une succession de faits, le délai de [six] ans court à dater du premier de ces faits.

CLC VIII
CLEE 10

Semblable à l'article 13,
paragraphe 2, des
variantes I et II

2. [Nonobstant les dispositions du paragraphe 1, tout droit de recours du chargeur contre le propriétaire ne s'éteint en aucun cas avant l'expiration d'un délai de [six] mois à compter de la date à laquelle la personne qui fait usage de son droit de recours a eu connaissance d'une action formée contre elle en vertu de la présente Convention.]

Article 11

CLC IX
CLEE 11

Identique à l'article 15
de la variante I et à
l'article 14 de la
variante II

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

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

3. Après la constitution d'un fonds, conformément à l'article 5, les tribunaux de l'Etat où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.

Article 12

CLC X
CLEE 12

Identique à l'article 16
des variantes I et II

1. Tout jugement rendu par un tribunal en vertu de l'article 11 et qui est exécutoire dans l'Etat d'origine, où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre Etat contractant, sauf:

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

b) si le défendeur n'a pas été averti dans les délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque Etat contractant dès que les procédures exigées dans ledit Etat ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

Clause de remplacement

Identique à l'article 17
des variantes I et II

Article 13

CLC XII

La présente Convention l'emporte sur toutes les conventions 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, le présent article n'affecte pas les obligations qu'ont les Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

ANNEXE II

PROJETS D'ARTICLES D'UNE CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE
ET L'INDEMNISATION DANS LE CONTEXTE DU TRANSPORT
PAR MER DES SUBSTANCES NOCIVES ET DANGEREUSES

VARIANTE IV

Article 1er Au sens de la présente Convention:

1. "Navire" signifie: a) tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit qui transporte des substances dangereuses en vrac en tant que cargaison; b) tout navire transportant ou ayant transporté 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 Etat 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 Etat et exploités par une compagnie qui, dans cet Etat, est enregistrée comme étant l'exploitant des navires, l'expression "propriétaire" désigne cette compagnie.
4. "Substance dangereuse" signifie toute substance figurant sur la liste annexée à la présente convention.
5. "Dompage" signifie tout décès ou toutes lésions corporelles et toute perte de biens ou tout dommage aux biens causés à l'extérieur: a) du navire transportant des substances dangereuses et qui provient ou résulte d'une ou plusieurs des propriétés dangereuses particulières à une ou plusieurs de ces substances ou d'une combinaison de ces propriétés; b) du navire transportant ou ayant transporté des hydrocarbures et qui provient ou résulte d'une explosion ou d'un incendie, à l'exclusion des dommages de pollution par les hydrocarbures visés par la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. "Dompage" comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.
6. "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne pour prévenir la menace grave et imminente d'un événement mettant en cause une substance dangereuse ou, après la survenance d'un tel événement, pour prévenir ou atténuer le dommage.
7. "Evénement" signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte un dommage.

Article 2 (Champ d'application géographique)

Article 3

1. Sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 ci-dessous, le propriétaire d'un 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 causé par l'une quelconque des substances au cours de son transport par mer ou provoqué par les hydrocarbures qui sont transportés ou qui ont été transportés en tant que cargaisons à bord de ce navire.

2. Le propriétaire n'est pas responsable s'il prouve que le dommage:

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection, ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel 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 [à condition toutefois qu'au sens de la présente disposition le chargeur de la substance dangereuse qui a causé le dommage ne soit pas considéré comme un tiers.] [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 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 ne peut être formulée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Aucune demande en indemnisation du chef de dommage, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire. 1/

1/ Le Comité a pris note de la suggestion formulée dans le document LEG XXXIX/3/3 selon laquelle, puisque la situation des assistants n'est pas définie très clairement dans certaines régions juridiques, il conviendrait de les mentionner expressément dans ce paragraphe. On a reconnu que cette question devrait être examinée de manière approfondie à un stade ultérieur.

5. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire contre les tiers et notamment le chargeur de la substance qui a causé le dommage.

Article 4

Chaque fois que le dommage résulte d'un événement mettant en cause deux ou plusieurs navires auxquels s'applique la présente Convention, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des dispositions prévues à l'article 3, solidairement responsables du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible jusqu'aux montants respectifs de leur limitation de responsabilité.

Article 5

[Lorsqu'un dommage au sens du paragraphe 5 de l'article 1er et un autre dommage sont causés par un seul événement, la totalité du dommage est indemnisée conformément aux règles [de la présente Convention] [de responsabilité et aux montants prévus dans la Convention qui assure l'indemnisation des victimes la plus élevée,] dans la mesure où ces dommages ne sont pas raisonnablement divisibles.]

Article 6

La limitation de responsabilité du propriétaire en vertu de la présente Convention est fixée par événement ou par série d'événements découlant d'un fait unique à un montant déterminé dans les conditions ci-après ^{1/}:

Article 7

Le montant des réparations tel qu'il est fixé en application des dispositions de l'article 6 est affecté en priorité au règlement des créances pour mort ou lésions corporelles. [Le reliquat est ensuite utilisé au règlement des créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation.] Les sommes restantes sont utilisées pour la réparation des autres dommages.

Article 8

Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte [de sa faute personnelle] [de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.]

Article 9

Pour bénéficier de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6, le propriétaire doit constituer le fonds de limitation prévu à l'article 6 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Toutefois, les montants seront ceux prévus à l'article 6 de la présente Convention.

^{1/} La liste des substances devrait comporter des indications sur les montants de limitation, variables en principe d'une part selon la nature des substances transportées et les catégories de navires en assurant le transport et, d'autre part, en fonction du tonnage de ces navires.

Article 10

1. Le propriétaire peut constituer le fonds prévu à l'article 9 auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts encourus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabilité jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Le fonds peut être constitué, soit en consignat la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué et considérée comme adéquate par le tribunal ou par tout autre autorité compétente.

Article 11

1. Sous réserve des dispositions de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si, avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

4. Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

5. Les créances relatives au coût des mesures de sauvegarde prises par le propriétaire lui confèrent sur le fonds des droits équivalents à ceux des autres créanciers.

Article 12

1. Après constitution du fonds conformément à l'article 9 aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution du fonds de limitation, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans le ressort d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:

a) au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;

b) au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou

d) dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Article 13

Sous réserve des dispositions des articles 8 à 12 les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

Article 14

(Unité de compte)

Article 15

La présente Convention l'emporte sur toutes les conventions qui, à la date à laquelle elle est adoptée, sont en vigueur [ou ouvertes à la signature, à la ratification, à l'acceptation, à l'approbation 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 Etats contractants envers les Etats non contractants du fait de ces conventions.

Troisième Commission (Réunion officielle)
(Protection et préservation du milieu marin)

PROPOSITION OFFICIEUSE

FINLANDE

Projet de résolution

La Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer,

Se référant au paragraphe 3 de l'Article 236 de la présente Convention,

Considérant qu'un certain nombre de conventions internationales exigent l'établissement de règles internationales régissant la responsabilité du fait des dommages résultant de la pollution,

Notant que la question concernant la responsabilité internationale des Etats est à l'examen du point de vue général à la Commission du droit international,

Notant également que plusieurs organisations internationales, dont le PNUE et l'OMCI, sont en train de s'occuper de questions spécifiques concernant la responsabilité du fait des dommages causés par la pollution au milieu marin,

Tenant compte de ce que diverses règles sur la responsabilité du fait de dommages causés par la pollution au milieu marin sont contenues dans plusieurs conventions internationales en vigueur,

Reconnaissant la nécessité de créer un régime international applicable à la responsabilité du fait de tout type d'incident entraînant une pollution des mers afin d'assurer la bonne application de la présente Convention,

Reconnaissant en outre la complexité de la question et les possibilités restreintes qu'il y a de l'examiner de manière exhaustive à la présente Conférence,

[Prie] l'Assemblée générale des Nations Unies de convoquer, après des préparatifs appropriés auxquels participeront des organismes et organisations internationales compétents, une conférence diplomatique après l'entrée en vigueur de la présente Convention et dans un délai de [dix] ans à compter de la date de la signature de l'Acte final de la Troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, afin d'élaborer, en ce qui concerne les incidents entraînant une pollution des mers, une convention internationale sur les critères et procédures à appliquer pour la détermination de la responsabilité, l'évaluation des dommages, le versement d'une indemnisation et le règlement des différends qui pourraient s'élever à ce sujet.

PROTOCOLE DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1969 SUR LA RESPONSABILITE CIVILE POUR LES DOMMAGES DUS A LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES*

LES PARTIES AU PRESENT PROTOCOLE,

ETANT PARTIES à la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

ARTICLE I

Aux fins du présent Protocole :

1. "Convention" signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
2. "Organisation" a le même sens que dans la Convention.
3. "Secrétaire général" signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

ARTICLE II

L'article V de la Convention est modifié comme suit :

- 1) Le paragraphe 1 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 aucun cas excéder 14 millions d'unités de compte."

- 2) Le paragraphe 9 est remplacé par le texte suivant :

9. a) L'"unité de compte" visée au paragraphe 1 du présent article est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds est constitué sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au Droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée

* Le Protocole a été fait par la Conférence chargée de réviser les dispositions relatives à l'unité de compte dans la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à Londres le 19 novembre 1976. Pour le texte de l'Acte final de la Conférence, voir la publication de l'OMCI 77.05.F.

par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

b) Toutefois, un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 9 a) du présent article peut, au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 1 et applicable sur son territoire est fixée, par événement, à un total de 2 000 unités monétaires par tonneau de jauge du navire, étant entendu que ce montant total ne devra en aucun cas excéder 210 millions d'unités monétaires. L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion de ces montants en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

c) Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 9 a) et la conversion mentionnée au paragraphe 9 b) doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte au paragraphe 1. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article IV et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats contractants communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 9 a), ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 9 b), selon le cas.

ARTICLE III

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tout Etat qui a signé la Convention ou qui y a adhéré et de tout Etat invité à participer à la Conférence chargée de réviser les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tenue à Londres du 17 au 19 novembre 1976. Le Protocole est ouvert à la signature du 1er février 1977 au 31 décembre 1977 au siège de l'Organisation.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le présent Protocole est soumis à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation des Etats qui l'ont signé.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.

4. Les Etats Parties à la Convention peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole, ou y adhérer.

ARTICLE IV

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

2. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de toutes les Parties existantes ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard desdites Parties, est réputé s'appliquer au Protocole modifié par l'amendement.

ARTICLE V

1. Le présent Protocole entre en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, accepté ou approuvé, ou qui y ont adhéré, le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle huit Etats, dont cinq ayant chacun au moins 1 million de tonneaux de jauge brute en navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent, approuvent le présent Protocole ou y adhèrent ultérieurement, celui-ci entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

ARTICLE VI

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'une quelconque des Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

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

ARTICLE VII

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender le présent Protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

ARTICLE VIII

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général :

a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré :

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

- ii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
 - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
 - iv) de tout amendement au présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

ARTICLE IX

Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée 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.

ARTICLE X

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

FAIT A LONDRES ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

EN FOI DE QUOI les soussignés,* dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

* La liste des signatures n'est pas reproduite.

Tableau comparatif des différentes formules utilisées
par les textes de négociation officiels de la
conférence des Nations Unies sur le Droit
de la Mer

DOC A/CONF. 62/WP 6/PART.III
(7 mai 1975)

Art. 41 (Responsabilités et obligations
qui en découlent)

1. Il incombe aux Etats de veiller à ce que les activités menées sous leur juridiction ou leur contrôle ne causent aucun dommage aux zones relevant de la juridiction d'autres Etats ou au milieu marin d'autres Etats. Ils sont, conformément aux principes du droit international, responsables de ces dommages à l'égard des autres Etats.
2. Il incombe aux Etats de veiller à ce que les activités menées sous leur juridiction ou leur contrôle ne causent aucun dommage au milieu marin au-delà des zones dans lesquelles les Etats exercent leurs droits souverains conformément à la présente convention.
3. Les Etats coopèrent en tant que de besoin au développement du droit international en matière de protection et de préservation du milieu marin en établissant notamment des critères et des procédures permettant de déterminer la responsabilité,

DOC A/CONF. 62/WP 8/REV.1/PART.III
(6 mai 1976)

Art. 44 (Responsabilités et obligations
qui en découlent)

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.
2. Les Etats veillent à ce que leur système judiciaire offre des voies de recours permettant d'obtenir promptement une indemnisation suffisante ou toute autre réparation des dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.
3. Les Etats coopèrent au développement du droit international relatif aux critères et procédures à appliquer pour établir les responsabilités, évaluer les dommages, fixer les indemnités et régler les différends en la matière.

DOC A/CONF. 62/WP 10
(11 juillet 1977)

Art. 236 (Responsabilités et obligations qui en découlent)

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.
2. Les Etats veillent à ce que leur système judiciaire offre des voies de recours permettant d'obtenir promptement une indemnisation suffisante ou toute autre réparation pour les dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.
3. Les Etats coopèrent au développement du droit interna-

(suite)

DOC A/CONF. 62/WP 8 PART.III

(7 mai 1975)

DOC A/CONF. 62/WP 10/REV.1

(28 avril 1979)

L'évaluation des dommages, l'indemnisation
et le règlement des différends s'y rapportant

Art. 236 (Responsabilités et obligations
qui en découlent)

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.
2. Les Etats veillent à ce que leur système judiciaire offre des voies de recours permettant d'obtenir promptement une indemnisation suffisante ou toute autre réparation pour les dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.
3. En vue d'assurer une prompte et adéquate réparation de tous les dommages causés par la pollution du milieu marin les Etats coopèrent à l'application du droit international existant et au développement du droit international relatif aux obligations et à la responsabilité concernant l'évaluation et l'indemnisation des dommages et règlement des différends en la matière, ainsi que le cas échéant, à l'établissement de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités appropriées, tels l'assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

EXTRAITS DU DOCUMENT A/CONF.62/WP.10/Rev.1 DE LA
TROISIEME CONFERENCE DES NATIONS UNIES SUR LE DROIT DE LA MER

ARTICLE 31

Responsabilité de l'Etat du pavillon en cas de dommage causé par un navire de guerre ou autres navires d'Etat affectés à des fins non commerciales

L'Etat du pavillon porte la responsabilité internationale de toute perte ou dommage causé à l'Etat côtier par l'inobservation par un navire de guerre ou par tout autre navire d'Etat affecté à des fins non commerciales des lois et règlements de l'Etat côtier concernant le passage dans la mer territoriale ou des dispositions de la Convention ou d'autres règles du droit international.

ARTICLE 39

Obligations des navires et aéronefs durant leur passage

1. -
 - (b) S'abstiennent de toute menace ou tout emploi de la force contre la souveraineté, l'intégrité territoriale ou l'indépendance politique d'Etats riverains du détroit ou de toute autre action en violation des principes du droit international incorporés dans la Charte des Nations Unies.
2. -
 - (b) Se conforment aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés en ce qui concerne la prévention, la réduction et le contrôle de la pollution causée par les navires.

ARTICLE 42

Lois et règlements des Etats riverains de détroits relatifs au passage en transit

1. -
 - (a) La sécurité de la navigation et la régulation du trafic maritime conformément à l'Article 41;
 - (b) La prévention, la réduction et le contrôle de la pollution en donnant effet aux règlements internationaux applicables en ce qui concerne le rejet d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives dans le détroit.

ARTICLE 43

Installations de sécurité et d'aides à la navigation et autres dispositifs et prévention, réduction et contrôle de la pollution

- (b) Prévenir, réduire et contrôler la pollution causée par les navires.

ARTICLE 44Obligations des Etats riverains de détroits

Les Etats riverains de détroits ne doivent pas entraver le passage en transit et doivent assurer la publicité voulue à tout danger dont ils ont connaissance qui menace la navigation dans le détroit ou le survol de celui-ci. Le passage en transit ne doit pas être suspendu.

ARTICLE 54Obligations des navires et des aéronefs durant leur passage, recherche et levés hydrographiques, obligations des Etats archipels et lois et règlements de l'Etat archipel concernant le passage à l'intérieur des couloirs de navigation

Les Articles 39, 40, 42 et 44 s'appliquent mutatis mutandis au passage des couloirs archipelagiques.

ARTICLE 56Droits, juridiction et obligations de l'Etat côtier dans la zone économique exclusive

1. -

iii) La préservation du milieu marin;

ARTICLE 113Rupture ou détérioration d'un câble ou d'un pipe-line sous-marin

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires pour que la rupture ou la détérioration, par un navire battant son pavillon ou par une personne soumise à sa juridiction, d'un câble sous-marin en haute mer, fait volontairement ou par négligence coupable, et qui pourrait avoir pour résultat d'interrompre ou d'entraver les communications télégraphiques ou téléphoniques, ainsi que la rupture ou la détérioration dans les mêmes conditions d'un câble à haute tension ou d'un pipe-line sous-marin, constituent des infractions passibles de sanctions. La présente disposition s'applique également à toute conduite visant délibérément ou de nature à provoquer cette rupture ou cette détérioration. Toutefois, elles ne s'appliquent pas aux ruptures ou détériorations dont les auteurs n'auraient eu que le but légitime de protéger leur vie ou la sécurité de leur navire, après avoir pris toutes les précautions nécessaires pour éviter ces ruptures ou détériorations.

ARTICLE 114Rupture ou détérioration d'un câble ou d'un pipe-line sous-marin par un propriétaire d'un autre câble ou pipe-line sous-marin

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires pour que les personnes soumises à sa juridiction qui sont propriétaires

d'un câble ou d'un pipe-line en haute mer et qui, par la pose ou la réparation de ce câble ou de ce pipe-line, causent la rupture ou la détérioration d'un autre câble ou d'un autre pipe-line en supportent les frais de réparation.

ARTICLE 115

Indemnisation des pertes encourues pour avoir évité de détériorer un câble ou un pipe-line sous-marin

Tout Etat est tenu de prendre les mesures législatives nécessaires pour que les propriétaires des navires qui peuvent prouver qu'ils ont sacrifié une ancre, un filet ou un autre engin de pêche pour ne pas endommager un câble ou un pipe-line sous-marin soient indemnisés par le propriétaire du câble ou du pipe-line, à condition qu'ils aient pris préalablement toutes mesures de précautions raisonnables.

ARTICLE 117

Obligation des Etats de prendre à l'égard de leurs ressortissants des mesures de conservation des ressources biologiques de la haute mer

Tous les Etats sont tenus d'adopter ou de coopérer avec d'autres Etats pour adopter telles mesures applicables à leurs ressortissants respectifs qui pourront être nécessaires pour la conservation des ressources biologiques de la haute mer.

ARTICLE 139

Obligation de veiller au respect de la Convention et responsabilité en cas de dommage

1. Les Etats Parties ont la responsabilité de veiller à ce que les activités menées dans la zone, que ce soit par des Etats Parties, des entreprises d'état ou des personnes physiques ou morales qui possèdent la nationalité desdits Etats ou sont effectivement contrôlées par eux ou par leurs ressortissants, le soient conformément aux dispositions de la présente partie. La même responsabilité s'applique aux organisations internationales en ce qui concerne les activités que ces organisations mènent dans la zone. Sans préjudice des principes applicables du droit international et de l'Article 21 de l'annexe II, les dommages causés par le manquement d'un Etat Partie aux responsabilités qui lui incombent en vertu de la présente partie entraînent obligation de réparer. Toutefois, l'Etat Partie n'est pas responsable des dommages causés par le manquement d'une personne patronnée par lui conformément à l'Article 153, paragraphe 2, lettre (b), si ledit Etat a pris toutes les mesures nécessaires et appropriées pour assurer le respect effectif des dispositions de l'Article 153, paragraphe 4.

2. Les Etats Parties ou les organisations internationales agissant en groupe et de concert sont conjointement et solidairement responsables en vertu des présents articles.

3. Les Etats Parties prennent les mesures appropriées pour veiller à ce que la responsabilité prévue au paragraphe 1 s'applique mutatis mutandis aux organisations internationales.

ARTICLE 145

Protection du milieu marin

En ce qui concerne les activités menées dans la zone, les mesures nécessaires sont prises en vue d'assurer une protection efficace du milieu marin contre les effets nuisibles qui pourraient résulter de ces activités conformément aux dispositions de la partie XII. A cette fin, l'Autorité adopte les règles, règlements et procédures destinés notamment à:

- (a) Prévenir la pollution, la contamination et les autres risques pour le milieu marin, y compris le littoral, ainsi que toute perturbation de l'équilibre écologique du milieu marin, compte tenu en particulier de la nécessité de protéger celui-ci des effets d'activités telles que forages, dragages, excavations, déversements de déchets, construction et fonctionnement ou entretien d'installations, pipe-lines et autres dispositifs utilisés pour ces activités;
- (b) Protéger et conserver les ressources naturelles de la zone et prévenir les dommages à la flore et à la faune marines.

ARTICLE 147

Nécessité de veiller à la compatibilité des activités menées dans la zone et dans le milieu marin

1. Les activités menées dans la zone le sont en tenant raisonnablement compte des autres activités entreprises dans le milieu marin.
2. Les conditions ci-après sont applicables aux installations fixes et mobiles utilisées pour des activités menées dans la zone:
 - (a) Ces installations sont construites, mises en place et enlevées uniquement en conformité avec les dispositions de la présente partie et sous réserve des règles et règlements adoptés par l'Autorité. Leur construction, mise en place et enlèvement sont signalés en temps voulu par des avis aux navigateurs ou par les autres moyens généralement reconnus de notification;
 - (b) Ces installations ne doivent être situées ni en des points de la zone où elles risquent de gêner le passage à travers des couloirs de navigation d'importance vitale pour la navigation internationale ni dans les zones de pêche intensive;
 - (c) Ces installations sont entourées de zones de sécurité balisées de façon à assurer la sécurité des installations elles-mêmes et de la navigation. La configuration et l'emplacement desdites zones de sécurité sont déterminés de telle sorte qu'elles ne forment pas un cordon empêchant l'accès licite des navires à certaines zones marines ou la navigation dans les couloirs maritimes internationaux;

- (d) Ces installations sont utilisées à des fins exclusivement pacifiques;
- (e) Ces installations ne possèdent pas le statut d'îles. Elles n'ont pas de mer territoriale, et leur présence n'influe pas sur la détermination des limites territoriales ou des limites de juridiction, quelle qu'en soit la nature.

3. Les autres activités entreprises dans le milieu marin le sont en tenant raisonnablement compte des activités menées dans la zone.

ARTICLE 150

Principes régissant les activités menées dans la zone

Les activités menées dans la zone le sont, conformément aux dispositions de la présente partie, de manière à favoriser le développement harmonieux de l'économie mondiale et l'expansion équilibrée du commerce international, à promouvoir la coopération internationale aux fins du développement général de tous les pays, et spécialement des pays en développement, et en vue de:

- (a) Mettre en valeur de façon méthodique et sûre et gérer rationnellement les ressources de la zone, notamment en veillant à ce que les activités soient menées efficacement et, conformément à de sains principes de conservation, en évitant tout gaspillage inutile;
- (b) Accroître les possibilités de participation à ces activités, conformément aux Articles 144 et 148 en particulier;
- (c) Assurer la participation de l'Autorité aux recettes et le transfert des techniques à l'entreprise et aux pays en développement conformément à la Convention;
- (d) Augmenter dans la mesure où ils sont nécessaires, la disponibilité des minéraux produits à partir des ressources de la zone conjointement avec les minéraux produits à partir d'autres sources, pour assurer l'approvisionnement des consommateurs de ces minéraux;
- (e) Garantir pour les minéraux produits tant à partir des ressources de la zone qu'à partir d'autres sources, des prix équitables et stables, rémunérateurs pour les producteurs et justes pour les consommateurs et équilibrer l'offre et la demande;
- (f) Donner à tous les Etats Parties, indépendamment de leur système social et économique ou de leur situation géographique, de plus grandes possibilités de participer à la mise en valeur des ressources de la zone et empêcher la création de monopoles en ce qui concerne l'exploration de ces ressources;
- (g) Protéger les pays en développement contre les effets défavorables que pourrait avoir sur leurs gains à l'exportation ou sur leur économie la baisse du cours d'un minéral figurant parmi ceux extraits de la zone ou la réduction du volume de leurs exportations de ce minéral, pour autant que cette baisse ou réduction soit due à des activités menées dans la zone, conformément à l'Article 151.

ARTICLE 192

Obligation de caractère général

Les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin.

ARTICLE 194

Mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin

1. Les Etats prennent toutes les mesures nécessaires qui sont compatibles avec la Convention pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, quelle qu'en soit la source, en utilisant à cette fin les moyens les mieux adaptés en leur possession et dans le cadre de leurs possibilités, individuellement ou conjointement, selon qu'il conviendra, et ils s'efforcent d'harmoniser leurs politiques à cet égard.
2. Les Etats prennent toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que les activités poursuivies dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle soient menées de telle manière qu'elles ne causent pas de pollution qui porte préjudice à d'autres Etats et à leur environnement et à ce que la pollution due à des incidents survenus ou à des activités poursuivies dans les limites de leur juridiction ou sous leur contrôle ne s'étende pas au-delà des limites dans lesquelles les Etats exercent des droits souverains conformément à la Convention.
3. Les mesures prises en application de la présente partie visent toutes les sources de pollution du milieu marin. Ces mesures comprennent notamment celles qui sont destinées à limiter autant que possible:
 - (a) Le déversement de substances toxiques, nuisibles et nocives, en particulier celles qui sont non dégradables:
 - i) à partir de sources telluriques;
 - ii) à partir de l'atmosphère ou à travers l'atmosphère;
 - iii) par immersion;
 - (b) La pollution provenant des navires, en particulier les mesures qui sont destinées à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer, à prévenir les rejets volontaires ou non volontaires et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, le fonctionnement des navires et la composition de leur personnel;
 - (c) La pollution provenant des installations ou engins utilisés pour l'exploration ou l'exploitation des ressources naturelles du fond des mers et de leur sous-sol, en particulier les mesures qui sont destinées à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, le fonctionnement de tels installations ou engins et la composition de leur personnel;
 - (d) La pollution provenant de tous autres installations ou engins qui fonctionnent dans le milieu marin, en particulier, les mesures qui sont destinées à prévenir les accidents et à faire face aux cas d'urgence, à assurer la sécurité des opérations en mer et à réglementer la conception, la construction, l'équipement, le fonctionnement de tels installations ou engins et la composition de leur personnel.

4. . En prenant des mesures pour prévenir, réduire ou maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats s'abstiennent de toute ingérence injustifiée dans les activités poursuivies dans l'exercice des droits et obligations d'autres Etats conformément à la Convention.

5. Les mesures prises conformément à la présente partie comprennent les mesures nécessaires pour protéger et préserver les écosystèmes singuliers ou fragiles ainsi que l'habitat des espèces et autres formes de vie marine appauvries, menacées ou en voie de disparition.

ARTICLE 195

Obligation de ne pas transporter le préjudice ou les dangers d'une zone dans une autre ou de ne pas remplacer un type de pollution par un autre

En prenant des mesures pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, les Etats agissent de manière à ne pas transporter, directement ou indirectement, le préjudice ou les dangers d'une zone dans une autre ou à ne pas remplacer un type de pollution par un autre.

ARTICLE 198

Obligation d'informer les Etats que le milieu marin est en danger imminent d'être pollué ou qu'il a été effectivement pollué

Tout Etat qui a connaissance de cas où le milieu marin est en danger imminent de subir des dommages ou a subi des dommages du fait de la pollution en informe immédiatement les autres Etats qu'il juge exposés à de tels dommages, ainsi que les organisations internationales de caractère mondial ou régional compétentes.

ARTICLE 225

Obligation pour les Etats d'éviter certaines des conséquences que peut avoir l'exercice de leurs pouvoirs de police

Les Etats exerçant en vertu de la Convention leurs pouvoirs de police à l'encontre de navires étrangers ne peuvent mettre en danger la sécurité de la navigation ou faire courir un risque quelconque à un navire, ni le conduire à un port ou à un lieu d'ancrage dangereux, ni entraîner un risque excessif pour le milieu marin.

ARTICLE 232

Responsabilité des Etats découlant de l'adoption de mesures de police

Les Etats sont responsables des pertes ou dommages qui leur sont imputables à la suite de mesures prises en application des dispositions de la section 6, lorsque lesdites mesures étaient illicites ou allaient au-delà de celles qui étaient raisonnablement nécessaires, eu égard aux renseignements disponibles. Les Etats doivent prévoir des voies de recours devant leurs tribunaux pour les actions fondées sur lesdites pertes ou dommages.

ARTICLE 235

Responsabilités et obligations qui en découlent

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.
2. Les Etats veillent à ce que leur système judiciaire offre des voies de recours permettant d'obtenir promptement une indemnisation suffisante ou toute autre réparation pour les dommages résultant de la pollution du milieu marin par des personnes physiques ou morales relevant de leur juridiction.
3. En vue d'assurer une prompte et adéquate réparation de tous les dommages causés par la pollution du milieu marin, les Etats coopèrent à l'application du droit international existant et au développement du droit international relatif aux obligations et à la responsabilité concernant l'évaluation et l'indemnisation des dommages et le règlement des différends en la matière ainsi que, le cas échéant, à l'établissement de critères et de procédures pour le paiement d'indemnités appropriées, tels l'assurance obligatoire ou des fonds d'indemnisation.

ARTICLE 237

Obligations découlant d'autres conventions sur la protection et la préservation du milieu marin

1. Les dispositions de la présente partie n'affectent pas les obligations particulières qui incombent aux Etats en vertu de conventions ou d'accords spéciaux conclus antérieurement en matière de protection et de préservation du milieu marin et des accords qui peuvent être conclus en application des principes généraux énoncés dans la Convention.
2. Les Etats s'acquittent des obligations particulières qui leur incombent pour la protection et la préservation du milieu marin en vertu de conventions spéciales d'une manière compatible avec les principes et objectifs généraux de la Convention.

ARTICLE 248

Obligations de fournir des renseignements à l'Etat côtier

Les Etats et les organisations internationales compétentes qui ont l'intention d'entreprendre des activités de recherche scientifique marine dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un Etat côtier fournissent à ce dernier, six mois au plus tard avant la date prévue pour le début du projet de recherche, un descriptif complet indiquant:

- (a) la nature et les objectifs du projet de recherche;
- (b) la méthode et les moyens qui seront utilisés, avec le nom, le tonnage, le type et la catégorie des navires, ainsi qu'un descriptif du matériel scientifique;

- (c) Les zones géographiques exactes où les activités seront exercées;
- (d) Les dates prévues de la première arrivée et du départ définitif des navires ou celles de l'installation et du retrait du matériel de recherche, selon le cas;
- (e) Le nom de l'institution qui accorde son patronage, de son directeur et de la personne qui est à la tête du projet de recherche;
- (f) La mesure dans laquelle on estime que l'Etat côtier peut participer au projet de recherche ou s'y faire représenter.

ARTICLE 249

Obligation de satisfaire à certaines conditions

1. Les Etats et les organisations internationales compétentes qui effectuent des recherches scientifiques marines dans la zone économique exclusive ou sur le plateau continental d'un Etat côtier doivent satisfaire aux conditions suivantes:

- (a) Garantir à l'Etat côtier, si celui-ci le désire, le droit de participer au projet de recherche ou de se faire représenter, notamment lorsque cela est possible, à bord des navires et des autres engins de recherche ou sur le lieu des installations mais sans qu'il y ait paiement d'aucune rémunération aux chercheurs de l'Etat côtier et sans que ce dernier soit obligé de participer aux frais du projet de recherche;
- (b) Fournir à l'Etat côtier, sur sa demande, des rapports préliminaires, dès que cela est possible, ainsi que les résultats et conclusions finales lorsque la recherche est terminée;
- (c) S'engager à donner à l'Etat côtier, sur sa demande, accès à tous les échantillons et données obtenus dans le cadre du projet de recherche et également à lui fournir des données pouvant être reproduites et des échantillons pouvant être divisés sans que cela nuise à leur valeur scientifique;
- (d) Aider l'Etat côtier, si celui-ci le demande, à évaluer ces données et ces échantillons, ainsi que les résultats obtenus;
- (e) Faire en sorte, sous réserve des dispositions du paragraphe 2, que les résultats des recherches soient rendus disponibles aussitôt que possible sur le plan international par des voies nationales ou internationales appropriées;
- (f) Informer immédiatement l'Etat côtier de toute modification majeure apportée au programme de recherche;
- (g) Procéder au retrait des installations ou du matériel scientifiques lorsque la recherche est terminée, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

2. Le présent Article s'applique sans préjudice des conditions fixées par la législation et la réglementation de l'Etat côtier pour l'octroi de son consentement lorsque ledit Etat côtier consent à l'exécution d'un projet par dérogation aux dispositions de l'Article 246.

ARTICLE 279Obligation de régler les différends par des moyens pacifiques

Les Etats Parties règlent tout différend qui pourrait surgir entre eux à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention conformément à l'Article 2, paragraphe 3 de la Charte des Nations Unies, et s'efforcent de trouver une solution par les moyens pacifiques indiqués à l'Article 33, paragraphe 1, de cette même Charte.

ARTICLE 281Obligation de procéder à des échanges de vues

1. Lorsqu'un différend surgit entre les Etats Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention, les Parties au différend procèdent sans délai à un échange de vues concernant le règlement du différend par des négociations de bonne foi ou par d'autres moyens pacifiques.
2. De même, il est procédé à un échange de vues chaque fois qu'il est mis fin à une procédure engagée en vue du règlement d'un différend sans que celui-ci ait été réglé, ou chaque fois qu'un règlement a été obtenu et que les circonstances exigent de nouvelles consultations concernant la manière de l'appliquer.

ARTICLE 282Obligation résultant d'accords généraux, régionaux ou spéciaux

Lorsque les Etats Parties qui sont parties à un différend relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention ont accepté, dans le cadre d'un accord général, régional ou spécial ou de quelque autre instrument, l'obligation d'avoir recours à une procédure aboutissant à une décision définitive et obligatoire, ce différend est soumis à une telle procédure à la demande de toute partie au différend. En pareil cas, toute autre procédure prévue dans la présente partie ne s'applique pas, à moins que les Parties au différend n'en conviennent autrement.

ARTICLE 21Responsabilité civile

Toute faute dommageable résultant de la conduite des opérations par le contractant entraîne la responsabilité de celui-ci, y compris l'obligation de réparer, compte dûment tenu des facteurs qui peuvent être attribuables à l'Autorité. De même, l'Autorité est responsable des dommages injustifiés résultant de l'exercice de ses pouvoirs et fonctions, compte dûment tenu des facteurs qui peuvent être attribuables au contractant. Dans chaque cas, l'obligation de réparer correspond au montant réel du dommage effectivement subi.

ANNEXE III

Statut de l'Entreprise

ARTICLE 2

Rapports avec l'Autorité

2. Aucune disposition de la Convention ne rend l'Entreprise responsable des actes ou engagements de l'Autorité ni l'Autorité responsable des actes ou engagements.

ARTICLE 3

Limitation de responsabilité

Aucun membre de l'Autorité n'est responsable des actes ou engagements de l'Entreprise du seul fait de sa qualité de membre.