



Programme des Nations Unies pour l'environnement

Distr.
RESTREINTE

UNEP/IG.49/INF.9
6 janvier 1984

Original : FRANCAIS

Réunion extraordinaire des Parties contractantes
à la Convention pour la protection de la mer
Méditerranée contre la pollution et aux
protocoles y relatifs

Athènes, 10-13 avril 1984

COMMENTAIRES ADRESSES AU SECRETARIAT PAR LES PARTIES CONTRACTANTES
CONCERNANT LA CREATION EVENTUELLE D'UN FONDS INTER-ETATIQUE DE GARANTIE
POUR LES DOMMAGES DE POLLUTION DU MILIEU MARIN
POUR LA ZONE DE LA MER MEDITERRANEE

La Troisième Réunion des Parties contractantes tenue à Dubrovnik du 28 février au 4 mars 1983, avait convenu que le secrétariat ferait circuler à toutes les Parties contractantes l'étude sur la possibilité de créer un fonds inter-étatique de garantie pour la mer Méditerranée et que les Parties contractantes feraient parvenir au secrétariat leurs commentaires sur la création d'un tel fonds. Une décision sur la réunion d'un groupe d'experts chargé d'étudier cette question devait être prise à la prochaine réunion des Parties contractantes.

Une copie de l'étude a été adressée le 8 juin 1983 par le secrétariat aux Parties contractantes pour être examinée par leurs services compétents. Leurs commentaires éventuels devaient parvenir au secrétariat le 30 octobre 1983 au plus tard.

Seule la Commission des Communautés Européennes a envoyé des commentaires sur cette étude. Ceux-ci sont reproduits dans le présent document pour l'information des participants.



COMMENTAIRES DE LA COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES
SUR LE DOCUMENT UNEP/IG.23/INF. 3

Résumé

1. L'étude UNEP est une très bonne étude de base sur les problèmes posés par l'indemnisation des dommages de pollution marine en Mer Méditerranée.
2. Elle devrait être actualisée pour tenir compte des travaux en cours à l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour faire adopter, au niveau mondial, deux nouveaux protocoles améliorant l'indemnisation des dommages par les hydrocarbures. Aucune solution spécifique pour la Méditerranée ne pourrait être envisagée sans avoir pris connaissance de celles qui auront été convenues à Londres en mai 1984 lors de la conférence de négociation de ces deux Protocoles que les Etats méditerranéens devraient ratifier par priorité.
3. De même, pour la pollution marine par le transport maritime de substances chimiques et dangereuses, il faut attendre le résultat de la même conférence de négociation qui devrait adopter le projet de convention sur la responsabilité et l'indemnisation de ce type de pollution (Convention H.N.S.).
4. Une priorité d'examen devrait être accordée à l'indemnisation, par les mécanismes de l'assurance obligatoire, des dommages de pollution marine d'origine tellurique.

Note de commentaire

A. REMARQUES DE CARACTERE GENERAL

1. Les observations qui suivent portent sur l'étude dans sa version du 15 décembre 1980 (reprise en objet), abstraction faite de toute autre réaction du Comité d'experts de Cannes ou de toute autre réunion ultérieure des Parties contractantes à la Convention de Barcelone.
2. Etude bien documentée mais non actualisée (*). Elle ne tient, en effet, pas suffisamment compte de l'évolution des travaux du Comité juridique de l'OMI sur la révision des conventions internationales régissant la matière au plan universel (hydrocarbures et substances chimiques).
3. L'étude a le mérite de distinguer, au plan de l'indemnisation, 4 grandes sources de pollution en Méditerranée :

(*) Exemples:

- p. 36, le marché de l'assurance peut, à l'heure actuelle, porter sa garantie à 300 Mio \$ (et non plus 100 Mio \$)
- p. 40, 28 Etats (et non 19) sont membres du Fonds International FIPOL.



- hydrocarbures
- substances chimiques
- off-shore
- tellurique

Il conviendrait que le groupe de travail base ses travaux sur cette distinction. Les problèmes d'indemnisation et de responsabilité sont spécifiques à chaque source de pollution. Leur priorité respective et les solutions à y apporter doivent tenir compte de cette spécificité. Le groupe de travail devrait peut-être essayer de donner quelques indications sur l'importance respective en Méditerranée de ces différentes pollutions afin de dégager des priorités ainsi que des tendances pour l'avenir (Exemple: développement de l'off-shore, du transport de substances chimiques).

4. Cette étude a le mérite de mettre en évidence la nécessité d'une volonté politique certaine et continue des Etats riverains de la Mer Méditerranée. L'essentiel du problème est là, encore que cette volonté soit nécessairement fonction des intérêts souvent opposés de l'industrie d'une part et des victimes de la pollution (Etats côtiers, particuliers) d'autre part. Les options à prendre sont peut-être plus difficiles encore pour les pays en voie de développement du littoral de la Méditerranée.
5. Cette étude a enfin le mérite de souligner le cas spécifique de la Mer Méditerranée (trafic pétrolier intense, lac pratiquement fermé, écosystème très fragile, importance des zones touristiques et des ressources halieutiques pour divers PVD). Une marée noire non maîtrisée pourrait y avoir des conséquences incalculables au plan économique, social et environnemental.

B. REMARQUES SPECIFIQUES

1. Pollution marine par les hydrocarbures
2. Pollution marine par les substances chimiques

La question de la création effective d'un Fonds régional méditerranéen (étatique ou autre) ne devra se poser qu'après la conférence diplomatique prévue à Londres en mai 1984 dans le cadre de l'OMI.

Celle-ci aura pour objet :

- a) en ce qui concerne les dommages causés par les hydrocarbures:

de réviser par Protocoles modificatifs les deux conventions internationales qui régissent à l'heure actuelle le domaine de la responsabilité du propriétaire du navire-pollueur (CLC Convention 1969) et l'indemnisation complémentaire par un Fonds international d'indemnisation alimenté par les compagnies pétrolières. Plafonné à l'heure actuelle à environ 56 Mio \$ USA, le montant maximum d'indemnisation devrait être relevé au moins à 150/200 Mio \$ pour avoir quelque signification encore d'ici 10 ans quand les Protocoles de révision entreront en vigueur;

1111

1111

1111

1111

1111

1111

1111

1111

1111

1111

1111



- b) en ce qui concerne les dommages causés par les substances chimiques: d'adopter un projet de Convention internationale (dite "H.N.S." ^{1/}) unique couvrant par un seul texte "la responsabilité du propriétaire du navire-chimique et/ou l'indemnisation complémentaire par le chargeur de produits chimiques dans le transport maritime des substances dangereuses et nocives". Les propositions de mode de calcul de la responsabilité ont été présentées sous forme de variantes à présenter à la conférence diplomatique. Reliés au tonnage de jauge du navire suivant une échelle mobile dégressive, calculée en unités de compte, les plafonds maximum de couverture ont été offerts, par les milieux de l'assurance maritime, à concurrence de 50 Mio \$ USA.

Si, compte tenu de l'expérience du passé et des risques prévisibles, les résultats de la conférence diplomatique sont jugés satisfaisants par les pays de la Méditerranée ^{2/}, une action de persuasion devrait être entreprise au plan de la Méditerranée pour que les Etats riverains (dont les flottes pétrolières et chimiques sont les plus importantes et/ou dont les zones côtières sont les plus vulnérables) ratifient par priorité les nouveaux Protocoles de 1984 (hydrocarbures) et la Convention HNS de 1984 (substances chimiques), adoptés au plan mondial.

A l'inverse, si les droits et les plafonds d'indemnisation des victimes de la pollution par les hydrocarbures ou par les substances chimiques n'étaient pas suffisamment reconnus ^{3/} et relevés au plan mondial, il appartiendra aux Etats méditerranéens de se concerter et, s'ils sont décidés à agir, d'oeuvrer, en s'appuyant sur les "axes de réflexion" de l'étude UNEP, vers un système méditerranée complétant (ou suppléant, si besoin en était) l'indemnisation pour les dommages qui se révéleraient supérieurs à ceux indemnisables en application des protocoles de révision de 1984.

Un fonds spécifique de garantie pour les dommages de pollution causés par le transport par mer de substances chimiques ne nous paraît donc pas indiqué car nous croyons que c'est aux chargeurs de couvrir leur responsabilité pour ce type de transport par le biais de l'assurance maritime.

Des études devraient être entreprises, complétées ou intensifiées pour mieux cerner, par exemple, l'étendue de la pollution et des dommages en Mer Méditerranée par les accidents (explosion, incendie) des navires-citernes chimiques, ainsi que la répartition de ce trafic (tonnage moyen des navires, etc.) et les perspectives de ce trafic.

^{1/} HNS (Hazardous and noxious substances draft convention).

^{2/} L'état de ratification par les pays méditerranéens des conventions actuelles est la suivante :

- CLC : 13 pays (ceux mentionnés par l'étude, plus le Liban)
- FUND: 7 pays (Algérie, France, Italie, Monaco, Syrie, Tunisie, Yougoslavie).

^{3/} Exemple: les dommages de pollution survenus dans la zone économique de pêche devraient être indemnisables. S'ils sont rejetés à Londres il serait utile que par un accord régional les pays méditerranéens à vocation halieutique les couvrent.



3. Pollution marine d'origine tellurique

Compte tenu de l'importance de cette pollution dans la zone de la Mer Méditerranée, il conviendrait peut-être d'accorder une priorité à l'indemnisation des dommages qu'elle cause.

L'étude pose très justement le problème préalable de la prévention. Dans ce cadre, il conviendrait d'intensifier la mise en place et surtout le contrôle de l'application des programmes nationaux d'élimination et de réduction de la pollution, prévus par le Protocole tellurique.

Au plan de la réparation, l'assurance obligatoire par les industries polluantes devrait constituer une bonne solution.

4. Pollution marine par l'exploitation off-shore

Pas d'observations, sinon celle relative au besoin d'une meilleure information :

- de la pollution actuelle causée par l'off-shore en Méditerranée;
- sur le développement prévisible de ce type d'exploitation dans les années à venir.

