

## Message

**concernant plusieurs conventions internationales et protocoles internationaux dans le domaine de la navigation maritime et intérieure ainsi que la modification de la loi sur la navigation maritime**

du 3 mai 1995

---

Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons, en vous proposant de les adopter, les projets:

- d'arrêté fédéral concernant plusieurs conventions internationales et protocoles dans le domaine de la navigation maritime;
- d'arrêté fédéral concernant la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI);
- de modification de la loi sur la navigation maritime.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les Présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

3 mai 1995

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Villiger

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

ISSN 1420 – 2492

---

Publiée par la Chancellerie fédérale; paraît chaque semaine.

Prix de l'abonnement à la Feuille fédérale complète: 166 francs par an, 98 francs pour six mois, taxe sur la valeur ajoutée de 2 pour cent en sus; étranger: 206 francs par an plus les frais de recouvrement.

Prix de l'abonnement à la Feuille fédérale seule: 80 francs par an, 50 francs pour six mois, taxe sur la valeur ajoutée de 2 pour cent en sus; étranger: 100 francs par an plus les frais de recouvrement.

On peut directement passer commande, à l'Imprimerie Jordi SA, case postale 96, 3123 Belp, des abonnements à la Feuille fédérale ou au Recueil officiel des lois fédérales. Toute réclamation concernant l'administration doit être adressée dans le délai d'un mois à l'imprimerie.

On peut se procurer des tirés à part de chacun des projets et des textes de loi auprès de l'Office central fédéral des imprimés et du matériel (OCFIM), 3000 Berne.

---

## Condensé

*Le présent message porte sur trois conventions et deux protocoles relatifs à des conventions internationales, qui traitent les problèmes suivants:*

- *Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures:  
elle vise à limiter les dangers de forte pollution par les hydrocarbures consécutive à un accident maritime.*
  
- *Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole y relatif du 27 novembre 1992:  
elle prévoit la création d'un Fonds international servant à couvrir les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et excédant la limite de la responsabilité du propriétaire de navire et de l'armateur. Ce Fonds sera alimenté par des contributions prélevées lors de transports maritimes d'hydrocarbures.*
  
- *Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures:  
il prévoit un relèvement des limites de la responsabilité civile du propriétaire de navire et de l'armateur pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.*
  
- *Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI):  
elle crée une réglementation internationale uniforme de la responsabilité en navigation intérieure, qui correspond à celle de la navigation maritime, ce qui ne va pas sans poser différentes questions concernant son champ d'application et la déclaration de réserves. Entraînant une unification multilatérale du droit, l'approbation de la Convention de Strasbourg sera soumise au référendum facultatif en matière de traités internationaux.*

*La forme du message collectif a été choisie pour des raisons rationnelles et trouve sa justification dans le rapport matériel entre les différents projets.*

---

# Message

## 1 Partie générale

### 11 Introduction

Le fait que la Suisse, Etat sans littoral maritime, dispose d'une flotte de haute mer moderne comptant actuellement 20 navires d'un tonnage d'environ 700'000 t et figurant au 69e rang mondial, peut sembler étonnant. La création de la flotte suisse de haute mer remonte aux deux Guerres mondiales qui ont montré qu'en cas de crise internationale, seule une flotte de commerce suisse pouvait garantir à notre pays un approvisionnement économique adéquat. La flotte suisse se compose aujourd'hui en grande partie de cargos transportant des marchandises en colis ou en vrac, mais aussi d'un navire "roll on/roll off" (cargo à manutention horizontale) et de cinq navires-citernes pour le transport de vin et de produits chimiques.

La densité actuelle du trafic maritime mondial requiert une législation maritime internationale reconnue de tous, seule à même d'assurer la sécurité de la navigation maritime et la protection de l'environnement. L'Organisation maritime internationale (OMI; International Maritime Organization, IMO) à Londres, institution spécialisée des Nations Unies dont la Suisse est membre, a largement contribué à la coopération technique et réglementaire entre les nations maritimes et, de ce fait, à la création d'un ordre juridique uniforme. Grâce aux efforts de l'OMI et sous sa direction, de nombreuses conventions unifiant les règles de la navigation maritime internationale et visant à améliorer la sécurité de la navigation maritime ont été élaborées. Deux des trois conventions et les deux protocoles présentés dans ce message en sont une illustration.

*La Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* a pour but de limiter les dangers de forte pollution par les hydrocarbures, consécutive à un accident maritime, par le biais d'une harmonisation internationale des mesures de prévention.

*La Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* et le *Protocole y relatif du 27 novembre 1992* prévoient la création d'un Fonds international qui servira à couvrir les coûts de réparation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

*Le Protocole de 1992 portant modification de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures prévoit, quant à lui, un relèvement des limites de la responsabilité des armateurs.*

Pour assurer la protection du monde marin contre les dommages écologiques causés par la navigation maritime, il est nécessaire de créer des prescriptions internationales matériellement appropriées et réalisables. Par ailleurs, la navigation internationale de haute mer et aussi intérieure ne se conçoit plus sans accords internationaux. Un Etat sans littoral comme la Suisse est particulièrement intéressé à l'établissement d'un ordre juridique international clair et complet. Les conventions et protocoles susmentionnés contribueront dans une large mesure à renforcer et à développer cet ordre juridique dans l'intérêt d'une navigation sûre et propre à ménager l'environnement. En proposant la ratification des conventions et protocoles en question, le Conseil fédéral garantit aussi le soutien de la Suisse aux efforts internationaux destinés à améliorer les normes de sécurité maritime et à protéger plus efficacement l'environnement, comme le conseiller national Tschopp et dix cosignataires l'avaient demandé en 1993.

La Suisse est reliée à la mer par le Rhin, voie naturellement navigable. La navigation sûre et libre sur cette voie d'eau est donc d'une importance vitale pour notre pays, Etat sans littoral maritime. Les Accords révisés pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 (Acte de Mannheim), sur lesquels reposent les travaux de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) sise à Strasbourg, garantissent la libre circulation des bateaux sur le Rhin. En collaboration avec les Etats membres, la CCNR a élaboré la *Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)*, dans le but d'instaurer une réglementation uniforme de la responsabilité sur tout le cours du Rhin. Les armateurs de bateaux de navigation intérieure ont ainsi la certitude de répondre dans la même mesure d'un dommage éventuel sur tout le cours du Rhin, de Bâle jusqu'en pleine mer. Cette unification du droit favorisera la navigation des bateaux sur le Rhin et est donc souhaitable d'un point de vue suisse.

La Convention de Strasbourg est d'abord ouverte à ratification aux Etats membres de la CCNR et au Luxembourg. Dans une deuxième phase, les autres Etats européens se verront offrir la possibilité d'y adhérer. Cet accord constitue une contribution importante à l'unification du droit relatif à la navigation intérieure dans toute l'Europe et la collaboration s'en trouvera facilitée dans les bassins rhénan et danubien. En outre, les

limites de responsabilité pour le transport de marchandises dangereuses doivent être augmentées.

L'adoption de cette convention nécessite une adaptation de moindre importance de la loi sur la navigation maritime.

## **12 Résultat de la procédure préliminaire**

La Commission suisse de la navigation maritime, au sein de laquelle sont représentés les autorités et les milieux privés particulièrement intéressés à la navigation, s'est prononcée, le 28 février 1995, en faveur de l'adoption des conventions et protocoles faisant l'objet du présent message. Les autorités et institutions concernées par la navigation sur le Rhin (Direction de la navigation sur le Rhin, Bâle; Association suisse de navigation) approuvent également l'adoption de la Convention de Strasbourg.

### **2 Partie spéciale**

#### **21 Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures**

##### **211 Point de la situation**

L'Organisation maritime internationale (OMI) a élaboré des conventions et des prescriptions, ratifiées par la Suisse, qui sont essentielles pour la protection de la mer contre la pollution, notamment par les hydrocarbures. Ainsi, par exemple, la *Convention internationale du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures*<sup>1)</sup>, la *Convention internationale du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*<sup>2)</sup>, la *Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les Protocoles de 1976 et 1984*<sup>3)</sup>, le *Protocole du 17 février 1978 relatif à la*

---

<sup>1)</sup> RS 0.814.288.1

<sup>2)</sup> RS 0.814.289

<sup>3)</sup> RS 0.814.291

*Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires*<sup>4)</sup> et la *Convention internationale du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets*<sup>5)</sup>. Le présent message vous propose d'adopter la *Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (voir ch. 22).

Les récents accidents de pétroliers ont montré que les équipages des navires ne sont souvent pas formés de manière suffisante pour prendre les mesures qui limiteraient les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Hormis ce facteur humain, l'insuffisance de la coopération internationale a souvent contribué à l'inefficacité et au retard des interventions. La nouvelle convention est censée remédier, dans la mesure du possible, à ces lacunes; elle renforce en particulier la coopération avec d'autres Etats et avec l'OMI. Aux termes de celle-ci, on exige en effet que les navires aient à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures. D'après ce plan, les capitaines ou autres personnes ayant la charge du navire, ainsi que les pilotes d'aéronefs civils, ont l'obligation d'informer les autorités nationales compétentes des cas de pollution par des hydrocarbures. Enfin, les Etats contractants s'engagent à coopérer entre eux. Les mesures prévues pour la protection de l'environnement marin correspondent à celles qui sont prescrites aux Etats par la partie XII de la Convention des Nations Unies du 10 décembre 1982 sur le droit de la mer (dite UNCLOS III).

Même si la flotte helvétique de haute mer est de petite taille par rapport à la flotte internationale (elle représente environ un pour mille de la flotte commerciale mondiale) et qu'elle ne dispose à l'heure actuelle d'aucun pétrolier, la Suisse devrait soutenir les efforts entrepris pour améliorer la sécurité sur les mers du monde et pour assurer une protection plus efficace contre les dommages causés à l'environnement marin par les hydrocarbures. Il faut aussi souligner que cette nouvelle convention n'a pas seulement pour objet les produits à base d'hydrocarbures de toute nature et de toute forme en tant que cargaison, mais aussi le mazout de soute utilisé pour le fonctionnement des machines et les résidus de cargaison. Enfin, il est prévu d'étendre la convention à d'autres marchandises dangereuses et nocives<sup>6)</sup>. Ainsi seraient également soumis à cette convention les navires battant pavillon suisse.

---

<sup>4)</sup> RS 0.814.288.2

<sup>5)</sup> RS 0.814.287

<sup>6)</sup> Résolution 10 de la Conférence de l'OMI des 19 - 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures

## 212 Commentaire de la convention

La convention exige, en son article 3, que les navires battant pavillon d'un Etat contractant aient à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures, conformément aux dispositions adoptées à cette fin par l'OMI ("oil pollution emergency plan"). Les Etats côtiers sont habilités à contrôler le respect de cette obligation par l'intermédiaire de leurs autorités compétentes.

Selon l'article 4, le capitaine ou d'autres personnes ayant la charge d'un navire doivent, conformément aux directives de l'OMI, signaler sans retard à l'Etat côtier le plus proche tout événement survenu à bord de leur navire qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures. Cette obligation s'étend également à la communication d'événements de cette nature qui se sont produits à bord d'autres navires. Les pilotes d'avions civils sont également tenus d'annoncer à l'Etat côtier le plus proche tout événement causant une pollution par des hydrocarbures. Ces communications permettront aux autorités des Etats côtiers de prendre immédiatement les mesures appropriées. Elles devront notamment examiner la situation pour déterminer s'il s'agit d'un cas de pollution par hydrocarbures, évaluer les causes et les proportions de cette pollution et informer sans retard les autorités des autres Etats concernés, ainsi que, le cas échéant, l'OMI (art. 5). Chaque Etat membre désignera les autorités nationales compétentes (art. 6).

La coopération internationale vise, en fonction des moyens de chaque Etat, à lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Il doit être possible de mettre à la disposition d'un autre Etat, sans obstacle bureaucratique, du personnel formé et du matériel (art. 7). Une annexe à la convention prévoit qu'en l'absence d'un accord, les coûts seront assumés par l'Etat qui aura requis l'aide. Lorsqu'un Etat aura pris de sa propre initiative des mesures de lutte contre la pollution par des hydrocarbures, il en assumera les coûts. Selon le principe du pollueur-payeur en vigueur de manière générale dans le droit international de l'environnement, c'est en fin de compte celui qui est à l'origine de la pollution de la mer qui devra en assumer les coûts. Les autorités qui ont pris des mesures de lutte contre la pollution pourront donc faire valoir leur droit de recours contre le propriétaire du navire responsable, ainsi qu'à l'encontre du Fonds d'indemnisation.

Les Etats parties à la convention doivent coopérer directement ou, le cas échéant, par l'intermédiaire de l'OMI dans la recherche et le développement de mesures de lutte contre les conséquences d'une pollution par les hydrocarbures (art. 8). Ils doivent se

fournir une aide mutuelle active, notamment dans le domaine de la formation du personnel et du transfert de technologie (art. 9). Enfin, les Etats membres doivent s'efforcer de conclure des accords de coopération bilatéraux ou multilatéraux dans leur lutte contre la pollution par des hydrocarbures. Ces accords sont ensuite communiqués à l'OMI, qui les porte à la connaissance des autres Etats Parties à la convention (art. 10). L'OMI est chargée d'encourager et soutenir la transmission d'informations, la formation et l'instruction de personnel dans la lutte contre la pollution marine par des hydrocarbures ainsi que l'aide et la coopération technique (art. 12).

Pour faciliter le développement de la convention, compte tenu des expériences faites, l'article 14 prévoit une procédure simplifiée d'amendement des appendices. Les amendements seront adoptés par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI à la majorité des deux tiers des Parties à la convention présentes et votantes. Alors que les amendements à la convention n'entreront en vigueur qu'à l'égard des Parties qui notifieront formellement leur acceptation au Secrétaire général, un amendement à une appendice entrera automatiquement en vigueur, à moins qu'un tiers au moins des Parties ne communique leur objection. Une appendice qui est entrée en vigueur ne sera pas applicable à l'égard d'un Etat qui aura fait objection. Cette procédure n'est pas nouvelle<sup>7)</sup>. En Suisse, le Conseil fédéral est l'autorité qui accepte les amendements selon la procédure simplifiée. Il aura à décider dans le délai imparti si une objection à ces amendements devra être faite. L'acceptation de ces amendements ne nécessitera pas l'approbation des Chambres fédérales. Le Conseil fédéral, en sa qualité d'autorité chargée de la conduite des affaires étrangères de la Confédération, disposera de la compétence exclusive d'accepter les amendements ou, le cas échéant, de s'y opposer.

La convention a été ouverte à la signature du 30 novembre 1990 au 29 novembre 1991. La Suisse ne l'ayant, à l'époque, pas signée, c'est la disposition sur l'adhésion qui entre alors en ligne de compte (art. 15). Une dénonciation de la convention est possible en tout temps, à l'expiration d'une période de 5 ans à compter de la date à laquelle elle est entrée en vigueur pour la partie concernée (art. 17).

La convention entrera en vigueur douze mois après réception de quinze ratifications (art. 16). Jusqu'à présent, 19 Etats l'ont ratifiée; son entrée en vigueur est fixée au 13 mai 1995.

---

<sup>7)</sup> FF 1982 III 873 s

## 213 Répercussions sur le droit national

En vertu de l'article 5, 2e alinéa, de la loi fédérale du 23 septembre 1953<sup>8)</sup> sur la navigation maritime sous pavillon suisse (LNM), le Conseil fédéral peut édicter des dispositions complémentaires qui découlent de conventions internationales en vigueur. L'article 9 de l'ordonnance du 20 novembre 1956<sup>9)</sup> sur la navigation maritime doit alors être complété par la mention de cette nouvelle convention.

Conformément à l'article 10 de l'ordonnance sur la navigation maritime, l'Office suisse de la navigation maritime doit, selon l'article 6 de la convention, être désigné en tant qu'autorité nationale compétente. Comme aucun pétrolier ne navigue actuellement sous pavillon suisse, l'encouragement spécifique de la formation de personnel dans la lutte contre les fuites de pétrole n'est pour l'instant pas urgent. Il est cependant possible, aujourd'hui déjà, de promouvoir une telle formation dans le cadre de l'ordonnance du 7 avril 1976 concernant l'encouragement de la formation professionnelle de capitaines et de marins suisses<sup>10)</sup>.

Comme la convention étend aux pilotes d'avions civils l'obligation d'annoncer les cas de pollution dus à des fuites d'hydrocarbure qu'ils auraient observées, il convient de compléter l'ordonnance du 22 janvier 1960<sup>11)</sup> sur les droits et devoirs du commandant d'aéronef, conformément à l'article 63 de la loi du 21 décembre 1948<sup>12)</sup> sur la navigation aérienne.

---

<sup>8)</sup> RS 747.30

<sup>9)</sup> RS 747.301

<sup>10)</sup> RS 747.341.2

<sup>11)</sup> RS 748.225.1

<sup>12)</sup> RS 748.0

## 22 Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole y relatif du 27 novembre 1992

### 221 Point de la situation

La *Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (en abrégé: *Convention de 1969 sur la responsabilité*)<sup>13)</sup> ; approuvée par la Suisse le 20 mars 1987<sup>14)</sup> et la *Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (en abrégé: *Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation*), non ratifiée par la Suisse, constituent un système global de protection des victimes de catastrophes pétrolières en mer. L'adhésion à la *Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation* est donc conditionnée par une adhésion antérieure à la *Convention de 1969 sur la responsabilité*, qui prévoit dans un premier stade la responsabilité causale du propriétaire du pétrolier et la limitation de sa responsabilité à un certain montant, combinées avec l'obligation de s'assurer. Lorsqu'aucune responsabilité n'est engagée selon la *Convention de 1969 sur la responsabilité* ou lorsque la protection qu'elle accorde est insuffisante - du fait de la responsabilité limitée ou de l'insolvabilité du responsable ou de son assurance -, le "Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures" intervient, conformément à la *Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation*. Ce Fonds a son siège à Londres. Il est alimenté par des contributions de l'industrie pétrolière prélevées à la fin de chaque transport maritime dont le port de déchargement est situé dans un Etat Partie à la convention. Entre 1979, année de sa création, et 1993, le Fonds d'indemnisation est intervenu dans 68 cas de pollution par hydrocarbures causés par des pétroliers, ainsi, par exemple, en 1993 après le spectaculaire accident du pétrolier "Braer" devant les Iles Shetland. Le Fonds a versé à cette occasion près de 21,3 millions de livres sterling.

Chaque Etat ayant ratifié la *Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation* est tenu de reconnaître le Fonds international comme une personne juridique pouvant, en vertu

---

<sup>13)</sup> RS 0.814.291 ; commentée dans le message du 10 mars 1986, FF 1986 II 756 ch. 124

<sup>14)</sup> RO 1986 1443

de la législation de cet Etat, assumer des droits et des obligations et être partie à une procédure (art. 2, 2e al., et art. 7, 4e al., de la Convention sur le Fonds d'indemnisation). La capacité juridique ainsi que celle d'être partie est indispensable pour que le Fonds puisse faire valoir ses droits devant les tribunaux des Etats contractants. Le Fonds est donc une organisation internationale qui dispose de la personnalité juridique en droit interne mais pas de la personnalité juridique internationale visée à l'article 89, 3e alinéa, de la constitution; en effet, le Fonds n'est pas un sujet de droit international public et il n'est en particulier pas autorisé à conclure des traités internationaux.

Lors de l'approbation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, il n'avait pas été jugé opportun d'approuver simultanément la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation. A l'époque en effet, les Etats côtiers, dans les ports desquels la Suisse achetait des produits pétroliers, n'étaient pas tous Parties à cette convention de sorte que les produits destinés à la Suisse n'étaient alors pas tous taxés dans les ports de mer par le biais de contributions au Fonds. En conséquence, aux termes de l'article 10, 1er alinéa, lettre b, de la convention, la Suisse aurait dû prélever elle-même, à grands frais, ces contributions pour le Fonds. Dans l'intervalle, tous les Etats côtiers sont devenus Parties à la convention de sorte que rien ne s'oppose plus à la participation de la Suisse à ladite convention.

Jusqu'à présent, la Suisse avait le statut d'observateur au sein de l'Assemblée des Etats membres du Fonds. Cependant, ceux-ci apprécieraient que la Suisse, qui a tenu un rôle important dans l'élaboration de la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation, adhère en qualité d'Etat contractant, afin de pouvoir participer activement à ce Fonds et de souligner à nouveau sa solidarité avec la communauté des Etats dans le domaine écologique. Comme la Suisse, Etat sans littoral maritime, ne recourra jamais à l'aide du Fonds, les autres Etats contractants peuvent s'attendre à ce qu'elle juge objectivement les problèmes.

Le Fonds d'indemnisation international ne fournit pas seulement des prestations d'indemnisation, il aide aussi les Etats touchés par un accident de pétrolier à prendre des mesures de protection, de prévention et de limitation des dommages.

## **222 Commentaire de la convention**

La Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation est conçue comme un complément à la Convention de 1969 sur la responsabilité et s'appuie sur elle, tant du point de vue de

la terminologie que des questions juridiques fondamentales ayant trait notamment à la compétence juridictionnelle. La Convention sur la responsabilité régleme en premier lieu la responsabilité limitée des propriétaires de pétroliers pour les cas de pollution par hydrocarbures. La Convention sur le Fonds prévoit ensuite une obligation d'indemnisation pour les dommages dépassant la limite de responsabilité. Selon le Protocole de 1992, la Convention de 1971 ne doit pas s'appliquer uniquement aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sur le territoire national d'un Etat contractant, y compris ses mers côtières, mais aussi aux dommages liés à la pollution dans la zone économique exclusive de 200 milles marins d'un Etat contractant établie conformément au droit international (art. 3).

Toutefois, l'obligation d'indemnisation du Fonds s'est révélée être insuffisante de sorte qu'un Protocole portant amendement partiel à la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation a été signé le 25 mai 1984. Il prévoyait notamment un relèvement de l'indemnisation par événement de 30 à 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) au maximum, avec possibilité d'augmenter ce montant à 200 millions de DTS si trois Etats contractants au moins versaient des contributions pour au moins 600 millions de tonnes par année.

Le Protocole de 1984 relatif à la Convention sur le Fonds d'indemnisation avait fixé des conditions de mise en vigueur si strictes qu'elles ne pouvaient pas être atteintes dans la pratique. L'entrée en vigueur requerrait en effet l'adhésion d'au moins huit Etats ne transportant pas moins de 600 millions de tonnes de produits pétroliers soumis à contribution. Cette condition n'aurait pu être remplie que si les Etats-Unis avaient adhéré à la convention, ce qui ne s'est pas produit. C'est la raison pour laquelle a été signé le 27 novembre 1992 un nouveau "*Protocole de 1992 portant modification de la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*". Ce document reprend matériellement les modifications du Protocole de 1984 et il facilite son entrée en vigueur en n'imposant plus que le transport de 450 millions de tonnes de produits donnant lieu à contribution dans les Etats contractants. Le Protocole de 1992 remplace en tous points celui de 1984, désormais obsolète.

Selon l'article 4 de la Convention sur le Fonds d'indemnisation, le *Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* doit payer une indemnité à tout lésé qui a subi un dommage par pollution et qui n'a pas pu être dédommagé de manière intégrale et équitable selon la Convention sur la responsabilité, ceci pour l'une des raisons suivantes:

- a. s'il ne découle de la Convention sur la responsabilité aucune obligation de le dédommager;
- b. si le propriétaire du navire responsable en vertu de la Convention sur la responsabilité n'est financièrement pas en mesure de satisfaire intégralement à ses obligations, et si la garantie financière prescrite par la Convention de 1969 sur la responsabilité ne couvre pas le dommage;
- c. si le dommage dépasse le montant garanti par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité.

Dans la mesure où, selon le Protocole de 1976 à la Convention de 1969 sur la responsabilité, la responsabilité du propriétaire du navire est limitée à 133 DTS (environ 266 fr.) par tonneau de jauge du navire, et au maximum à 14 millions de DTS (environ 28 mio. de fr.), le troisième cas de figure est le plus fréquent. Selon le Protocole de 1992, il est prévu, indépendamment de la grandeur du navire, de fixer la responsabilité à un montant de 3 millions de DTS (6 mio. de fr.) au minimum et de 59,7 millions de DTS au maximum. Ce montant maximum sera atteint dans les cas de pétroliers d'environ 140'000 unités de jauge brute (GT). La limite de responsabilité sera échelonnée pour les navires de 5000 à 140'000 GT; en effet, la responsabilité relative à chaque GT au-delà des 5000 est fixée à 420 DTS. Les cas dans lesquels le Fonds pourra être mis à contribution (par exemple en cas de force majeure ou de propre faute du lésé) sont décrits de manière limitative aux paragraphes 2 et 3 de l'article 4.

En vue de prévenir ou de limiter les dommages par pollution, le Fonds pourra aider un Etat contractant à se procurer le personnel, le matériel et les services nécessaires (art. 4, par. 7 et 8).

Le Fonds sera financé par des contributions prélevées auprès de personnes, d'entreprises et de groupes d'entreprises qui reçoivent, par voie maritime, dans un Etat contractant au moins 150'000 t de produits pétroliers donnant lieu à contribution et pour lesquels il n'a pas encore été versé de contribution dans un autre port (art. 10). Le montant des contributions est fixé chaque année par l'Assemblée du Fonds selon le principe de la répartition proportionnelle des charges (art. 12 et 13). En 1993, la quantité de pétrole donnant lieu à contribution s'est élevée à 1'057'440'227 t, le montant par tonne étant de 0,003145 DTS. Les comptes annuels du Fonds ont toujours été équilibrés et sont contrôlés chaque année par un organe de révision externe.

L'Assemblée des Etats contractants est l'organe suprême du Fonds. Les affaires sont gérées par un Secrétariat dirigé par l'Administrateur du Fonds. Actuellement, il existe

encore un "Comité exécutif de l'Assemblée" de quinze membres. Selon le Protocole de 1992, ce Comité sera aboli parce qu'il fait double emploi.

Pour trouver un équilibre politique et économique entre la responsabilité du propriétaire des produits pétroliers nocifs, d'une part, et du propriétaire du pétrolier transporteur, d'autre part, la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation prévoyait que le Fonds accorderait au propriétaire de navire, dont la responsabilité a été augmentée par la Convention de 1969 sur la responsabilité, une compensation correspondant à environ un quart du montant total de la responsabilité (art. 2, par.1, let. b, et art. 5). Ce remboursement partiel du montant de la responsabilité a été aboli par le Protocole de 1992.

## **223 Répercussions sur le droit national**

L'adhésion de la Suisse à la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation et au Protocole de 1992 n'a aucune répercussion sur le droit national suisse et ne requiert aucune disposition d'exécution ni d'application. Si le Fonds a besoin d'informations, elles lui seront transmises, comme par le passé, par l'Office suisse de la navigation maritime. Dans la mesure où tous les Etats côtiers sont devenus membres du Fonds, les contributions au Fonds pour les produits pétroliers destinés à la Suisse seront perçues dans les ports des Etats côtiers de sorte qu'elles ne devront pas être prélevées en Suisse.

L'adhésion à la Convention sur le Fonds d'indemnisation n'a donc aucune conséquence financière ni n'exige l'engagement de personnel.

## **23 Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

### **231 Point de la situation**

Le 20 mars 1987, la Suisse a approuvé la *Convention internationale du 29 novembre 1969<sup>15)</sup> sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les*

---

<sup>15)</sup> RS 0.814.291; approbation: RO 1988 1443

*hydrocarbures* (Convention de 1969 sur la responsabilité) et les Protocoles y relatifs des 19 novembre 1976 et 25 mai 1984. Le Protocole de 1984, qui prévoit le relèvement des limites de responsabilité de 14 à 59,7 millions de DTS (environ 120 mio. de fr.), n'est jamais entré en vigueur en raison des exigences trop sévères mises à son entrée en vigueur. Pour cette raison, un nouveau protocole a été conclu le 27 novembre 1992 dans le cadre de l'OMI. Le "Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures" a la même teneur que le Protocole de 1984, à l'exception des conditions d'entrée en vigueur qui ont été facilitées (voir ci-dessus ch. 222). Les dispositions du Protocole de 1984 ont été commentées dans le message du 10 mars 1986<sup>16)</sup>.

## **232 Commentaire du Protocole de 1992**

Le nouveau Protocole de 1992 reprend textuellement toutes les dispositions matérielles du Protocole avorté de 1984. Seul l'article 13 relatif aux conditions d'entrée en vigueur est modifié. Les données ont été par ailleurs mises à jour et la référence au Protocole portant modification de la Convention sur le Fonds d'indemnisation - adopté simultanément - a été adaptée. Les dispositions du Protocole de 1984 ont été commentées dans le message du 10 mars 1986<sup>17)</sup> concernant l'approbation et la modification de diverses conventions internationales relatives à la navigation maritime ainsi que la modification de la loi sur la navigation maritime; on peut donc s'y référer.

## **233 Répercussions sur le droit national**

L'article 48, 3e alinéa, de la loi sur la navigation maritime, aux termes duquel l'armateur d'un pétrolier répond de tout dommage dû à la pollution conformément aux articles 1er à 11 de la Convention du 20 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et, "après leur entrée en vigueur, conformément aux Protocoles des 19 novembre 1976 et 25 mai 1984 s'y rapportant", doit être modifié en ce sens que la date du Protocole avorté de 1984 sera remplacée par celle du nouveau protocole (27 nov. 1992).

---

<sup>16)</sup> FF 1986 II 761, ch. 124.22

<sup>17)</sup> FF 1986 II 761, ch. 124.22

## 24 Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)

### 241 Point de la situation

Il est apparu, depuis quelque temps, qu'une unification du droit en matière de limitation de la responsabilité dans la navigation intérieure, notamment sur le Rhin, s'imposait pour que la navigation ne soit pas gênée par une pluralité de réglementations. Forte de ce constat, la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) a élaboré la *Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)*. Le 4 novembre 1988, la convention a été conclue et signée par les membres de la CCNR (Allemagne, Belgique, France, Pays-Bas, Suisse) et par le Luxembourg. Son entrée en vigueur interviendra dès que trois des Etats susmentionnés l'auront ratifiée.

Les législations nationales respectives des Etats riverains du Rhin et de la Belgique connaissent toutes, à l'image du droit maritime, le principe d'une limitation de la responsabilité de l'armateur de bateaux de navigation intérieure avec toutefois des différences considérables entre elles. Cette situation a des effets négatifs sur la navigation intérieure internationale. Le droit relatif à la limitation de la responsabilité dans la navigation intérieure coïncidait initialement avec le droit maritime. Mais celui-ci s'est développé au cours des dernières décennies sur la base de conventions internationales et il a donné naissance à de nouveaux systèmes de responsabilité. Une adaptation du droit de la navigation intérieure devenait donc nécessaire, d'autant plus que les bâtiments de mer et les bateaux de navigation intérieure se côtoient dans les ports de mer et sur les voies d'eau qui y conduisent. La Convention CLNI, élaborée dans le cadre de la CCNR<sup>18)</sup>, tend à une harmonisation du droit maritime et du droit de la navigation intérieure dans ce domaine.

### 242 La limitation de la responsabilité dans le droit suisse de la navigation

La loi fédérale du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime sous pavillon suisse (LNM) prévoit, à l'article 49, une limitation de la responsabilité de l'armateur conformément aux règles internationales de droit maritime généralement reconnues. La

---

<sup>18)</sup> Voir Müller, Walter: Die internationale Vereinheitlichung des Rechts der Haftungsbeschränkung in der Rhein- und Binnenschifffahrt, in: Probleme des Binnenschifffahrtsrechts, vol. V, Heidelberg 1988, p.99 ss

limitation de la responsabilité en droit maritime a été déclarée simultanément applicable à la navigation internationale sur le Rhin en vertu de l'article 126 LNM. L'institution de la limitation de la responsabilité en droit maritime et son application à la navigation sur le Rhin ont été présentées et motivées en détail dans le message du 22 février 1952, de sorte que l'on peut valablement se référer aux commentaires développés à l'époque<sup>19)</sup>.

Le 14 décembre 1965, l'article 49 LNM a été modifié après que la Suisse eut ratifié la Convention internationale du 10 octobre 1957<sup>20)</sup> sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer qui est appliquée à la navigation internationale sur le Rhin en vertu de l'article 126 LNM. Seules les bases de calcul ont été fixées spécifiquement pour les bateaux de navigation intérieure (voir message du 14 mai 1965<sup>21)</sup> concernant l'approbation de diverses conventions internationales relatives à la navigation maritime).

La ratification par la Suisse de la Convention du 19 novembre 1976<sup>22)</sup> sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes a entraîné le 20 mars 1987 une nouvelle modification de l'article 49 LNM. Par ailleurs, les dispositions de cette convention ont été déclarées applicables à la navigation internationale sur le Rhin en vertu de l'article 126 LNM (voir message du 10 mars 1986<sup>23)</sup> concernant l'approbation et la modification de diverses conventions internationales relatives à la navigation maritime ainsi que la modification de la loi sur la navigation maritime). La révision du 20 mars 1987 de la LNM a conféré au Conseil fédéral, par l'article 5, 3e alinéa, la compétence de fixer les montants unitaires ou les unités de compte pour le calcul de la limitation de la responsabilité conformément aux articles 49 et 126 LNM. Sur cette base, l'ordonnance du 20 novembre 1956<sup>24)</sup> sur la navigation maritime a été révisée le 22 décembre 1988. Elle prescrit, dans un nouvel article 44a sur la limitation de la responsabilité de l'armateur de bateaux de navigation intérieure, les règles de calcul et les montants de responsabilité de la Convention CLNI. Le droit national suisse correspond donc déjà à la nouvelle convention.

D'autres Etats Parties à la Convention CLNI ont choisi la même voie que la Suisse et ont adapté leur droit national aux dispositions de la convention avant de la ratifier. C'est

---

<sup>19)</sup> FF 1952 I 290 à 293 et 320 à 322

<sup>20)</sup> RS 0.747.331.52

<sup>21)</sup> FF 1965 II 14

<sup>22)</sup> RS 0.747.331.53

<sup>23)</sup> FF 1986 II 762 à 765, ch. 125

<sup>24)</sup> RS 747.301

le cas, par exemple, des Pays-Bas et de la Belgique, cette dernière ayant toutefois prévu, dans le cadre d'une réglementation transitoire, des montants de responsabilité moins élevés. La République fédérale d'Allemagne a arrêté, dans le Traité de Réunification RFA-RDA du 31 août 1990, que le droit national allemand commun devra être adapté à la Convention CLNI. Le Luxembourg a déjà ratifié la convention.

## 243 Commentaire de la Convention CLNI

Les dispositions les plus importantes de la Convention de 1976 ont été largement commentées dans le message du 10 mars 1986<sup>25)</sup> susmentionné. Ces commentaires peuvent être appliqués par analogie à la Convention CLNI. L'armateur de bateaux de navigation intérieure peut invoquer, tout comme un armateur de bâtiment de mer dans un même cas, la limitation de sa responsabilité selon le système dit forfaitaire et il perd aussi cet avantage dans les mêmes circonstances.

Comme le fait le droit national, la Convention CLNI prévoit aux articles 6 et 7 des montants de responsabilité spéciaux pour les bateaux de navigation intérieure qui ne peuvent être évalués comme des bâtiments de mer en fonction de leur tonnage brut. Il a fallu de même évaluer séparément les différentes catégories de bateaux (bateaux à moteur, chalands et péniches, chalands poussés, bateaux à passagers) et les formes de traction particulières (bateaux remorqués, convois poussés, convois couplés).

Par rapport au droit suisse en vigueur jusqu'en 1988, la Convention CLNI apporte un relèvement substantiel des limites de responsabilité que la Suisse a toutefois déjà adopté, comme nous l'avons indiqué plus haut. Un bateau de marchandises à moteur avec un tonnage de 1500 t pourrait aujourd'hui être responsable pour un montant d'environ 1,5 million de francs. Une réglementation conventionnelle n'en demeure pas moins judicieuse car une unification du droit garantit aux armateurs de bateaux de navigation intérieure l'unité des règles régissant leur responsabilité, quel que soit le pays dont ils empruntent les voies d'eau. Elle leur garantit également l'uniformité de la couverture assurance responsabilité civile; enfin, elle leur offre la certitude, une fois un fonds de limitation constitué dans un Etat, de ne plus devoir répondre du même dommage dans un autre pays.

---

<sup>25)</sup> FF 1986 II 762 à 765, ch. 125

## 244 Champ d'application territorial de la convention

### 244.1 Généralités

Conformément à l'article 15, la convention s'applique lorsqu'au moment de l'événement, le bateau naviguait sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868<sup>26)</sup> ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 pour la canalisation de la Moselle. Cela signifie que, sur le territoire suisse, la convention s'applique en principe aux événements se produisant sur le Rhin dit international, soit jusqu'au pont appelé "Mittlere Rheinbrücke" à Bâle.

Selon l'article 15, paragraphe 2, de la convention, un Etat peut déclarer, au moment de la ratification ou "à tout moment postérieur", qu'il applique également la convention à d'autres voies d'eau situées sur son territoire. Le but d'une telle déclaration est la reconnaissance par les autres Etats contractants d'un fonds de limitation qui est établi hors des régimes du Rhin et de la Moselle. Par cette déclaration, les dispositions correspondantes s'appliquent directement à ces autres voies d'eau. Cette déclaration entraîne donc une application directe des dispositions de la convention. Conformément au 3e paragraphe de l'article 15, cette déclaration peut être retirée en tout temps. Alors que la France, du moins pour l'instant, ne souhaite pas étendre le nouveau droit unifié aux voies d'eau intérieures françaises, la République fédérale d'Allemagne a exprimé l'intention de l'étendre à toutes les voies d'eau allemandes (voir annexe I, D, III, 4 au Traité d'Unification RFA/RDA du 31 août 1990).

La question de savoir si la Convention CLNI doit s'appliquer aussi aux autres voies d'eau intérieures suisses nécessite un examen particulier. Actuellement, la responsabilité relève, sur ces voies d'eau, du droit des obligations qui prévoit une obligation d'indemnisation illimitée (à l'exception du Rhin entre Bâle et Rheinfelden, voir ch. 244.2). L'application de la Convention CLNI limiterait ainsi les droits des lésés. Une application générale n'entre dès lors guère en considération, compte tenu des actuelles limites de responsabilité prévues par la Convention CLNI. Une application - totale ou partielle - doit cependant être examinée sur les eaux limitrophes. La sécurité du droit recommanderait que le même régime juridique soit applicable de part et d'autre de la frontière. Il faut dès lors se demander si la convention doit être déjà maintenant appliquée à ces voies d'eau ou s'il faut à tout le moins donner la compétence au Conseil fédéral de la déclarer ultérieurement applicable. Cette question doit être tranchée pour

---

<sup>26)</sup> RS 0.747.224.1

chaque voie d'eau séparément. On distingue ainsi trois groupes de voies d'eau intérieures:

1. des voies d'eau pour lesquelles la convention devrait être déclarée immédiatement applicable (la navigation sur le Rhin jusqu'à Rheinfelden);
2. des voies d'eau pour lesquelles, selon les circonstances, une déclaration d'extension de la convention devrait être faite ultérieurement mais pour laquelle le Conseil fédéral devrait être d'ores et déjà compétent (les voies d'eau entre Rheinfelden et Neuhausen et entre Schaffhouse et Kreuzlingen, la navigation sur le lac de Constance, sur le "Vieux Rhin" et sur le lac Léman);
3. des voies d'eau pour lesquelles le problème ne se pose pas (le lac Majeur et le lac de Lugano).

## **244.2 Voies d'eau pour lesquelles la convention devrait être déclarée immédiatement applicable**

Selon les articles 125 à 127 LNM, les dispositions du droit maritime désignées à cet effet sont également applicables à la *navigation exercée sur le Rhin jusqu'à Rheinfelden*. Cela vaut également pour les dispositions sur la limitation de la responsabilité (art. 49, 1er al., et 126, 2e al., LNM, ainsi que l'art. 44a de l'ordonnance sur la navigation maritime). Il s'ensuit que, depuis la frontière au-dessous de Bâle jusqu'à Rheinfelden, le Rhin suisse est déjà soumis à un régime juridique uniforme en ce qui concerne la responsabilité et la limitation de la responsabilité de l'armateur de bateau de navigation intérieure, régime qui est conforme aux dispositions de la Convention CLNI relatives aux limites de responsabilité. Dans ces conditions, la Suisse peut déclarer, conformément à l'article 15, paragraphe 2, que la convention s'appliquera aussi au Rhin entre Bâle et Rheinfelden. L'Allemagne a déjà manifesté l'intention d'appliquer dans tous les cas cette convention sur le Rhin jusqu'à Rheinfelden. Cela permettrait de garantir que les deux côtés de ce tronçon du fleuve-frontière soient soumis au même régime juridique en matière de responsabilité.

## **244.3 Voies d'eau pour lesquelles une déclaration d'extension de la convention devrait être faite ultérieurement si les circonstances s'y prêtent**

Pour toutes les voies d'eau limitrophes visées dans ce paragraphe, il existe la possibilité pour l'Etat voisin concerné de ratifier, si les circonstances s'y prêtent, la Convention CLNI. Il faudra alors déterminer si un régime de responsabilité unifié doit être obtenu sur la voie d'eau limitrophe en accord avec cet Etat ou si, le cas échéant, il vaudrait

mieux s'accommoder d'une réglementation différente de part et d'autre de la frontière, dans l'intérêt d'une responsabilité accrue. En tous les cas, tant que les limites de responsabilité actuellement prévues par la Convention CLNI ne sont pas augmentées, un régime de responsabilité illimitée, correspondant à la règle de l'article 125, 3e alinéa, LNM, devrait à l'avenir être appliqué pour la navigation soumise à concession. Afin d'éviter que, selon les circonstances, les Chambres fédérales ne doivent à nouveau être consultées à ce sujet, nous vous proposons de donner au Conseil fédéral la compétence d'étendre, le cas échéant, la convention à ce domaine. Par une déclaration appropriée du Conseil fédéral, la Convention CLNI serait alors également directement applicable à ces voies; la création d'une nouvelle base légale ne serait donc pas nécessaire. Sont concernées les voies suivantes:

Actuellement, la voie navigable du *Rhin entre Rheinfelden et Neuhausen* n'est pas empruntée par de gros bateaux de marchandises, à l'exception des transports de matériel de chantier. En revanche, il existe des entreprises de petite navigation touristique qui, en vertu de la *Convention du 10 mai 1879<sup>27)</sup> entre la Suisse et le Grand-Duché de Bade au sujet de la navigation sur le Rhin, de Neuhausen jusqu'en aval de Bâle*, n'ont pas besoin de concession.

*Entre Schaffhouse et Kreuzlingen*, la navigation de transport de personnes soumise à concession sur le Rhin et le lac Inférieur est intense. Des bateaux font régulièrement la navette d'une rive à l'autre. A côté de la navigation soumise à concession, il existe également des entreprises qui, se fondant uniquement sur une autorisation, effectuent des courses circulaires de bateau avec arrêts en cours de route, des courses à sens unique ou des courses de taxi selon l'article 18 de l'ordonnance du 9 août 1972<sup>28)</sup> concernant la navigation soumise à concession ou à autorisation; par ailleurs, un grand nombre de propriétaires de bateaux privés ne sont soumis à aucune autorisation. En droit de la responsabilité, les différences entre les régimes de la navigation soumise à concession et de la navigation libre sont exposées ci-après au chiffre 245. L'opportunité d'instaurer un régime uniforme de responsabilité pour les deux types d'utilisation de bateaux doit être examinée sur le plan interne.

La navigation de transport de personnes et de marchandises est très dense sur le *lac de Constance*. Les Chemins de fer allemands exploitent une ligne de bateaux entre Constance et Bregenz le long de la rive allemande, de même qu'entre Constance et Meersburg et sur le lac d'Ueberlingen. Du côté suisse, les CFF exploitent une ligne de

---

<sup>27)</sup> RS 0.747.224.32

<sup>28)</sup> RS 747.211.1

bateaux régulière et effectuent des courses circulaires. Le service de ferry-boats entre Romanshorn et Friedrichshafen est assuré conjointement par les deux compagnies ferroviaires.

La navigation sur le "*Vieux Rhin*", de son embouchure au pont routier de Rheineck-Gaissau, est régie par les mêmes règles que sur le lac de Constance, conformément au Traité du 1er juin 1973<sup>29)</sup> relatif à la navigation sur le Vieux Rhin entre l'Autriche et la Suisse.

Concernant le lac *Léman*, l'éventualité d'une extension de la convention n'entre actuellement pas en ligne de compte car il est hautement improbable que la France veuille étendre la convention au lac Léman; il en va de même pour la navigation sur le lac des Brenets et sur le Doubs. Si la situation devait changer, l'opportunité pour la Suisse de s'aligner devrait être envisagée. Il convient toutefois, par mesure de simplification, d'en donner aujourd'hui déjà la compétence au Conseil fédéral.

#### **244.4 Voies d'eau pour lesquelles le problème ne se pose pas**

L'*Italie* n'est pas un Etat signataire de la Convention CLNI et elle n'y adhérera probablement pas de sorte qu'une décision de la Suisse concernant le lac Majeur et le lac de Lugano ne s'impose pas.

### **245 Champ d'application matériel de la convention**

Conformément à l'article 125, 3e alinéa, de la loi suisse sur la navigation maritime<sup>30)</sup>, les règles de droit maritime ne s'appliquent pas à "la navigation intérieure exercée en vertu d'une concession accordée par la Confédération". Elle relève aujourd'hui encore de la loi fédérale du 28 mars 1905<sup>31)</sup> sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes, qui ne prévoit pas de limitation de la responsabilité.

Le Traité international de 1879<sup>32)</sup> établit la liberté de navigation sur le Rhin entre Bâle et Neuhausen et exclut le régime de concession. Le Traité du 1er juin 1973<sup>33)</sup> entre la

---

<sup>29)</sup> RS 0.747.224.41

<sup>30)</sup> RS 747.30

<sup>31)</sup> RS 221.112.742

<sup>32)</sup> RS 0.747.224.32

<sup>33)</sup> RS 0.747.224.31

Confédération suisse et la République fédérale d'Allemagne relatif à la navigation sur le lac Inférieur et le Rhin entre Constance et Schaffhouse, ainsi que la Convention du 1er juin 1973<sup>34)</sup> relative à la navigation sur le lac de Constance établissent en soi la liberté de navigation, mais n'excluent pas fondamentalement toute prescription relative à l'application d'un régime de concession à la navigation professionnelle (art. 10, resp. 8). Selon l'article 7 de la loi fédérale du 3 octobre 1975<sup>35)</sup> sur la navigation intérieure, seule la Confédération a le droit de transporter régulièrement et à titre professionnel des personnes sur des bateaux; elle peut octroyer des concessions et des autorisations. En vertu des traités internationaux susmentionnés, ce régime est également valable pour la navigation sur le lac Inférieur et sur le lac de Constance.

La Convention CLNI ne contient aucune clause sur la navigation de transport de personnes soumise à concession. Toutefois, comme nous l'avons exposé plus haut, il est possible de soumettre à concession la navigation de transport de personnes sur le Rhin entre Schaffhouse et Constance, de même que sur le lac Inférieur et le lac de Constance avec, pour conséquence, la coexistence de différentes règles de responsabilité. La question de savoir si le régime de responsabilité de la navigation soumise à concession doit être adapté à celui du reste de la navigation devra être réglée lors d'une éventuelle extension du champ d'application territorial de la Convention CLNI. Il s'agira plus précisément d'examiner si, par une éventuelle application territoriale étendue de la convention, la navigation soumise à concession devra être exclue sur ces voies.

## 246 Les réserves

Aux termes de l'article 18 de la convention, tout Etat peut réserver le droit d'exclure l'application des règles de la convention en totalité ou en partie:

- a. aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
- b. aux créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de responsabilité ou fixe

---

<sup>34)</sup> RS 0.747.223.11

<sup>35)</sup> RS 747.201

des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la présente convention;

- c. aux créances visées à l'article 2, paragraphe premier, lettres d et e;
- d. aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives;
- e. aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.

Les réserves visées aux lettres a, c, d et e doivent être déclarées au moment de la ratification, la réserve visée à la lettre b pouvant l'être ultérieurement. Toutes les réserves peuvent être retirées en tout temps.

La loi fédérale du 24 janvier 1991<sup>36)</sup> sur la protection des eaux prévoit, tout comme le droit allemand, une responsabilité causale illimitée. Comme le montre la pratique relative à la navigation sur le Rhin, même cette couverture illimitée de responsabilité peut être assurée à des conditions raisonnables. Il est donc préférable, pour des motifs relevant de la protection de l'environnement, de formuler une réserve conformément à l'article 18, paragraphe 1, lettre a de la convention. Il est d'ailleurs prévisible que les autres Etats riverains du Rhin formuleront la même réserve.

S'agissant de dommages causés durant le transport par des marchandises dangereuses, le droit international est en voie d'élaboration. C'est la raison pour laquelle la convention prévoit la possibilité de formuler ultérieurement une réserve. En outre, la loi fédérale sur la protection de l'environnement est actuellement révisée; selon l'article 59a du projet de révision, les dommages causés par l'action d'une entreprise ou d'une installation présentant un danger pour l'environnement entraîneront une responsabilité sévère et illimitée<sup>37)</sup>. Il faudra donc attendre l'issue de cette évolution législative avant de décider de l'opportunité d'une telle réserve en application de l'article 18, paragraphe 1, lettre b de la convention. Il est cependant incontesté que les limites de la responsabilité prévues par la Convention CLNI pour les dommages survenant lors du transport de marchandises dangereuses sont trop basses, l'article 20 CLNI prévoyant du reste une procédure simplifiée pour relever les montants de responsabilité: à la demande d'un Etat Partie à la convention, on délibérera de la révision de ces montants. La

---

<sup>36)</sup> RS 814.20

<sup>37)</sup> Voir à ce sujet le message relatif à une révision de la loi sur la protection de l'environnement; FF 1993 II 1337

décision d'un amendement sera prise à une double majorité des deux tiers (deux tiers des Etats Parties présents et votants et deux tiers des Etats membres de la CCNR et le Luxembourg). L'amendement entrera en vigueur pour autant qu'un tiers au moins des Etats Parties n'ait formulé d'objections; il ne sera cependant pas applicable à l'égard des Etats qui auront notifié une objection. Les montants maximums de responsabilité ne pourront cependant être modifiés avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de l'ouverture de la convention à la signature et avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter du dernier amendement et cela uniquement dans le cadre de la procédure simplifiée. En Suisse, le Conseil fédéral est l'autorité compétente pour l'adoption de textes selon la procédure simplifiée (voir également le commentaire au ch. 212).

Lors de la ratification de la Convention de 1976<sup>38)</sup> sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, la Suisse n'a pas formulé de réserve à l'encontre de la limitation des prétentions découlant du renflouement ou de l'enlèvement d'un bateau et de sa cargaison. L'article 2, paragraphe 1, lettres d et e, de la Convention CLNI tend à une unification du droit maritime et du droit de la navigation intérieure de sorte que l'on peut renoncer à une réserve selon l'article 18, paragraphe 1, lettre c.

La question de savoir si le bénéfice de la responsabilité limitée doit également être accordé aux propriétaires de bateaux de sport et de plaisance est controversée; une réserve a alors été prévue à ce sujet dans la convention. Le droit sur la navigation intérieure, fait de réglementations particulières reprises du droit maritime, est adapté aux caractéristiques de la navigation professionnelle. Selon la définition donnée à l'article 125, 2e alinéa, LNM, seuls sont réputés bateaux de navigation intérieure, auxquels s'appliquent les règles du droit maritime en vertu des articles 125 à 127 LNM, les bâtiments de 15 t ou plus qui sont affectés ou destinés au transport professionnel de personnes ou de marchandises. Une limitation de la responsabilité n'est donc pas possible pour les bateaux de sport et de plaisance suisses. L'ordonnance du 15 mars 1971<sup>39)</sup> sur les yachts suisses naviguant en mer prévoit, à côté de l'assurance responsabilité civile obligatoire de 1 million de francs par sinistre, l'application de la limitation de responsabilité de droit maritime selon l'article 49 LNM, le tonnage annoncé devant être au moins de 300 tonneaux de jauge internationale bruts. Toutefois, cette règle ne s'applique qu'aux yachts suisses naviguant en haute mer. En outre, l'article 31 de la loi fédérale du 3 octobre 1975<sup>40)</sup> sur la navigation intérieure exige pour les bateaux de sport et de plaisance une assurance responsabilité civile obligatoire. Sont

---

<sup>38)</sup> RS 0.747.331.53

<sup>39)</sup> RS 747.321.7

<sup>40)</sup> RS 747.201

cependant exceptés les bateaux utilisés dans la navigation internationale sur le Rhin car une telle obligation serait incompatible avec le principe de la liberté de la navigation. L'assurance doit couvrir au moins 2 millions de francs par accident, et au moins 750'000 francs pour les petits bateaux à voiles sans moteur (article 155 de l'ordonnance du 8 novembre 1978<sup>41)</sup> sur la navigation dans les eaux suisses). Conformément à la Convention CLNI, la responsabilité minimale pour les dommages corporels se monterait à 200'000 DTS (environ 400'000 fr.) et à 100'000 DTS (environ 200'000 fr.) pour les dommages matériels (art. 6, par. 1, let. d).

Alors qu'on peut constater aux Pays-Bas des efforts soutenus en faveur d'une application des règles sur la limitation de la responsabilité à la navigation des bateaux de sport et de plaisance, la tendance inverse est observée en Allemagne. Compte tenu des besoins suisses, il conviendrait de faire usage de la réserve, à plus forte raison si la Convention CLNI n'était étendue initialement qu'au Rhin, entre Bâle et Rheinfelden. S'il devait s'avérer par la suite que l'Allemagne étend également la convention à la navigation des bateaux de sport et de plaisance, la réserve suisse pourrait être retirée (art. 18, par. 4), afin de soumettre les deux rives du Rhin, de part et d'autre de la frontière, aux mêmes règles.

La possibilité de formuler une réserve selon l'article 18, paragraphe 1, lettre e pour les allèges utilisées exclusivement pour le transbordement dans les ports est sans objet pour les ports suisses du Rhin. Cette possibilité n'a d'ailleurs été insérée dans la convention qu'en considération des réglementations spéciales en vigueur par exemple dans les ports allemands de la Mer du Nord.

S'agissant du transporteur de voyageurs, l'article 7 de la convention prévoit une responsabilité minimale de 720'000 DTS (environ 1'440'000 fr.) et des montants de responsabilité échelonnés en fonction du nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter. La limite devra être calculée sur la base du nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter, multipliée par 60'000 DTS (environ 120'000 fr.); toutefois, elle ne pourra être supérieure aux montants suivants: 3 millions de DTS jusqu'à 100 passagers, 6 millions jusqu'à 180 passagers et 12 millions (environ 24 mio. de fr.) au-delà. Les limites intermédiaires de 3 et 6 millions de DTS ont été prévues à la demande d'une délégation, mais elles peuvent être exclues conformément à l'article 18, paragraphe 2, de la convention. Cette solution correspond également au modèle de droit maritime, de sorte que la Suisse devrait déclarer qu'elle n'appliquera pas les limites

---

<sup>41)</sup> RS 747.201.1

intermédiaires prévues à l'article 7, paragraphe 1, lettres a et b, aux événements qui se produiront sur ses voies d'eau.

## **247 Adhésion à la convention**

Conformément à l'article 16 de la convention, les Etats autres que les Etats signataires ne peuvent adhérer que s'ils sont reliés au Rhin ou à la Moselle par une voie d'eau navigable directe et après y avoir été invités par une décision unanime des Etats à l'égard desquels la convention est entrée en vigueur. A la lumière de la récente évolution européenne, cette réglementation est trop stricte. La navigation intérieure dans les Etats d'Europe centrale et orientale étant également de plus en plus exposée à la concurrence, il est en effet souhaitable que les anciens Etats de l'Europe de l'Est puissent adhérer eux aussi à la convention. Les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) et le Luxembourg ont du reste déclaré à plusieurs reprises qu'ils inviteront les Etats d'Europe centrale et orientale qui sont reliés au Rhin à adhérer à la Convention CLNI dès qu'elle sera entrée en vigueur.

## **248 Conséquences sur le droit national**

L'entrée en vigueur de la Convention CLNI entraînera une modification de l'article 126, 2e alinéa, LNM<sup>42)</sup> en ce sens que, s'agissant de la navigation intérieure, les règles sur la responsabilité ne seront désormais plus celles de l'article 49 LNM, sous réserve des limites de responsabilité fixées par le Conseil fédéral, mais celles de la Convention CLNI. Elle entraînera également une modification de l'ordonnance sur la navigation maritime<sup>43)</sup> par la suppression de l'article 44a et, à l'article 70, l'adjonction du renvoi à l'article 126, 2e alinéa, LNM.

## **25 Adaptation de la loi sur la navigation maritime**

Les modifications proposées de la loi sur la navigation maritime n'ont aucune incidence sur le contenu matériel de la loi; il ne s'agit que d'une adaptation formelle des renvois au droit international en vigueur.

---

<sup>42)</sup> RS 747.30

<sup>43)</sup> RS 747.301.1

L'article 48, 3e alinéa, LNM contient un renvoi au Protocole avorté du 25 mai 1984 relatif à la Convention internationale du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il doit être remplacé par un renvoi au nouveau Protocole du 27 novembre 1992. A l'article 49, alinéa 1bis, le renvoi doit être corrigé en ce sens que la limitation de la responsabilité en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sera régie par la Convention de 1969 susmentionnée, ainsi que par les Protocoles des 19 novembre 1976 et 27 novembre 1992 qui s'y rapportent.

Finalement, à l'article 126, 2e alinéa, la responsabilité de l'armateur en navigation intérieure ne sera plus régie par les articles 48 et 49 LNM; mais par les dispositions de la Convention CLNI.

### **3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

L'acceptation des conventions et protocoles présentés n'entraînera aucune charge supplémentaire pour la Confédération, ni sur le plan financier ni sur le plan du personnel.

### **4 Programme de la législature**

Le projet ne figure pas au programme de la législature 1991-1995 puisqu'au moment de l'élaboration de ce document, plusieurs conditions d'adhésion aux conventions et protocoles soumis ici n'étaient pas réunies. En adhérant à ces accords, la Suisse manifesterà néanmoins son souci d'attribuer davantage d'importance à la protection de l'environnement marin, ce que réclamait notamment le postulat du conseiller national Tschopp accepté en 1993 par le Conseil fédéral.

## 5 Relation avec le droit européen

### 51 Les conventions et les protocoles de droit maritime

Les conventions et protocoles de droit maritime présentés ici ont été élaborés par l'Organisation maritime internationale. Tous les Etats membres de la Communauté européenne et la Communauté elle-même y sont représentés; ils ont participé de manière déterminante à leur élaboration et nombre d'entre eux y ont adhéré.

Les mesures visant à augmenter la sécurité de la navigation maritime et à réduire la pollution de la mer par les hydrocarbures et d'autres matières dangereuses constituent un point central de la politique du trafic maritime de la CE. Ces buts sont notamment réalisés par une série d'actions communes de politique de sécurité et environnementale, visant à un ajustement des normes et à une meilleure coopération internationale. Dans ce contexte, on peut notamment mentionner la décision du Conseil de la Communauté du 26 juin 1978 en vue de l'établissement d'un programme d'action de la CE en matière de contrôle et de réduction de la pollution de la mer par les hydrocarbures, de même que la directive no 93/75 du Conseil du 13 septembre 1993<sup>44)</sup> relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la Communauté ou qui en sortent en transportant des marchandises dangereuses ou polluantes; cette directive constitue une importante mesure de mise en oeuvre.

Dans sa recommandation no 78/584 du 26 juin 1978 relative à la ratification de la Convention sur la sécurité du trafic maritime, le Conseil avait déjà invité les Etats membres à prendre sans délai les mesures appropriées et, simultanément, à ratifier les conventions de l'OMI. La Commission de la CE a proposé dans son rapport du 24 février 1993<sup>45)</sup> sur une politique commune pour la sécurité du trafic en mer que les Etats membres soutiennent les mesures de l'OMI en faveur de la protection des mers contre la pollution. Le Conseil a par la suite confirmé dans sa décision du 8 juin 1993 relative à une politique commune en matière de sécurité du trafic maritime la nécessité d'une ratification de la Convention sur la responsabilité dans les meilleurs délais.

Les conventions et les protocoles de droit maritime présentés se trouvent par conséquent en accord avec les normes juridiques de la CE.

<sup>44)</sup> JO no L 247 du 5 octobre 1993, p. 19

<sup>45)</sup> COM (93) 66

## **52 La Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure**

La Convention du 19 novembre 1976<sup>46)</sup> sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, ratifiée par les Etats membres de la CE, est à la base de l'unification du droit poursuivie dans la Convention CLNI. Cette unification correspond aux principes de la CE en la matière.

Enfin, la Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure a été élaborée par les Etats membres de la CE (Allemagne, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas) et la Suisse, sous la direction de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR), à Strasbourg. Le Luxembourg a déjà ratifié la convention. Les Etats riverains du Rhin ainsi que la Belgique prévoient d'en faire de même dans les deux prochaines années.

## **6 Constitutionnalité**

L'article 8 de la constitution habilite la Confédération à conclure des traités avec des Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale pour approuver des traités découle de l'article 85, chiffre 5, de la constitution (cst.).

L'article 89, 3e alinéa, de la constitution énonce les traités internationaux qui sont sujets au référendum facultatif. Les conventions et les protocoles qui vous sont soumis dans le présent message sont tous dénonçables et n'entraînent aucune adhésion à une organisation internationale (art. 89, 3e al., let. a et b, cst.). En effet, la Convention sur le Fonds d'indemnisation n'entraîne pas d'adhésion à une organisation internationale au sens de l'article 89, 3e alinéa, lettre b, de la constitution, car la Suisse ne contracte aucune obligation à l'égard du Fonds (voir ch. 221). Reste encore à déterminer si ces instruments entraînent une unification multilatérale du droit (art. 89, 3e al., let. c, cst.) et sont de ce fait sujets au référendum facultatif.

Suivant la pratique constante du Conseil fédéral, seuls sont sujets au référendum facultatif conformément à l'article 89, 3e alinéa, lettre c, de la constitution, les traités qui contiennent du droit uniforme, directement applicable pour l'essentiel, et réglant en

---

<sup>46)</sup> RS 0.747.331.53

détail un domaine juridique bien défini et suffisamment important pour justifier sur le plan national, par analogie, l'élaboration d'une loi particulière (FF 1988 II 894; FF 1992 II 1547 ss).

Le Parlement a précisé la pratique du Conseil fédéral et a décidé que, dans certains cas, une unification multilatérale du droit doit aussi être considérée comme réalisée du fait de l'importance et de la nature des dispositions ou en raison de la création d'organes de contrôle internationaux, même lorsque les normes internationales en question ne sont pas nombreuses (comparer avec FF 1988 II 894; FF 1992 II 1547 s. et sources indiquées).

L'examen des conventions et des protocoles soumis dans le présent message conduit aux conclusions suivantes:

- *Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures*: elle ne contient pas de disposition directement applicable, mais fait obligation aux Etats contractants de prendre des mesures d'application de la convention.
- *Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et Protocole du 27 novembre 1992 y relatif*: ni la convention, ni le protocole ne créent une unification multilatérale du droit, nécessitant le remplacement ou un complément du droit national ou entraînant une application directe de ses parties essentielles. La Convention sur le Fonds d'indemnisation constitue bien davantage un complément à la Convention sur la responsabilité de 1969 déjà ratifiée, de laquelle dépend d'ailleurs son existence. En raison de sa portée très limitée pour la Suisse, elle ne revêt pas l'ampleur quantitative et qualitative minimale qui justifierait la création d'une loi particulière. Finalement, le Fonds international ne constitue pas une organisation internationale conformément à l'article 89, 3e alinéa, lettre b, de la constitution (voir à ce sujet les développements faits sous ch. 221).
- *Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 portant sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*: il reprend littéralement toutes les dispositions matérielles du Protocole de 1984 déjà approuvé par la Suisse le 20 mars 1987 mais dont les conditions d'entrée en vigueur

n'ont jamais été réalisées. Il modifie la convention uniquement dans des domaines spécifiques et n'entraîne aucune unification multilatérale du droit.

- *Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)*: elle est directement applicable et remplit de ce fait une des conditions de l'article 89, 3e alinéa, lettre c, de la constitution. Elle règle en détail un domaine juridique bien défini. Enfin, elle entraîne une unification multilatérale du droit. Les conditions auxquelles la ratification d'un traité international est soumise au référendum facultatif sont donc réalisées en l'espèce.

Suivant ainsi la pratique constante du Conseil fédéral et du Parlement, les conventions et les protocoles qui vous sont soumis dans le présent message ne sont donc pas sujets au référendum facultatif, sauf la Convention CLNI.

# Arrêté fédéral concernant plusieurs conventions internationales et protocoles dans le domaine de la navigation maritime

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 3 mai 1995<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

## Article premier

<sup>1</sup> Les conventions et protocoles suivants sont approuvés:

- a. la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures;
- b. la Convention internationale du 18 décembre 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole du 27 novembre 1992 y relatif;
- c. le Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à notifier l'adhésion de la Suisse à la convention internationale mentionnée à la lettre a et à ratifier la convention et le protocole figurant à la lettre b, ainsi que le protocole figurant à la lettre c.

## Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

N37785

<sup>1)</sup> FF 1995 IV 233

**Arrêté fédéral** *Projet*  
**concernant la Convention de Strasbourg sur la limitation  
de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI)**

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 3 mai 1995<sup>1)</sup>,

*arrête:*

**Article premier**

<sup>1</sup> La Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure (CLNI) est approuvée.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier cette convention.

**Art. 2**

<sup>1</sup> Lors de la ratification, le Conseil fédéral formulera, conformément à l'article 15, paragraphe 2, de la convention, une déclaration selon laquelle la Confédération suisse appliquera également les dispositions de la convention au Rhin entre Bâle et Rheinfelden.

<sup>2</sup> Lors de la ratification, le Conseil fédéral formulera les réserves suivantes, conformément à l'article 18 de la convention:

- a. la Confédération suisse exclut l'application des règles de la convention aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau (art. 18, par. 1, let. a);
- b. la Confédération suisse exclut l'application des règles de la convention aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives (art. 18, par. 1, let. d);
- c. la Confédération suisse n'appliquera pas les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, lettres a et b, de la convention (art. 18, par. 2).

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral est autorisé

- a. à déclarer que, conformément à l'article 15, paragraphe 2, de la convention, cette dernière est aussi en totalité ou en partie applicable aux voies d'eau limitrophes suisses suivantes: à la voie navigable du Rhin entre Rheinfelden et Neuhausen, au Rhin entre Schaffhouse et Kreuzlingen, au lac de Constance, au «Vieux-Rhin» et au lac Léman;

<sup>1)</sup> FF 1995 IV 233

- b. à réserver le droit d'exclure l'application des règles de la convention aux créances visées à l'article 18, paragraphe 1, lettre b, si les conditions mentionnées sont réunies;
- c. à retirer les déclarations concernant un champ d'application élargi de la convention et les réserves qui ne sont plus appropriées ou qui sont devenues sans objet.

**Art. 3**

Le présent arrêté est soumis au référendum facultatif en matière de traités internationaux en raison d'une unification multilatérale du droit (art. 89, 3<sup>e</sup> al., let. c, cst.).

N37785

## Modification du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du 3 mai 1995<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

### I

La loi fédérale du 23 septembre 1953<sup>2)</sup> sur la navigation maritime sous pavillon suisse est modifiée comme suit:

*Art. 48, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> L'armateur d'un pétrolier répond des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures selon les articles 1 à 11 de la Convention internationale du 29 novembre 1969<sup>3)</sup> sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et, après leur entrée en vigueur, selon les Protocoles y relatifs des 19 novembre 1976<sup>4)</sup> et 27 novembre 1992.

*Art. 49, al. 1<sup>bis</sup>*

<sup>1bis</sup> En cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la limitation de la responsabilité est régie par la Convention internationale du 29 novembre 1969<sup>3)</sup> sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et, après leur entrée en vigueur, par les Protocoles des 19 novembre 1976<sup>4)</sup> et 27 novembre 1992 qui s'y rapportent.

*Art. 126, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> La responsabilité de cet armateur est régie par les articles 48, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas. La limitation de sa responsabilité est régie par les dispositions de la Convention de Strasbourg du 4 novembre 1988<sup>5)</sup> sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure.

<sup>1)</sup> FF 1995 IV 233

<sup>2)</sup> RS 747.30

<sup>3)</sup> RS 0.814.291; RO 1988 1444

<sup>4)</sup> RS 0.814.291.1; RO 1988 1464

<sup>5)</sup> RO ... (FF 1995 IV 337)

## II

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

N37785

# **Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures**

*Texte original*

---

Les Parties à la présente Convention,

Conscientes de la nécessité de préserver l'environnement humain en général et l'environnement marin en particulier,

Reconnaissant la menace grave que présentent pour le milieu marin les événements de pollution par les hydrocarbures mettant en cause des navires, des unités au large et des ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures,

Conscientes de l'importance que revêtent les mesures de précaution et la prévention afin d'éviter avant tout une pollution par les hydrocarbures, et de la nécessité d'appliquer rigoureusement les instruments internationaux existants ayant trait à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution des mers et, en particulier, la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, et la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif tel que modifié, et également d'élaborer dans les meilleurs délais des normes plus rigoureuses pour la conception, l'exploitation et l'entretien des navires transportant des hydrocarbures, ainsi que des unités au large,

Conscientes également qu'en cas d'événement de pollution par les hydrocarbures des mesures promptes et efficaces sont essentielles pour limiter les dommages qui pourraient résulter d'un tel événement,

Soulignant l'importance d'une préparation efficace pour lutter contre les événements de pollution par les hydrocarbures et le rôle primordial que les industries pétrolière et maritime ont à cet égard,

Reconnaissant en outre l'importance d'une assistance mutuelle et d'une coopération internationale en ce qui concerne notamment l'échange d'informations sur les moyens dont disposent les Etats pour lutter contre des événements de pollution par les hydrocarbures, l'établissement de plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, l'échange de rapports sur des événements importants susceptibles de toucher l'environnement marin ou le littoral et les intérêts connexes des Etats, ainsi que les programmes de recherche-développement portant sur les moyens de combattre la pollution du milieu marin par les hydrocarbures,

Tenant compte du principe «pollueur-payeur» en tant que principe général du droit international de l'environnement,

Tenant compte également de l'importance des instruments internationaux sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, y compris la Convention internationale de 1969 sur la responsabili-

té civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et de la nécessité impérieuse d'une entrée en vigueur dans les meilleurs délais des Protocoles de 1984 modifiant ces deux conventions,

Tenant compte en outre de l'importance des accords et arrangements bilatéraux et multilatéraux, y compris les conventions et accords régionaux,

Considérant les dispositions pertinentes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, et notamment de sa partie XII,

Conscientes de la nécessité d'encourager la coopération internationale et de renforcer les moyens existants à l'échelle nationale, régionale et mondiale pour la préparation et la lutte en matière de pollution par les hydrocarbures, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement, et notamment des petits Etats insulaires,

Considérant que la meilleure façon d'atteindre ces objectifs est de conclure une Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures,

Sont convenues de ce qui suit:

### **Article 1** Dispositions générales

- 1) Les Parties s'engagent, individuellement ou conjointement, à prendre toutes les mesures appropriées, conformément aux dispositions de la présente Convention et de son annexe, pour se préparer à la lutte et lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures.
- 2) L'Annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention et toute référence à la présente Convention constitue en même temps une référence à son annexe.
- 3) La présente Convention ne s'applique ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique.

### **Article 2** Définitions

Aux fins de la présente Convention:

- 1) «Hydrocarbures» désigne le pétrole sous toutes ses formes, y compris le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés.

- 2) «Événement de pollution par les hydrocarbures» désigne un fait ou un ensemble de faits ayant la même origine, dont résulte ou peut résulter un rejet d'hydrocarbures et qui présente ou peut présenter une menace pour le milieu marin, ou pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou de plusieurs Etats, et qui requiert une action urgente ou d'autres mesures de lutte immédiates.
- 3) «Navire» désigne un bâtiment de quelque type que ce soit exploité en milieu marin et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles et les engins flottants de tout type.
- 4) «Unité au large» désigne toute installation ou tout ouvrage au large, fixe ou flottant, menant des activités de prospection, d'exploitation ou de production gazière ou pétrolière, ou de chargement ou de déchargement d'hydrocarbures.
- 5) «Ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures» désigne les installations qui présentent un risque d'événement de pollution par les hydrocarbures et comprend, entre autres, les ports maritimes, les terminaux pétroliers, les pipelines et autres installations de manutention d'hydrocarbures.
- 6) «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale.
- 7) «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

### **Article 3** Plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures

- 1) a) Chaque Partie exige que les navires autorisés à battre son pavillon aient à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures selon les prescriptions et conformément aux dispositions adoptées à cette fin par l'Organisation.
- b) Un navire tenu d'avoir à bord un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures conformément à l'alinéa a), lorsqu'il se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction d'une Partie, est soumis à une inspection par les agents dûment autorisés de cette Partie, conformément aux pratiques prévues dans les accords internationaux existants ou dans sa législation nationale.
- 2) Chaque Partie exige que les exploitants d'unités au large relevant de sa juridiction aient des plans d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures qui soient coordonnés avec le système national établi conformément à l'article 6 et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.
- 3) Chaque Partie exige que les autorités ou les exploitants ayant la charge des ports maritimes et installations de manutention d'hydrocarbures relevant de sa juridiction, pour lesquels elle le juge approprié, aient des plans d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures ou des arrangements analogues qui soient

coordonnés avec le système national établi conformément à l'article 6 et approuvés conformément aux procédures prévues par l'autorité nationale compétente.

#### **Article 4 Procédures de notification en cas de pollution par les hydrocarbures**

##### **1) Chaque Partie:**

- a) exige que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon ainsi que les personnes ayant la charge d'unités au large relevant de sa juridiction signalent sans retard tout événement survenu à bord de leur navire ou de leur unité au large qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures:
  - i) dans le cas d'un navire, à l'Etat côtier le plus proche;
  - ii) dans le cas d'une unité au large, à l'Etat côtier à la juridiction duquel est soumise l'unité;
- b) exige que les capitaines ou autres personnes ayant la charge de navires battant son pavillon ainsi que les personnes ayant la charge d'unités au large relevant de sa juridiction signalent sans retard tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures:
  - i) dans le cas d'un navire, à l'Etat côtier le plus proche;
  - ii) dans le cas d'une unité au large, à l'Etat côtier à la juridiction duquel est soumise l'unité;
- c) exige que les personnes ayant la charge de ports maritimes et d'installations de manutention d'hydrocarbures relevant de sa juridiction signalent sans retard à l'autorité nationale compétente tout événement qui entraîne ou risque d'entraîner un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures;
- d) donne à ses navires ou aéronefs chargés de l'inspection des mers et à ses autres services ou agents compétents des instructions les invitant à signaler sans retard à l'autorité nationale compétente ou, selon le cas, à l'Etat côtier le plus proche, tout événement observé en mer, dans un port maritime ou dans une installation de manutention d'hydrocarbures, qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures;
- e) prie les pilotes d'aéronefs civils de signaler sans retard à l'Etat côtier le plus proche tout événement observé en mer qui entraîne un rejet d'hydrocarbures ou toute présence d'hydrocarbures.

2) Les rapports visés à l'alinéa 1 a) i) sont faits conformément aux prescriptions élaborées par l'Organisation et sont fondés sur les directives et principes généraux adoptés par l'Organisation. Les rapports visés aux alinéas 1) a) ii), b), c) et d) sont faits conformément aux directives et aux principes généraux adoptés par l'Organisation dans la mesure applicable.

**Article 5** Mesures à prendre à la réception d'un rapport de pollution par les hydrocarbures

1) Lorsqu'une Partie reçoit un rapport visé à l'article 4 ou des informations sur une pollution fournies par d'autres sources:

- a) elle évalue la situation pour déterminer s'il s'agit d'un événement de pollution par les hydrocarbures;
- b) elle évalue la nature, l'importance et les conséquences éventuelles de l'événement de pollution par les hydrocarbures; et
- c) elle avise ensuite sans retard tous les Etats dont les intérêts sont concernés par cet événement de pollution par les hydrocarbures ou sont susceptibles de l'être en leur communiquant en même temps:
  - i) les détails de ses évaluations et de toute action entreprise ou prévue pour faire face à l'événement, et
  - ii) d'autres informations appropriées jusqu'à la conclusion de l'action entreprise pour faire face à l'événement ou jusqu'à ce que les Etats en question aient décidé d'une action commune.

2) Lorsque la gravité de cet événement de pollution par les hydrocarbures le justifie, cette Partie devrait fournir à l'Organisation les informations visées aux alinéas 1 b) et c), soit directement, soit par l'intermédiaire de l'organisation ou des arrangements régionaux appropriés.

3) Lorsque la gravité de cet événement de pollution par les hydrocarbures le justifie, les autres Etats touchés par cet événement sont instamment priés d'informer l'Organisation, soit directement, soit par l'intermédiaire des organisations ou arrangements régionaux appropriés, de leur évaluation de l'importance de la menace pour leurs intérêts et de toute action entreprise ou prévue.

4) Les Parties devraient, dans la mesure du possible, utiliser le système d'établissement de rapports de pollution par les hydrocarbures élaboré par l'Organisation, lorsqu'elles échangent des renseignements et communiquent avec d'autres Etats et avec l'Organisation.

**Article 6** Systèmes nationaux et régionaux de préparation et de lutte

1) Chaque Partie met en place un système national pour lutter rapidement et efficacement contre les événements de pollution par les hydrocarbures. Ce système comporte au minimum:

- a) la désignation:
  - i) de l'autorité ou des autorités nationales compétentes chargées de la préparation et de la lutte contre la pollution par les hydrocarbures;
  - ii) du point ou des points de contact opérationnels nationaux chargés de recevoir et de transmettre les rapports de pollution par les hydrocarbures visés à l'article 4; et
  - iii) d'une autorité qui est habilitée à agir au nom de l'Etat pour demander une assistance ou pour décider de fournir l'assistance demandée;

- b) un plan d'urgence national pour la préparation et la lutte qui comporte le schéma des relations entre les divers organismes concernés, qu'ils soient publics ou privés, en tenant compte des directives élaborées par l'Organisation.
- 2) En outre, chaque Partie, dans la mesure de ses moyens, soit individuellement, soit dans le cadre d'une coopération bilatérale ou multilatérale et, le cas échéant, en coopération avec les industries pétrolière et maritime, les autorités portuaires et les autres entités appropriées, met en place:
- a) une quantité minimale de matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures disposée préalablement et appropriée au risque encouru et des programmes relatifs à l'emploi de ce matériel;
  - b) un programme d'exercices à l'intention des organisations de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et de formation du personnel concerné;
  - c) des plans détaillés et des moyens de communications pour lutter contre un événement de pollution par les hydrocarbures. Ces moyens devraient être disponibles en permanence; et
  - d) un mécanisme ou un arrangement pour coordonner les opérations de lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures, qui puisse, le cas échéant, mobiliser les ressources nécessaires.
- 3) Chaque Partie veille à ce que des informations à jour soient communiquées à l'Organisation soit directement, soit par l'intermédiaire de l'organisation ou des arrangements régionaux appropriés, en ce qui concerne:
- a) l'emplacement, les données relatives aux télécommunications et, s'il y a lieu, les zones de responsabilité des autorités et services mentionnés à l'alinéa 1 a);
  - b) les renseignements sur le matériel de lutte contre la pollution et les services d'experts dans les domaines concernant la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et l'assistance maritime qui pourraient être fournis sur demande à d'autres Etats; et
  - c) son plan d'urgence national.

#### **Article 7** Coopération internationale en matière de lutte contre la pollution

- 1) Les Parties conviennent de coopérer, en fonction de leurs moyens et de la disponibilité de ressources appropriées, en vue de fournir des services de conseils, un appui technique et du matériel pour faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures, lorsque la gravité de l'événement le justifie, à la demande de toute Partie touchée par cet événement ou susceptible de l'être. Le financement des frais afférents à cette assistance se fait sur la base des dispositions énoncées à l'Annexe de la présente Convention.
- 2) Une Partie qui a demandé une assistance peut solliciter de l'Organisation une aide pour identifier des sources de financement provisoire des frais mentionnés au paragraphe 1).

- 3) Conformément aux accords internationaux applicables, chaque Partie prend les mesures juridiques ou administratives nécessaires pour faciliter:
- a) l'arrivée et l'utilisation sur son territoire ainsi que le départ des navires, des aéronefs et autres moyens de transport participant à la lutte contre un événement de pollution par les hydrocarbures ou transportant le personnel, les cargaisons, les produits et le matériel nécessaires pour faire face à un tel événement; et
  - b) l'acheminement rapide du personnel, des cargaisons, des produits et du matériel visés à l'alinéa a) à destination, à l'intérieur et en provenance de son territoire.

### **Article 8 Recherche-développement**

- 1) Les Parties conviennent de coopérer directement ou, le cas échéant, par l'intermédiaire de l'Organisation ou des organisations ou arrangements régionaux appropriés pour promouvoir l'échange des résultats des programmes de recherche-développement visant à améliorer les techniques existantes de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, y compris les technologies et les techniques de surveillance, d'endiguement, de récupération, de dispersion et de nettoyage et les autres moyens permettant de limiter ou d'atténuer les effets d'une pollution par les hydrocarbures, ainsi que les techniques de réhabilitation.
- 2) A cette fin, les Parties s'engagent à instaurer directement ou, le cas échéant, par l'intermédiaire de l'Organisation ou des organisations ou arrangements régionaux appropriés les liens nécessaires entre les instituts de recherche des Parties.
- 3) Les Parties conviennent de coopérer directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation ou des organisations ou arrangements régionaux appropriés pour promouvoir, le cas échéant, la tenue, à intervalles réguliers, de colloques internationaux sur des questions pertinentes, y compris les progrès de la technologie et du matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.
- 4) Les Parties conviennent d'encourager par l'intermédiaire de l'Organisation ou d'autres organisations internationales compétentes l'élaboration de normes permettant d'assurer la compatibilité des techniques et du matériel de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

### **Article 9 Coopération technique**

- 1) Les Parties s'engagent, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, à fournir un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour:
- a) former du personnel;
  - b) assurer la disponibilité de la technologie, du matériel et des installations appropriés;

- c) faciliter d'autres mesures et arrangements visant à se préparer et à lutter contre les événements de pollution par les hydrocarbures; et
  - d) mettre en train des programmes communs de recherche-développement.
- 2) Les Parties s'engagent à coopérer activement, sous réserve de leurs législations, réglementation et politique nationales, pour le transfert de la technologie en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.

**Article 10** Promotion de la coopération bilatérale et multilatérale en matière de préparation et de lutte

Les Parties s'efforcent de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Une copie de ces accords est communiquée à l'Organisation qui devrait les mettre à la disposition des Parties qui en font la demande.

**Article 11** Relation avec d'autres conventions et accords internationaux

Aucune des dispositions de la présente Convention ne saurait être interprétée comme portant atteinte aux droits ou aux obligations de toute Partie en vertu d'autres conventions ou accords internationaux.

**Article 12** Arrangements institutionnels

1) Les Parties chargent l'Organisation, sous réserve de son accord et de la disponibilité de ressources suffisantes pour maintenir ces activités, d'assurer les fonctions et les activités ci-après:

- a) services d'information:
  - i) recevoir, collationner et diffuser sur demande les informations fournies par les Parties (voir par exemple les articles 5 2) et 3), 6 3) et 10) et les renseignements pertinents fournis par d'autres sources; et
  - ii) fournir une assistance pour aider à identifier les sources de financement provisoire des frais [voir par exemple l'article 7 2)];
- b) Enseignement et formation:
  - i) promouvoir la formation en matière de préparation et de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (voir par exemple l'article 9); et
  - ii) encourager la tenue de colloques internationaux [voir par exemple l'article 8 3)];
- c) services techniques:
  - i) faciliter la coopération en matière de recherche-développement [voir par exemple les articles 8 1), 2) et 4) et 9 1) d)];
  - ii) fournir des conseils aux Etats mettant en place une capacité nationale ou régionale de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures; et
  - iii) analyser les informations fournies par les Parties [voir par exemple les articles 5 2) et 3), 6 3) et 8 1)] et les informations pertinentes fournies

- par d'autres sources et fournir des conseils ou des informations aux Etats;
- d) assistance technique:
- i) faciliter la prestation d'une assistance technique aux Etats mettant en place une capacité nationale ou régionale de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures; et
  - ii) faciliter la prestation d'une assistance technique et de conseils, sur demande, aux Etats confrontés à un événement grave de pollution par les hydrocarbures.
- 2) En exécutant les activités mentionnées dans le présent article, l'Organisation s'efforce de renforcer la capacité des Etats, séparément ou au moyen d'arrangements régionaux, en matière de préparation et de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures, en tirant parti de l'expérience des Etats, des accords régionaux et des arrangements du secteur industriel et en accordant une attention particulière aux besoins des pays en développement.
- 3) Les dispositions du présent article sont mises en œuvre conformément à un programme mis au point et constamment revu par l'Organisation.

#### **Article 13** Evaluation de la Convention

Les Parties évaluent au sein de l'Organisation l'efficacité de la Convention en fonction de ses objectifs, en particulier eu égard aux principes régissant la coopération et l'assistance.

#### **Article 14** Amendements

- 1) La présente Convention peut être modifiée selon l'une des procédures définies dans les paragraphes ci-après.
- 2) Amendement après examen par l'Organisation:
  - a) Tout amendement proposé par une Partie à la Convention est soumis à l'Organisation et diffusé par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à toutes les Parties six mois au moins avant son examen.
  - b) Tout amendement proposé et diffusé selon la procédure ci-dessus est soumis pour examen au Comité de la protection du milieu marin de l'Organisation.
  - c) Les Parties à la Convention, qu'elles soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisées à participer aux délibérations du Comité de la protection du milieu marin.
  - d) Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des seules Parties à la Convention présentes et votantes.
  - e) S'ils sont adoptés conformément à l'alinéa d), les amendements sont communiqués par le Secrétaire général à toutes les Parties à la Convention pour acceptation.

- f) i) Un amendement à un article ou à l'Annexe de la Convention est réputé avoir été accepté à la date à laquelle il est accepté par les deux tiers des Parties.
- ii) Un amendement à un appendice est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai qui est fixé par le Comité de la protection du milieu marin lors de son adoption mais qui n'est pas inférieur à dix mois, à moins que pendant cette période, une objection n'ait été communiquée au Secrétaire général par un tiers au moins des Parties.
- g) i) Un amendement à un article ou à l'Annexe de la Convention qui est accepté conformément à l'alinéa f) i) entre en vigueur six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté à l'égard des Parties qui ont notifié au Secrétaire général qu'elles l'acceptent.
- ii) Un amendement à un appendice qui est accepté conformément à l'alinéa f) ii) entre en vigueur six mois après la date à laquelle il est réputé avoir été accepté à l'égard de toutes les Parties, à l'exception de celles qui, avant cette date, ont communiqué une objection. Une Partie peut à tout moment retirer une objection communiquée antérieurement en soumettant une notification écrite à cet effet au Secrétaire général.
- 3) Amendement par une conférence:
- a) A la demande d'une Partie, appuyée par un tiers au moins des Parties, le Secrétaire général convoque une conférence des Parties à la Convention pour examiner des amendements à la Convention.
- b) Un amendement adopté par cette conférence à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes est communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties pour acceptation.
- c) A moins que la conférence n'en décide autrement, l'amendement est réputé avoir été accepté et entre en vigueur conformément aux procédures prévues aux alinéas 2) f) et g).
- 4) L'adoption et l'entrée en vigueur d'un amendement consistant à ajouter une annexe ou un appendice sont soumises aux procédures applicables à un amendement à l'Annexe.
- 5) Toute Partie qui n'a pas accepté un amendement à un article ou à l'Annexe en vertu de l'alinéa 2) f) i) ou un amendement consistant à ajouter un appendice ou une annexe en vertu du paragraphe 4), ou qui a communiqué une objection à un amendement à un appendice en vertu de l'alinéa 2) f) ii), est considérée comme non Partie aux seules fins de l'application de cet amendement, et ce jusqu'à la soumission d'une notification d'acceptation en vertu de l'alinéa 2) f) i) ou de retrait de l'objection en vertu de l'alinéa 2) g) ii).
- 6) Le Secrétaire général informe toutes les Parties de tout amendement qui entre en vigueur en vertu du présent article, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur.

7) Toute déclaration d'acceptation, d'objection ou de retrait d'une objection relative à un amendement en vertu du présent article est notifiée par écrit au Secrétaire général. Celui-ci informe les Parties de cette notification et de sa date de réception.

8) Un appendice à la Convention contient uniquement des dispositions de caractère technique.

#### **Article 15** Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1) La présente Convention est ouverte à la signature, au Siège de l'Organisation, du 30 novembre 1990 au 29 novembre 1991 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:

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

2) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

#### **Article 16** Entrée en vigueur

1) La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins quinze Etats ont, soit signé cette convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé les instruments requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément aux dispositions de l'article 15.

2) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies mais avant son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention, ou trois mois après la date du dépôt de l'instrument si cette dernière date est postérieure.

3) Pour les Etats qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après son entrée en vigueur, la présente Convention prend effet trois mois après la date du dépôt de l'instrument.

4) Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date à laquelle un amendement à la présente Convention est réputé avoir été accepté conformément à l'article 14 s'applique à la Convention dans sa forme modifiée.

### **Article 17** Dénonciation

- 1) La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la date à laquelle elle entre en vigueur pour cette Partie.
- 2) La dénonciation s'effectue au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général.
- 3) La dénonciation prend effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en a reçu notification ou à l'expiration de tout délai plus long indiqué dans la notification.

### **Article 18** Dépositaire

- 1) La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
- 2) Le Secrétaire général:
  - a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré:
    - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
    - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention; et
    - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
  - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention aux gouvernements de tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.
- 3) Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

### **Article 19** Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

Fait à Londres ce trente novembre mil neuf cent quatre-vingt-dix.

*Suivent les signatures*

## **Remboursement des frais d'assistance**

- 1) a) A moins qu'un accord relatif aux dispositions financières régissant les mesures prises par les Parties pour faire face à un événement de pollution par les hydrocarbures n'ait été conclu sur une base bilatérale ou multilatérale avant l'événement de pollution par les hydrocarbures, chaque Partie assume les coûts des mesures qu'elle a prises pour faire face à une pollution, conformément aux dispositions de l'alinéa i) ou de l'alinéa ii) ci-après.
  - i) Si des mesures sont prises par une Partie sur la requête expresse d'une autre Partie, la Partie requérante rembourse à la Partie assistante le coût de ces mesures. La Partie requérante peut annuler sa requête à tout moment, mais dans ce cas elle assume les frais déjà encourus ou engagés par la Partie assistante.
  - ii) Si des mesures sont prises par une Partie de sa propre initiative, cette Partie assume le coût de ces mesures.
- b) Les principes énoncés à l'alinéa a) s'appliquent sauf si les Parties intéressées en décident autrement dans chaque cas individuel.
- 2) A moins qu'il en ait été décidé autrement, les coûts des mesures prises par une Partie sur la requête d'une autre Partie sont calculés de manière équitable conformément au droit et à la pratique en vigueur dans le pays de la Partie assistante en matière de remboursement de ces coûts.
- 3) La Partie requérant une assistance et la Partie assistante coopèrent, en tant que de besoin, pour mener à bien toute action en demande d'indemnisation. Elles tiennent dûment compte pour ce faire des régimes juridiques existants. Lorsque l'action ainsi menée ne permet pas une indemnisation totale des dépenses encourues dans l'opération d'assistance, la Partie requérant l'assistance peut demander à la Partie assistante de renoncer au remboursement des frais qui dépassent les sommes indemnisées ou de réduire les coûts qui ont été calculés conformément aux dispositions du paragraphe 2). Elle peut également demander à surseoir au remboursement de ces frais. Lorsqu'elles examinent une telle demande, les Parties assistantes tiennent dûment compte des besoins des pays en développement.
- 4) Les dispositions de la présente Convention ne doivent pas être interprétées comme portant atteinte de quelque manière que ce soit aux droits des Parties de recouvrer auprès de tiers le coût des mesures prises pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution en vertu d'autres dispositions et règles applicables du droit national et international. Une attention particulière doit être accordée à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou à tout amendement apporté ultérieurement à ces conventions.

**Convention internationale** *Texte original*  
**portant création d'un Fonds international d'indemnisation**  
**pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**  
(destinée à compléter la Convention internationale de 1969 sur la  
responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les  
hydrocarbures)

---

Les Etats parties à la présente Convention,

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

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

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

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

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

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

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

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

Sont convenus des dispositions suivantes:

## Dispositions générales

### Article premier

Au sens de la présente Convention,

1. «La Convention sur la responsabilité» signifie la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, adoptée à Bruxelles le 29 novembre 1969.
2. Les termes «navire», «personne», «propriétaire», «hydrocarbures», «dommage par pollution», «mesure de sauvegarde», «événement» et «Organisation», s'interprètent conformément à l'article premier de la Convention sur la responsabilité, étant toutefois entendu que chaque fois que ces termes se rapportent à la notion d'hydrocarbures, le terme «hydrocarbures» désigne exclusivement des hydrocarbures minéraux persistants.
3. Par «hydrocarbures donnant lieu à contribution», on entend le «pétrole brut» et le «fuel-oil», la définition de ces termes étant précisée dans les alinéas a) et b) ci-dessous:
  - a) «Pétrole brut» signifie tout mélange liquide d'hydrocarbures provenant du sol, soit à l'état naturel, soit traité pour permettre son transport. Cette définition englobe les pétroles bruts débarrassés de certains distillats (parfois qualifiés de «bruts étêtés») et ceux auxquels ont été ajoutés certains distillats (quelquefois connus sous le nom de bruts «fluxés» ou «reconstitués»).
  - b) «Fuel-oil» désigne les distillats lourds ou résidus de pétrole brut ou mélanges de ces produits destinés à être utilisés comme carburants pour la production de chaleur ou d'énergie, d'une qualité équivalente à la spécification applicable au fuel numéro quatre (désignation D 396-69) de l'«American Society for Testing and Materials» ou plus lourds que ce fuel.
4. Par «franc», on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention sur la responsabilité.
5. «Jauge du navire» s'interprète conformément à l'article V, paragraphe 10, de la Convention sur la responsabilité.
6. «Tonne», s'appliquant aux hydrocarbures, signifie tonne métrique.
7. «Garant» signifie toute personne qui fournit une assurance ou autre garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l'article VII, paragraphe 1, de la Convention sur la responsabilité.
8. Par «installation terminale», on entend tout emplacement de stockage d'hydrocarbures en vrac permettant la réception d'hydrocarbures transportés par voie d'eau, y compris toute installation située au large et reliée à cet emplacement.
9. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits.

## Article 2

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

- a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention sur la responsabilité est insuffisante;
- b) exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose la Convention sur la responsabilité, cette exonération étant soumise à des conditions visant à garantir le respect des conventions sur la sécurité maritime et autres conventions;
- c) atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

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

## Article 3

La présente Convention s'applique:

1. en ce qui concerne l'indemnisation visée à l'article 4, aux seuls dommages par pollution survenus sur le territoire d'un Etat contractant, y compris sa mer territoriale, et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter ces dommages;
2. en ce qui concerne la prise en charge financière des propriétaires de navires et de leurs garants, prévue à l'article 5, aux seuls dommages par pollution causés sur le territoire d'un Etat partie à la Convention sur la responsabilité, y compris sa mer territoriale, par un navire immatriculé dans un Etat contractant ou battant pavillon de cet Etat, et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou à limiter ces dommages.

## Indemnisation et prise en charge financière

### Article 4

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

- a) la Convention sur la responsabilité ne prévoit aucune responsabilité pour les dommages en question;
- b) le propriétaire responsable aux termes de la Convention sur la responsabilité est incapable, pour des raisons financières, de s'acquitter pleinement de ses

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

- c) les dommages excèdent la responsabilité telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1, de la Convention sur la responsabilité ou aux termes de toute autre convention ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention.

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

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

- a) s'il prouve que le dommage par pollution résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile ou d'une insurrection ou qu'il est dû à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire de guerre ou d'un autre navire appartenant à un Etat ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'Etat, ou
- b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires.

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

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

de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 450 millions de francs.

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

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

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

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

## Article 5

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

- a) excède 1500 francs par tonneau de jauge du navire ou 125 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé, et
- b) ne dépasse pas 2000 francs par tonneau de jauge dudit navire, ou 210 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé,

à condition toutefois que le Fonds soit exonéré de toute obligation aux termes du présent paragraphe si les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

2. L'Assemblée peut décider que le Fonds assumera, dans des conditions qui seront déterminées par le règlement intérieur, les obligations d'un garant à l'égard des navires visés à l'article 3, paragraphe 2, en ce qui concerne la partie de la responsabilité dont il est question au paragraphe 1 du présent article. Toutefois, le

Fonds n'assume ces obligations que sur la demande du propriétaire et à la condition que celui-ci souscrive une assurance suffisante ou autre garantie financière couvrant sa responsabilité jusqu'à concurrence de 1500 francs par tonneau de jauge du navire ou de 125 millions de francs, si ce dernier montant est moins élevé. Si le Fonds assume ces obligations, le propriétaire est considéré, dans chacun des Etats contractants, comme ayant satisfait aux dispositions de l'article VII de la Convention sur la responsabilité en ce qui concerne la partie de la responsabilité susmentionnée.

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

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

et

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

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

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

sur une telle déclaration qui en tout état de cause devient nulle et non avenue lorsque l'Etat devient partie à la nouvelle convention.

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

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

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

#### **Article 6**

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

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

#### **Article 7**

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

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

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

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

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

6. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4, si une action en réparation de dommage par pollution a été intentée devant un tribunal compétent d'un Etat contractant contre un propriétaire ou son garant, aux termes de la Convention sur la responsabilité, la loi nationale de l'Etat en question doit permettre à toute partie à la procédure de notifier cette action au Fonds. Si une telle notification a été faite suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi en laissant au Fonds un délai suffisant pour pouvoir intervenir utilement comme partie à la procédure, tout jugement rendu par le tribunal dans cette procédure et qui est devenu définitif et exécutoire dans l'Etat où il a été prononcé est opposable au Fonds, même si celui-ci n'est pas intervenu dans la procédure, en ce sens qu'il n'est pas en droit de contester les motifs et le dispositif du jugement.

## Article 8

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

## Article 9

1. Sous réserve des dispositions de l'article 5, le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.
2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours ou de subrogation du Fonds contre des personnes autres que celles qui sont visées aux paragraphes précédents. En toute hypothèse, le Fonds bénéficie d'un droit de subrogation à l'encontre de telles personnes qui ne saurait être moindre que celui dont dispose l'assureur de la personne indemnisée ou prise en charge.
3. Sans préjudice des autres droits éventuels de subrogation ou de recours contre le Fonds, un Etat contractant ou organisme de cet Etat qui a versé, en vertu de sa législation nationale, des indemnités pour des dommages par pollution est subrogé aux droits que la personne indemnisée aurait eus en vertu de la présente Convention.

## Contributions

### Article 10

1. Les contributions au Fonds sont versées, en ce qui concerne chacun des Etats contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile mentionnée à l'article 11, paragraphe 1, pour ce qui est des contributions initiales, et à l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) ou b), pour ce qui est des contributions annuelles, a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes:
  - a) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet Etat, et
  - b) d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer et déchargés dans un port ou dans une installation terminale d'un Etat non contractant, dans toute installation située sur le territoire d'un Etat contractant, étant entendu que les hydrocarbures donnant lieu à contribution ne sont pris en compte, en vertu du présent sous-paragraphe, que lors de leur première réception dans l'Etat contractant après leur déchargement dans l'Etat non contractant.
2. a) Aux fins du paragraphe 1 du présent article, lorsque le montant total des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours d'une année civile par une personne sur le territoire d'un Etat contractant et des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de la même année sur ce territoire par une ou plusieurs personnes associées, dépasse 150 000 tonnes, cette personne est

tenue de verser des contributions calculées en fonction des quantités d'hydrocarbures effectivement reçues par elle, nonobstant le fait que ces quantités ne dépassent pas 150 000 tonnes.

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

### **Article 11**

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

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

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

### **Article 12**

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

#### *i) Dépenses*

- a) Frais et dépenses prévus pour l'administration du Fonds au cours de l'année considérée et pour la couverture de tout déficit résultant des opérations des années précédentes.
- b) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les indemnités dues en application des articles 4 et 5, dans la mesure où le montant total des sommes versées, y compris le remboursement des emprunts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, ne dépasse pas 15 millions de francs par événement.
- c) Versements que le Fonds devra vraisemblablement effectuer au cours de l'année considérée pour régler les sommes dues en application des articles 4 et 5, y compris le remboursement des prêts contractés antérieurement par le Fonds pour s'acquitter de ses obligations, dans la mesure où le montant total des indemnités dépasse 15 millions de francs par événement.

ii) *Revenus*

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

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

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

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

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

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

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

### **Article 13**

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

2. Chaque Etat contractant veille à prendre des dispositions pour qu'il soit satisfait à l'obligation de contribuer au Fonds, conformément aux dispositions de la présente Convention, pour les hydrocarbures reçus sur le territoire de cet Etat; il prend toutes mesures législatives appropriées, y compris les sanctions qu'il juge

nécessaires, pour que cette obligation soit efficacement remplie, sous réserve toutefois que ces mesures ne visent que les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds.

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

#### **Article 14**

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

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

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

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

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

#### **Article 15**

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

2. Aux fins prévues au paragraphe 1, tout Etat contractant communique par écrit à l'Administrateur, à une date qui sera fixée dans le règlement intérieur, le nom et l'adresse de toute personne qui est tenue, en ce qui concerne cet Etat, de

contribuer au Fonds conformément à l'article 10, ainsi que des indications sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par cette personne au cours de l'année civile précédente.

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

## **Organisation et administration**

### **Article 16**

Le Fonds comprend une Assemblée, un Secrétariat dirigé par un Administrateur et, conformément aux dispositions de l'article 21, un Comité exécutif.

### **Assemblée**

#### **Article 17**

L'Assemblée se compose de tous les Etats contractants.

#### **Article 18**

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

1. d'élire, à chaque session ordinaire, un président et deux vice-présidents qui restent en fonctions jusqu'à la session ordinaire suivante;
2. d'établir son propre règlement intérieur, pour ce qui n'aura pas été expressément prévu par la présente Convention;
3. d'adopter le règlement intérieur du Fonds nécessaire à son bon fonctionnement;
4. de nommer l'Administrateur, d'édicter des règles en vue de la nomination des autres membres du personnel nécessaires et de fixer les conditions d'emploi de l'Administrateur et des autres membres du personnel;
5. d'adopter le budget annuel et de fixer les contributions annuelles;
6. de nommer les commissaires aux comptes et d'approuver les comptes du Fonds;
7. d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation adressées au Fonds, de se prononcer sur la répartition entre les demandeurs du montant disponible au titre de la réparation des dommages conformément à l'article 4, paragraphe 5, et de fixer les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible;
8. d'élire, parmi les membres de l'Assemblée, ceux qui feront partie du Comité exécutif, conformément aux articles 21, 22 et 23;

9. d'instituer tous organes subsidiaires, permanents ou temporaires qu'elle juge nécessaires;
10. de déterminer parmi les Etats qui ne sont pas parties à la Convention et parmi les organisations intergouvernementales ou internationales non gouvernementales ceux qui seront autorisés à participer, sans droit de vote, aux sessions de l'Assemblée, du Comité exécutif et des organes subsidiaires;
11. de donner à l'Administrateur, au Comité exécutif et aux organes subsidiaires toutes instructions relatives à la gestion du Fonds;
12. d'approuver les rapports et de contrôler les activités du Comité exécutif;
13. de veiller à la bonne application des dispositions de la Convention et de ses propres décisions;
14. de s'acquitter de toute autre fonction qui est de sa compétence aux termes de la présente Convention ou qui est nécessaire au bon fonctionnement du Fonds.

#### **Article 19**

1. L'Assemblée se réunit en session ordinaire, chaque année civile, sur convocation de l'Administrateur. Toutefois, si l'Assemblée a délégué au Comité exécutif les fonctions prévues à l'article 18, paragraphe 5, elle ne tiendra de session ordinaire que tous les deux ans.
2. L'Assemblée se réunit en session extraordinaire sur convocation de l'Administrateur à la demande du Comité exécutif ou d'un tiers au moins des membres de l'Assemblée. Elle peut également être convoquée à l'initiative de l'Administrateur, après consultation du Président de l'Assemblée. Les membres sont informés de ces sessions par l'Administrateur au moins trente jours à l'avance.

#### **Article 20**

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

#### **Comité exécutif**

#### **Article 21**

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

#### **Article 22**

1. Le Comité exécutif se compose d'un tiers des membres de l'Assemblée, ce chiffre ne devant toutefois pas être inférieur à sept ni supérieur à quinze. Lorsque

le nombre des membres de l'Assemblée n'est pas divisible par trois, le tiers est calculé en prenant le chiffre immédiatement supérieur divisible par trois.

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

- a) veille à assurer une répartition géographique équitable des sièges du Comité sur la base d'une représentation satisfaisante des Etats parties à la Convention qui sont particulièrement exposés aux risques de pollution par les hydrocarbures et des Etats parties à la Convention qui possèdent d'importantes flottes de navires pétroliers;
- b) élit la moitié des membres du Comité ou, si le total des membres à élire est un nombre impair, un nombre équivalent à la moitié du nombre total des membres moins un parmi les Etats parties à la Convention sur le territoire desquels ont été reçues, au cours de l'année civile précédente, les plus grandes quantités d'hydrocarbures devant être prises en considération aux termes de l'article 10. Toutefois, le nombre des Etats éligibles aux termes du présent alinéa est limité de la manière indiquée dans le tableau ci-dessous:

---

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

---

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

### Article 23

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

### Article 24

Le Comité exécutif se réunit au moins une fois par année civile, après un préavis de trente jours, sur convocation de l'Administrateur qui agit de sa propre initiative

ou à la demande du Président ou d'un tiers au moins de ses membres. Il se réunit à tout endroit qu'il juge approprié.

#### **Article 25**

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

#### **Article 26**

1. Le Comité exécutif a pour fonctions:

- a) d'élire son Président et d'adopter son propre règlement intérieur, pour les matières qui ne font pas l'objet des dispositions expresses de la Convention, et
  - b) d'assumer et d'exercer aux lieu et place de l'Assemblée les fonctions suivantes:
    - i) édicter des règles en vue de la nomination du personnel nécessaire, autre que l'Administrateur, et fixer les conditions d'emploi de ce personnel;
    - ii) approuver le règlement des demandes d'indemnisation présentées au Fonds et prendre à cet effet toutes autres mesures nécessaires prévues à l'article 18, paragraphe 7;
    - iii) donner à l'Administrateur toutes instructions relatives à l'administration du Fonds et veiller à la bonne application par l'Administrateur, de la Convention, des décisions de l'Assemblée et des propres décisions du Comité;
  - c) de s'acquitter de toute autre fonction qui lui est confiée par l'Assemblée.
2. Le Comité exécutif établit et publie chaque année un rapport sur les activités du Fonds au cours de l'année civile précédente.

#### **Article 27**

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

#### **Secrétariat**

##### **Article 28**

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

### Article 29

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

2. Il lui incombe notamment:

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

### Article 30

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

### Finances

#### Article 31

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

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

## Vote

### Article 32-

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

- a) chaque membre dispose d'une voix;
- b) sauf dispositions contraires de l'article 33, les décisions de l'Assemblée et du Comité exécutif sont prises à la majorité des membres présents et votants;
- c) lorsqu'une majorité des trois quarts ou des deux tiers est requise, à la majorité des trois quarts ou des deux tiers des membres présents;
- d) aux fins du présent article, l'expression «membres présents» signifie «membres présents à la séance au moment du vote». Le membre de phrase «membres présents et votants» désigne les «membres présents et exprimant un vote affirmatif ou négatif». Les membres qui s'abstiennent sont considérés comme ne votant pas.

### Article 33

1. Les décisions suivantes de l'Assemblée exigent une majorité des trois quarts:
  - a) l'augmentation du montant maximal de l'indemnisation à la charge du Fonds, conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 6;
  - b) toute décision prise conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 4, relative au remplacement des instruments mentionnés dans le paragraphe en question;
  - c) l'attribution au Comité exécutif des fonctions prévues à l'article 18, paragraphe 5.
2. Les décisions suivantes de l'Assemblée exigent une majorité des deux tiers:
  - a) toute décision, prise conformément aux dispositions de l'article 13, paragraphe 3, de renoncer à une action en justice contre un contribuable;
  - b) la nomination de l'Administrateur conformément aux dispositions de l'article 18, paragraphe 4;
  - c) la création d'organes subsidiaires conformément à l'article 18, paragraphe 9.

### Article 34

1. Le Fonds, ses avoirs, revenus y compris les contributions et autres biens sont exonérés de tout impôt direct dans les Etats contractants.
2. Lorsque le Fonds effectue des achats importants de biens mobiliers ou immobiliers ou fait exécuter des prestations de services importantes, nécessaires à l'exercice de ses activités officielles et dont le prix comprend des droits indirects ou des taxes à la vente, les gouvernements des Etats membres prennent, chaque fois qu'ils le peuvent, des dispositions appropriées en vue de la remise ou du remboursement du montant de ces droits et taxes.

3. Aucune exonération n'est accordée en ce qui concerne les impôts, taxes et droits qui ne constituent que la simple rémunération de services d'utilité publique.
4. Le Fonds est exonéré de tous droits de douane, taxes et autres impôts connexes à l'égard des objets importés ou exportés par lui ou en son nom pour son usage officiel. Les objets ainsi importés ne seront pas cédés à titre onéreux ou gratuit sur le territoire du pays dans lequel ils auront été introduits, à moins que ce ne soit à des conditions agréées par le gouvernement de ce pays.
5. Les personnes qui contribuent au Fonds aussi bien que les victimes et propriétaires de navires qui reçoivent des versements du Fonds restent soumis à la législation fiscale de l'Etat où ils sont imposables, sans que la présente Convention ne leur confère d'exemption ni d'autre avantage fiscal.
6. Les renseignements concernant chaque contribuable fournis aux fins de la présente Convention ne sont pas divulgués en dehors du Fonds, sauf si cela est absolument nécessaire pour permettre au Fonds de s'acquitter de ses fonctions, notamment en tant que demandeur ou défendeur dans une action en justice.
7. Quelle que soit leur réglementation actuelle ou future en matière de contrôle des changes ou de transferts de capitaux, les Etats contractants autorisent, sans aucune restriction, les transferts et versements des contributions au Fonds ainsi que des indemnités payées par le Fonds.

## **Dispositions transitoires**

### **Article 35**

1. Le Fonds n'est tenu à aucune obligation en vertu des articles 4 à 5 pour des événements qui se produisent dans un délai de cent vingt jours après l'entrée en vigueur de la présente Convention.
2. Les demandes d'indemnisation visées à l'article 4 et les demandes de prise en charge financière visées à l'article 5 qui découlent d'événements survenus plus de cent vingt jours, et au plus tard deux cent quarante jours, après l'entrée en vigueur de la présente Convention ne peuvent être présentées au Fonds avant l'expiration d'un délai de deux cent quarante jours à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

### **Article 36**

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

## **Clauses finales**

### **Article 37**

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

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

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

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

### **Article 38**

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

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

### **Article 39**

Avant l'entrée en vigueur de la présente Convention, tout Etat doit, lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 38, paragraphe 1, et ultérieurement chaque année à une date désignée par le Secrétaire général de l'Organisation, communiquer au Secrétaire général de l'Organisation le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet Etat, seraient tenues de contribuer au Fonds, en application de l'article 10, ainsi que les renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet Etat par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

### **Article 40**

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

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

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

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

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

#### **Article 41**

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

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

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

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

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

#### **Article 42**

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

2. L'Administrateur peut, de sa propre initiative, convoquer l'Assemblée en session extraordinaire dans un délai de soixante jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation s'il considère que cette dénonciation entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants.

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

#### **Article 43**

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

#### **Article 44**

1. Au cas où la présente Convention cesserait d'être en vigueur, le Fonds:
  - a) devra assumer ses obligations relatives à tout événement survenu avant que la Convention ait cessé d'être en vigueur;
  - b) pourra exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées à l'alinéa a), y compris les frais d'administration qu'il devra engager à cet effet.
2. L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds, entre les personnes ayant versé des contributions.
3. Aux fins du présent article, le Fonds demeure une personne juridique.

#### **Article 45**

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

#### **Article 46**

1. La présente Convention sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation:
  - a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

- i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
  - ii) de la date d'entrée en vigueur de la Convention;
  - iii) de toute dénonciation de la Convention et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;
- b) transmet des copies conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y adhèrent.

#### **Article 47**

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

#### **Article 48**

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

*En foi de quoi*, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

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

*Suivent les signatures*

N37785

**Protocole de 1992  
modifiant la Convention internationale de 1969  
sur la responsabilité civile pour les dommages dus  
à la pollution par les hydrocarbures**

*Texte original*

Les Parties au présent Protocole,

Ayant examiné la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1984 y relatif,

Ayant noté que le Protocole de 1984 à cette convention qui en élargit la portée et offre une indemnisation accrue n'est pas encore entré en vigueur,

Affirmant qu'il importe de préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures,

Conscientes de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu du Protocole de 1984,

Reconnaissant que des dispositions spéciales sont nécessaires pour l'introduction d'amendements correspondant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

Sont convenues des dispositions suivantes:

**Article premier**

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1969 sur la responsabilité». Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de la Convention de 1969 sur la responsabilité, cette expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

**Article 2**

L'article I de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

*1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. «Navire» signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport, à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

2. *Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:*
5. «Hydrocarbures» signifie tous les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel lourde et l'huile de graissage, qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire.
3. *Le paragraphe 6 est remplacé par le texte ci-après:*
6. «Dommage par pollution» signifie:
  - a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;
  - b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures.
4. *Le paragraphe 8 est remplacé par le texte ci-après:*
8. «Événement» signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.
5. *Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:*
9. «Organisation» signifie l'Organisation maritime internationale.
6. *Après le paragraphe 9, un nouveau paragraphe est inséré comme suit:*
10. «Convention de 1969 sur la responsabilité» signifie la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par ce protocole.

### Article 3

L'article II de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

La présente Convention s'applique exclusivement:

- a) aux dommages de pollution survenus:
  - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et
  - ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 miles marins des

lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;

- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

#### **Article 4**

L'article III de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

*1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. Le propriétaire du navire au moment d'un événement ou, si l'événement consiste en une succession de faits, au moment du premier de ces faits, est responsable de tout dommage par pollution causé par le navire et résultant de l'événement, sauf dans les cas prévus aux paragraphes 2 et 3 du présent article.

*2. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:*

4. Aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre le propriétaire autrement que sur la base de la présente Convention. Sous réserve du paragraphe 5 du présent article, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente Convention, ne peut être introduite contre:

- a) les préposés ou mandataires du propriétaire ou les membres de l'équipage;
- b) le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire;
- c) tout affrèteur (sous quelque appellation que ce soit, y compris un affrèteur coque nue) amateur ou amateur-gérant du navire;
- d) toute personne accomplissant des opérations de sauvetage avec l'accord du propriétaire ou sur les instructions d'une autorité publique compétente;
- e) toute personne prenant des mesures de sauvegarde;
- f) tous préposés ou mandataires des personnes mentionnées aux alinéas c), d) et e);

à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur 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 5**

L'article IV de la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le texte ci-après:

Lorsqu'un événement met en cause plus d'un navire et qu'un dommage par pollution en résulte, les propriétaires de tous les navires en cause sont, sous réserve des exemptions prévues à l'article III, conjointement et solidairement responsables pour la totalité du dommage qui n'est pas raisonnablement divisible.

## Article 6

L'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. *Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. Le propriétaire d'un navire est en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention à un montant total par événement calculé comme suit:

- a) 3 millions d'unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 5000 unités;
- b) pour un navire dont la jauge dépasse ce nombre d'unités, pour chaque unité de jauge supplémentaire, 420 unités de compte en sus du montant mentionné à l'alinéa a);  
étant entendu toutefois que le montant total ne pourra en aucun cas excéder 59,7 millions d'unités de compte.

2. *Le paragraphe 2 est remplacé par le texte ci-après:*

2. Le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité aux termes de la présente Convention s'il est prouvé que le dommage par pollution 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.

3. *Le paragraphe 3 est remplacé par le texte ci-après:*

3. Pour bénéficier de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article, le propriétaire doit constituer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action est engagée en vertu de l'article IX ou, à défaut d'une telle action, auprès d'un tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'un quelconque des Etats contractants où une action peut être engagée en vertu de l'article IX. Le 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 dans lequel le fonds est constitué, et jugée satisfaisante par le tribunal ou toute autre autorité compétente.

4. *Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:*

9. a) L'«unité de compte» visée au paragraphe 1 du présent article est le droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 sont convertis en monnaie nationale suivant la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la constitution du fonds visé au paragraphe 3. La valeur, en droits de tirage spéciaux, 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 droits de tirage spéciaux, 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) peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci ou encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 9 a) est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or 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) sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat contractant la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 9 a). 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, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

5. *Le paragraphe 10 est remplacé par le texte ci-après:*

10. Aux fins du présent article, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

6. *La deuxième phrase du paragraphe 11 est remplacée par le texte ci-après:*

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

## **Article 7**

L'article VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

1. *Les deux premières phrases du paragraphe 2 sont remplacées par le texte ci-après:*

Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente de l'Etat contractant s'est assurée que le navire satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un Etat contractant, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'Etat d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire non immatriculé dans un Etat contractant, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout Etat contractant.

2. *Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:*

4. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un Etat contractant, auprès de l'autorité de l'Etat qui a délivré ou visé le certificat.

3. *La première phrase du paragraphe 7 est remplacée par le texte ci-après:*

Les certificats délivrés ou visés sous la responsabilité d'un Etat contractant en application du paragraphe 2 sont reconnus par d'autres Etats contractants à toutes les fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats délivrés et visés par eux-mêmes, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un Etat contractant.

4. *Dans la deuxième phrase du paragraphe 7, les mots «à l'Etat d'immatriculation» sont remplacés par les mots «à l'Etat qui a délivré ou visé le certificat».*

5. *La deuxième phrase du paragraphe 8 est remplacée par le texte ci-après:*

Dans un tel cas, le défendeur peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité conformément à l'article V; paragraphe 2, se prévaloir des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1.

## **Article 8**

L'article IX de la Convention de 1969 sur la responsabilité est modifié comme suit:

*Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une zone telle que définie à l'article II, d'un ou de plusieurs Etats contractants, ou que des mesures de sauvegarde ont été prises pour prévenir ou atténuer tout dommage par pollution sur ce territoire, y compris la mer territoriale, ou dans une telle zone, 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.

## **Article 9**

Après l'article XII de la Convention de 1969 sur la responsabilité, deux nouveaux articles sont insérés comme suit:

*Article XII<sup>bis</sup>* Dispositions transitoires

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent dans le cas d'un Etat qui, à la date d'un événement, est Partie à la fois à la présente Convention et à la Convention de 1969 sur la responsabilité:

a) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, la responsabilité régie par celle-ci

- est considérée comme assumée au cas et dans la mesure où elle est également régie par la Convention de 1969 sur la responsabilité;
- b) lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention et que l'Etat est Partie à la présente Convention et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la responsabilité qui reste à assumer après application des dispositions du paragraphe a) du présent article n'est régie par la présente Convention que dans la mesure où les dommages par pollution n'ont pas été pleinement réparés après application des dispositions de ladite Convention de 1971;
  - c) aux fins de l'application de l'article III, paragraphe 4, de la présente Convention, les termes «la présente Convention» sont interprétés comme se référant à la présente Convention ou à la Convention de 1969 sur la responsabilité, selon le cas;
  - d) aux fins de l'application de l'article V, paragraphe 3, de la présente Convention, le montant total du fonds à constituer est réduit du montant pour lequel la responsabilité est considérée comme assumée conformément au paragraphe a) du présent article.

#### *Article XII<sup>ter</sup>* Clauses finales

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 12 à 18 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité. Dans la présente Convention, les références aux Etats contractants sont considérées comme des références aux Etats contractants à ce protocole.

#### **Article 10**

Le modèle de certificat joint en annexe à la Convention de 1969 sur la responsabilité est remplacé par le modèle joint en annexe au présent Protocole.

#### **Article 11**

1. La Convention de 1969 sur la responsabilité et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. Les articles I à XII<sup>ter</sup>, y compris le modèle de certificat, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, sont désignés sous le nom de «Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» («Convention de 1992 sur la responsabilité»).

## Clauses finales

### Article 12 Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats à Londres, du 15 janvier 1992 au 14 janvier 1994.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, tout Etat peut devenir Partie au présent Protocole par :

- a) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- b) adhésion.

3. 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 de l'Organisation.

4. Tout Etat contractant à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1971 portant création du Fonds», ne peut ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer que s'il ratifie, accepte ou approuve en même temps le Protocole de 1992 modifiant cette convention ou s'il y adhère, à moins qu'il dénonce la Convention de 1971 portant création du Fonds, avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat.

5. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité est lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité à l'égard des Etats Parties à cette convention.

6. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

### Article 13 Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix Etats, y compris quatre Etats possédant chacun au moins un million d'unités de jauge brute de navires-citernes, ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Toutefois, tout Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est réputé sans effet aux fins du présent article jusqu'à l'expiration du

délai de six mois prévu à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Un Etat qui n'est pas un Etat contractant à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, peut également faire en même temps une déclaration conformément au présent paragraphe.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification, à condition que cet Etat soit considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

4. Pour tout Etat qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

#### **Article 14 Révision et modification**

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité.

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

#### **Article 15 Modification des limites de responsabilité**

1. A la demande d'un quart au moins des Etats contractants, toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.

2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

3. Tous les Etats contractants à la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votant au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites de responsabilité en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ou avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.
- b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 pour cent par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.
- c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 16, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Conseil juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

### **Article 16** Dénonciation

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 auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
4. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1969 sur la responsabilité en vertu de l'article XVI de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité, telle que modifiée par le présent Protocole.
5. La dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds par un Etat qui reste Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds prend effet conformément à l'article 34 de ce protocole.

### **Article 17** Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 15 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation:
  - 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, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
    - ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 13 et de toute déclaration et communication effectuées en vertu de l'article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité;
    - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
    - iv) de toute proposition visant à modifier les limites de responsabilité, qui a été présentée conformément à l'article 15, paragraphe 1;
    - v) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 15, paragraphe 4;
    - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 15, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
    - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;

- viii) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 16, paragraphe 5;
  - ix) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
  - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.
3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte 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 18** Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

*Suivent les signatures*

N37785

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

Délivré conformément aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

---

Nom du navire	Lettres ou numéro distinctifs	Port d'immatriculation	Nom et adresse du propriétaire
---------------	-------------------------------	------------------------	--------------------------------

---

Le soussigné certifie que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux dispositions de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Type de garantie \_\_\_\_\_

Durée de la garantie \_\_\_\_\_

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

Le présent certificat est valable jusqu'au \_\_\_\_\_

Délivré ou visé par le gouvernement de \_\_\_\_\_

(nom complet de l'Etat)

Fait à \_\_\_\_\_ le \_\_\_\_\_  
(lieu) (date)

\_\_\_\_\_  
Signature et titre de l'agent qui délivre ou vise le certificat

*Notes explicatives:*

1. En désignant l'Etat, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, le montant fourni par chacune d'elles devrait être indiqué.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il conviendrait de les énumérer.
4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il faut préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

## **modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**

---

Les Parties au présent Protocole,

Ayant examiné la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Protocole de 1984 y relatif,

Ayant noté que le Protocole de 1984 à cette convention qui en élargit la portée et offre une indemnisation accrue n'est pas encore entré en vigueur,

Affirmant qu'il importe de préserver la viabilité du système international de responsabilité et d'indemnisation pour la pollution par les hydrocarbures,

Conscientes de la nécessité d'assurer dès que possible l'entrée en vigueur du contenu du Protocole de 1984,

Reconnaissant qu'il serait avantageux pour les Etats Parties de faire en sorte que la Convention modifiée coexiste pendant une période transitoire avec la Convention initiale, en la complétant,

Convaincues que les conséquences économiques des dommages par pollution résultant du transport d'hydrocarbures en vrac par voie maritime devraient continuer à être partagées par les propriétaires des navires et par ceux qui ont des intérêts financiers dans le transport des hydrocarbures,

Tenant compte de l'adoption du Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures,

Sont convenues des dispositions suivantes:

### **Article premier**

La Convention qui est modifiée par les dispositions du présent Protocole est la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ci-après dénommée la «Convention de 1971 portant création du Fonds». Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, cette expression désigne la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par ce protocole.

### **Article 2**

L'article premier de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

*1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. «Convention de 1992 sur la responsabilité» signifie la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

*2. Après le paragraphe 1, un nouveau paragraphe est inséré comme suit:*

1<sup>bis</sup>. «Convention de 1971 portant création du Fonds» signifie la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de cette convention, l'expression désigne la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par ce protocole.

*3. Le paragraphe 2 est remplacé par le texte ci-après:*

2. Les termes «navire», «personne», «propriétaire», «hydrocarbures», «dommage par pollution», «mesures de sauvegarde», «événement» et «Organisation» s'interprètent conformément à l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

*4. Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:*

4. Par «unité de compte», on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

*5. Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:*

5. «Jauge du navire» s'interprète conformément à l'article V, paragraphe 10, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

*6. Le paragraphe 7 est remplacé par le texte ci-après:*

7. «Garant» signifie toute personne qui fournit une assurance ou une autre garantie financière pour couvrir la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de l'article VII, paragraphe 1, de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

### **Article 3**

L'article 2 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

*Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. Un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, désigné sous le nom de «Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures» et ci-après dénommé «le Fonds» est créé aux fins suivantes:

- a) assurer une indemnisation pour les dommages par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention de 1992 sur la responsabilité est insuffisante;
- b) atteindre les objectifs connexes prévus par la présente Convention.

#### Article 4

L'article 3 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est remplacé par le texte ci-après:

La présente Convention s'applique exclusivement:

- a) aux dommages par pollution survenus:
  - i) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant, et
  - ii) dans la zone économique exclusive d'un Etat contractant établie conformément au droit international ou, si un Etat contractant n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet Etat et adjacente à celle-ci, déterminée par cet Etat conformément au droit international et ne s'étendant pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale;
- b) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

#### Article 5

Le titre précédant les articles 4 à 9 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié par la suppression des mots «et prise en charge financière».

#### Article 6

L'article 4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. *Au paragraphe 1, l'expression «Convention sur la responsabilité», qui revient cinq fois, est remplacé par «Convention de 1992 sur la responsabilité».*

2. *Le paragraphe 3 est remplacé par le texte ci-après:*

3. Si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3, de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde.

3. *Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:*

4. a) Sauf dispositions contraires des alinéas b) et c) du présent paragraphe, le montant total des indemnités que le Fonds doit verser pour un événement déterminé en vertu du présent article est limité de manière que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement versées, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, pour réparer des dommages par

pollution relevant du champ d'application de la présente Convention tel que défini à l'article 3 n'excède pas 135 millions d'unités de compte.

- b) Sauf dispositions contraires de l'alinéa c), le montant total des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article pour les dommages par pollution résultant d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ne peut excéder 135 millions d'unités de compte.
- c) Le montant maximal d'indemnisation visé aux alinéas a) et b) est fixé à 200 millions d'unités de compte pour un événement déterminé survenant au cours de toute période pendant laquelle il y a trois Parties à la présente Convention pour lesquelles le total des quantités pertinentes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues au cours de l'année civile précédente par des personnes sur le territoire de ces Parties est égal ou supérieur à 600 millions de tonnes.
- d) Les intérêts que pourrait rapporter un fonds constitué conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité ne sont pas pris en considération dans le calcul du montant maximal des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article.
- e) Les montants mentionnés dans le présent article sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

4. *Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:*

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

5. *Le paragraphe 6 est remplacé par le texte ci-après:*

6. L'Assemblée du Fonds peut décider que, dans des cas exceptionnels, une indemnisation peut être versée en application de la présente Convention même si le propriétaire du navire n'a pas constitué de fonds conformément aux dispositions de l'article V, paragraphe 3, de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Dans ce cas, les dispositions de l'alinéa e) du paragraphe 4 du présent article s'appliquent.

## **Article 7**

L'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est supprimé.

## **Article 8**

L'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 1, le numéro du paragraphe et les mots «et à la prise en charge financière visée à l'article 5» sont supprimés.
2. Le paragraphe 2 est supprimé.

#### **Article 9**

L'article 7 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. Aux paragraphes 1, 3, 4 et 6, l'expression «Convention sur la responsabilité», qui revient sept fois, est remplacée par «Convention de 1992 sur la responsabilité».
2. Au paragraphe 1, les mots «, ou aux fins de prise en charge financière en vertu de l'article 5» sont supprimés.
3. A la première phrase du paragraphe 3, les mots «ou de prise en charge financière s'y rapportant» et «ou 5» sont supprimés.
4. A la deuxième phrase du paragraphe 3, les mots «ou à l'article 5, paragraphe 1,» sont supprimés.

#### **Article 10**

A l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'expression «Convention sur la responsabilité» est remplacée par «Convention de 1992 sur la responsabilité».

#### **Article 11**

L'article 9 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

*1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. Le Fonds acquiert par subrogation, à l'égard de toute somme versée par lui, conformément à l'article 4, paragraphe 1, de la présente Convention, en réparation de dommages par pollution, tous les droits qui, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité, seraient dévolus à la personne ainsi indemnisée et qu'elle aurait pu faire valoir contre le propriétaire ou son garant.
2. *Au paragraphe 2, les mots «ou prise en charge» sont supprimés.*

#### **Article 12**

L'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

*La phrase liminaire du paragraphe 1 est remplacée par le texte ci-après:*

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

### Article 13

L'article 11 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est supprimé.

### Article 14

L'article 12 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. *Dans la phrase liminaire du paragraphe 1, les mots «dues par chaque personne visée à l'article 10» sont supprimés.*
2. *Au paragraphe 1, alinéas i) b) et i) c), les mots «des articles 4 et 5» sont remplacés par les mots «de l'article 4» et les mots «15 millions de francs» sont remplacés par les mots «quatre millions d'unités de compte».*
3. *L'alinéa ii) b) du paragraphe 1 est supprimé.*
4. *Les alinéas ii) c) et d) du paragraphe 1 sont renumérotés ii) b) et c).*
5. *La phrase liminaire du paragraphe 2 est remplacée par le texte ci-après:*

L'Assemblée arrête le montant total des contributions à percevoir. L'Administrateur, se fondant sur la décision de l'Assemblée, calcule, pour chacun des Etats contractants, le montant de la contribution annuelle de chaque personne visée à l'article 10:

6. *Le paragraphe 4 est remplacé par le texte ci-après:*
4. *La contribution annuelle est due à la date qui sera fixée par le règlement intérieur du Fonds. L'Assemblée peut arrêter une autre date de paiement.*
7. *Le paragraphe 5 est remplacé par le texte ci-après:*
5. *L'Assemblée peut décider, dans les conditions qui seront fixées par le règlement financier du Fonds, d'opérer des virements entre des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa a) et des fonds reçus conformément aux dispositions de l'article 12, paragraphe 2, alinéa b).*
8. *Le paragraphe 6 est supprimé.*

### Article 15

L'article 13 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. *Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*
1. *Le montant de toute contribution en retard visée à l'article 12 est accru d'un intérêt dont le taux est fixé conformément au règlement intérieur du Fonds, étant entendu que différents taux peuvent être fixés selon les circonstances.*
2. *Au paragraphe 3, les mots «articles 10 et 11» sont remplacés par les mots «articles 10 et 12» et les mots «et que le retard apporté au paiement excède trois mois» sont supprimés.*

### Article 16

Un nouveau paragraphe 4 est ajouté à l'article 15 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, comme suit:

4. Lorsqu'un Etat contractant ne remplit pas l'obligation qu'il a de soumettre à l'Administrateur les renseignements visés au paragraphe 2 et que cela entraîne une perte financière pour le Fonds, cet Etat contractant est tenu d'indemniser le Fonds pour la perte subie. Après avis de l'Administrateur, l'Assemblée décide si cette indemnisation est exigible de cet Etat contractant.

### Article 17

L'article 16 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est remplacé par le texte ci-après:

Le Fonds comprend une Assemblée et un Secrétariat dirigé par un Administrateur.

### Article 18

L'article 18 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. *Dans la phrase liminaire, les mots «Sous réserve des dispositions de l'article 26» sont supprimés.*

2. *Le paragraphe 8 est supprimé.*

3. *Le paragraphe 9 est remplacé par le texte ci-après:*

9. d'instituer tout organe subsidiaire, permanent ou temporaire, qu'elle juge nécessaire, de définir son mandat et de lui donner les pouvoirs requis pour exercer les fonctions qui lui ont été confiées; lorsqu'elle nomme les membres d'un tel organe, l'Assemblée veille à assurer une répartition géographique équitable des membres et à ce que les Etats contractants qui reçoivent les plus grandes quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution soient représentés de manière satisfaisante; le règlement intérieur de l'Assemblée peut régir, *mutatis mutandis*, les travaux de cet organe subsidiaire;

4. *Au paragraphe 10, les mots «, du Comité exécutif» sont supprimés.*

5. *Au paragraphe 11, les mots «, au Comité exécutif» sont supprimés.*

6. *Le paragraphe 12 est supprimé.*

### Article 19

L'article 19 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

1. *Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

1. L'Assemblée se réunit en session ordinaire, chaque année civile, sur convocation de l'Administrateur.
2. *Au paragraphe 2, les mots «du Comité exécutif ou» sont supprimés.*

#### **Article 20**

Les articles 21 à 27 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et les titres de ces articles sont supprimés.

#### **Article 21**

L'article 29 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

*1. Le paragraphe 1 est remplacé par le texte ci-après:*

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

*2. Au paragraphe 2, alinéa e), les mots «ou du Comité exécutif» sont supprimés.*

*3. Au paragraphe 2, alinéa f), les mots «ou au Comité exécutif, suivant le cas» sont supprimés.*

*4. Le paragraphe 2, alinéa g), est remplacé par le texte ci-après:*

g) d'établir, en liaison avec le Président de l'Assemblée, et de publier un rapport sur les activités du Fonds au cours de l'année civile précédente;

*5. Au paragraphe 2, alinéa h), les mots «ou du Comité exécutif» sont supprimés.*

#### **Article 22**

A l'article 31, paragraphe 1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les mots «au Comité exécutif et» sont supprimés.

#### **Article 23**

L'article 32 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

*1. Dans la phrase liminaire, les mots «et au Comité exécutif» sont supprimés.*

*2. A l'alinéa b), les mots «et du Comité exécutif» sont supprimés.*

#### **Article 24**

L'article 33 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est modifié comme suit:

*1. Le paragraphe 1 est supprimé.*

2. Dans le paragraphe 2, le numéro du paragraphe est supprimé.

3. L'alinéa c) est remplacé par le texte ci-après:

- c) la création d'organes subsidiaires conformément à l'article 18, paragraphe 9, et les décisions qui s'y rapportent.

#### **Article 25**

L'article 35 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est remplacé par le texte ci-après:

Les demandes d'indemnisation visées à l'article 4 qui découlent d'événements survenus après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ne peuvent être présentées au Fonds avant l'expiration d'un délai de cent vingt jours à compter de cette date.

#### **Article 26**

Après l'article 36 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, quatre nouveaux articles sont insérés comme suit:

#### *Article 36<sup>bis</sup>*

Les dispositions transitoires suivantes s'appliquent pendant la période, ci-après dénommée «période transitoire», qui va de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à la date à laquelle prennent effet les dénonciations prévues à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds:

- a) Aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 1a), de la présente Convention, toute mention de la Convention de 1992 sur la responsabilité vise la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans sa version initiale ou telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif (dénommée ci-après dans le présent article la «Convention de 1969 sur la responsabilité»), et également la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- b) Lorsqu'un événement a causé des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention, le Fonds verse une indemnisation à toute personne ayant subi un dommage par pollution seulement au cas et dans la mesure où une telle personne n'a pas pu obtenir une indemnisation intégrale et appropriée en réparation du dommage subi, en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 sur la responsabilité; toutefois, en ce qui concerne des dommages par pollution relevant du champ d'application de la présente Convention pour une Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds verse une indemnisation à toute personne ayant subi un dommage par pollution seulement au cas et dans la mesure où une telle personne n'aurait pas pu obtenir une indemnisation intégrale et

appropriée en réparation du dommage subi, si cet Etat avait été Partie à chacune des conventions susmentionnées.

- c) Aux fins de l'application de l'article 4 de la présente Convention, le montant à prendre en considération pour déterminer le montant total des indemnités que le Fonds doit verser comprend également le montant des indemnités effectivement versées en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité, le cas échéant, et le montant des indemnités effectivement versées ou réputées avoir été versées en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- d) L'article 9, paragraphe 1, de la présente Convention s'applique également aux droits dévolus en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité.

#### *Article 36<sup>ter</sup>*

1. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article, le montant total des contributions annuelles dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un seul Etat contractant au cours d'une année civile donnée ne doit pas dépasser 27,5 pour cent du montant total des contributions annuelles pour l'année civile en question conformément au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds.
2. Si, du fait de l'application des dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article 12, le montant total des contributions dues par les contribuables dans un seul Etat contractant pour une année civile donnée dépasse 27,5 pour cent du montant total des contributions annuelles, les contributions dues par tous les contribuables dans cet Etat doivent alors être réduites proportionnellement, afin que le total des contributions de ces contribuables soit égal à 27,5 pour cent du montant total des contributions annuelles au Fonds pour cette même année.
3. Si les contributions dues par les personnes dans un Etat contractant déterminé sont réduites, en vertu du paragraphe 2 du présent article, les contributions dues par les personnes dans tous les autres Etats contractants doivent être augmentées proportionnellement afin de garantir que le montant total des contributions dues par toutes les personnes qui sont tenues de contribuer au Fonds pour l'année civile en question atteindra le montant total des contributions arrêté par l'Assemblée.
4. Les dispositions des paragraphes 1 à 3 du présent article seront applicables jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans l'ensemble des Etats contractants au cours d'une année civile atteigne 750 millions de tonnes ou jusqu'à l'expiration d'une période de cinq ans après l'entrée en vigueur dudit Protocole de 1992, si cette dernière date est plus rapprochée.

#### *Article 36<sup>quater</sup>*

Nonobstant les dispositions de la présente Convention, les dispositions qui suivent s'appliquent à l'administration du Fonds pendant la période durant laquelle la

Convention de 1971 portant création du Fonds et la présente Convention sont toutes deux en vigueur:

- a) Le Secrétariat du Fonds créé par la Convention de 1971 portant création du Fonds (ci-après dénommé «le Fonds de 1971») et l'Administrateur qui le dirige peuvent également exercer les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds.
- b) Si, conformément à l'alinéa a), le Secrétariat et l'Administrateur du Fonds de 1971 exercent également les fonctions de Secrétariat et d'Administrateur du Fonds, le Fonds est représenté, en cas de conflit d'intérêts entre le Fonds de 1971 et le Fonds, par le Président de l'Assemblée du Fonds.
- c) Dans l'exercice des fonctions qui leur incombent en vertu de la présente Convention et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'Administrateur ainsi que le personnel nommé et les experts désignés par lui ne sont pas considérés comme contrevenant aux dispositions de l'article 30 de la présente Convention, dans la mesure où ils exécutent leur tâche conformément aux dispositions du présent article.
- d) L'Assemblée du Fonds s'efforce de ne pas prendre de décisions qui soient incompatibles avec des décisions prises par l'Assemblée du Fonds de 1971. Si les questions administratives d'intérêt commun donnent lieu à des divergences d'opinions, l'Assemblée du Fonds s'efforce de parvenir à un consensus avec l'Assemblée du Fonds de 1971, dans un esprit de coopération mutuelle et en tenant compte des objectifs communs des deux organisations.
- e) Le Fonds peut succéder aux droits et obligations ainsi qu'à l'actif du Fonds de 1971 si l'Assemblée du Fonds de 1971 en décide ainsi, conformément aux dispositions de l'article 44, paragraphe 2, de la Convention de 1971 portant création du Fonds.
- f) Le Fonds rembourse au Fonds de 1971 tous les frais et toutes les dépenses encourus au titre des tâches administratives que le Fonds de 1971 a accomplies pour le compte du Fonds.

#### *Article 36<sup>quinquies</sup>* Clauses finales

Les clauses finales de la présente Convention sont les articles 28 à 39 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans la présente Convention, les références aux Etats contractants sont considérées comme des références aux Etats contractants à ce protocole.

#### **Article 27**

1. La Convention de 1971 portant création du Fonds et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
2. Les articles premier à 36<sup>quinquies</sup> de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, sont désignés sous le nom de «Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international

d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures»  
(«Convention de 1992 portant création du Fonds»).

## **Clauses finales**

### **Article 28** Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à Londres, du 15 janvier 1993 au 14 janvier 1994, à la signature de tout Etat qui a signé la Convention de 1992 sur la responsabilité.
2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, le présent Protocole est ratifié, accepté ou approuvé par les Etats qui l'ont signé.
3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 4, les Etats qui n'ont pas signé le présent Protocole peuvent y adhérer.
4. Seuls les Etats qui ont ratifié, accepté ou approuvé la Convention de 1992 sur la responsabilité ou qui y ont adhéré peuvent ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer.
5. 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 de l'Organisation.
6. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention de 1971 portant création du Fonds est lié par les dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds à l'égard des Parties à cette seule convention.
7. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement à la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

### **Article 29** Renseignements relatifs aux hydrocarbures donnant lieu à contribution

1. Avant l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard d'un Etat, cet Etat doit, lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 28, paragraphe 5, et ultérieurement chaque année à une date désignée par le Secrétaire général de l'Organisation, communiquer à ce dernier le nom et l'adresse des personnes qui, pour cet Etat, seraient tenues de contribuer au Fonds, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ainsi que des renseignements sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues sur le territoire de cet Etat par ces personnes au cours de l'année civile précédente.

2. Au cours de la période transitoire, l'Administrateur communique chaque année au Secrétaire général de l'Organisation, pour les Parties, des données sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçues par les personnes tenues de verser une contribution au Fonds conformément à l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.

### **Article 30** Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

- a) au moins huit Etats ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'Organisation; et
- b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 29, que les personnes qui seraient tenues à contribution, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

2. Toutefois, le présent Protocole ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 sur la responsabilité.

3. Pour chacun des Etats qui ratifient, acceptent ou approuvent le présent Protocole ou y adhèrent après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le Protocole entre en vigueur douze mois après la date du dépôt par cet Etat de l'instrument approprié.

4. Tout Etat peut, au moment du dépôt de son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole, déclarer que cet instrument est sans effet, aux fins du présent article, jusqu'à l'expiration du délai de six mois prévu à l'article 31.

5. Tout Etat qui a fait une déclaration conformément au paragraphe précédent peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation. Tout retrait ainsi effectué prend effet à la date de la réception de la notification et tout Etat effectuant un tel retrait est considéré comme ayant déposé à cette date son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relatif au présent Protocole.

6. Tout Etat qui a fait une déclaration en vertu de l'article 13, paragraphe 2, du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité est réputé avoir également fait une déclaration en vertu du paragraphe 4 du présent article. Le retrait d'une déclaration faite en vertu dudit article 13, paragraphe 2, est considéré comme constituant également un retrait en vertu du paragraphe 5 du présent article.

### **Article 31** Dénonciation des Conventions de 1969 et de 1971

Sous réserve des dispositions de l'article 30, dans un délai de six mois après la date à laquelle les conditions suivantes sont remplies:

- a) au moins huit Etats sont devenus Parties au présent Protocole ou ont déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, que ce dernier relève ou non de l'article 30, paragraphe 4, et
- b) le Secrétaire général de l'Organisation a été informé, conformément à l'article 29, que les personnes qui sont ou seraient tenues à contribution, en application de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, ont reçu, au cours de l'année civile précédente, au moins 750 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution,

chaque Partie au présent Protocole et chaque Etat qui a déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion relevant ou non de l'article 30, paragraphe 4, dénonce, s'il est Partie à celles-ci, la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1969 sur la responsabilité, la dénonciation prenant effet douze mois après l'expiration du délai de six mois susmentionné.

### **Article 32** Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.
2. L'Organisation convoque une conférence des Etats contractants ayant pour objet de réviser ou de modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds à la demande du tiers au moins de tous les Etats contractants.

### **Article 33** Modifications des limites d'indemnisation

1. A la demande d'un quart des Etats contractants au moins, toute proposition visant à modifier les limites d'indemnisation prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.
2. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation pour qu'il l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
3. Tous les Etats contractants à la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants présents et votant au sein du Comité juridique élargi conformément au

paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants soient présents au moment du vote.

5. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant et des fluctuations de la valeur des monnaies. Il tient également compte des rapports qui existent entre les limites prévues à l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, et les limites prévues à l'article V, paragraphe 1, de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

6. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant le 15 janvier 1998 ni avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article. Aucun amendement prévu en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'entrée en vigueur du présent Protocole.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter du 15 janvier 1993.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 du présent article est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des Etats qui étaient Etats contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'Organisation qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

9. Tous les Etats contractants sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole conformément à l'article 34, paragraphes 1 et 2, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur.

10. Lorsqu'un amendement a été adopté par le Comité juridique mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par ledit amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat est lié par un amendement à compter

de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

#### **Article 34** Dénonciation

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 auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général de l'Organisation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
4. La dénonciation de la Convention de 1992 sur la responsabilité est considérée comme une dénonciation du présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la date à laquelle la dénonciation du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité prend effet conformément à l'article 16 de ce protocole.
5. Tout Etat contractant au présent Protocole qui n'a pas dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds non plus que la Convention de 1969 sur la responsabilité ainsi que le prescrit l'article 31 est réputé avoir dénoncé le présent Protocole, cette dénonciation prenant effet douze mois après l'expiration du délai de six mois mentionné dans cet article. A compter de la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 prennent effet, toute Partie au présent Protocole qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention de 1969 sur la responsabilité ou d'adhésion à celle-ci est réputée avoir dénoncé le présent Protocole à compter de la date à laquelle cet instrument prend effet.
6. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'une quelconque d'entre elles de la Convention de 1971 portant création du Fonds en vertu de l'article 41 de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole.
7. Nonobstant toute dénonciation du présent Protocole faite par une Partie conformément au présent article, les dispositions du présent Protocole sur l'obligation de verser une contribution en vertu de l'article 10 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le présent Protocole, pour un événement survenu dans les conditions prévues à l'article 12, paragraphe 2, alinéa b), de la Convention modifiée, avant que la dénonciation ne prenne effet, continuent de s'appliquer.

### **Article 35** Sessions extraordinaires de l'Assemblée

1. Tout Etat contractant peut, dans un délai de quatre-vingt-dix jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation qui entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants, demander à l'Administrateur de convoquer l'Assemblée en session extraordinaire. L'Administrateur convoque l'Assemblée de telle façon qu'elle se réunisse dans un délai de soixante jours après la réception de la demande.
2. L'Administrateur peut, de sa propre initiative, convoquer l'Assemblée en session extraordinaire dans un délai de soixante jours après le dépôt d'un instrument de dénonciation s'il considère que cette dénonciation entraînera, à son avis, une augmentation considérable du niveau des contributions des autres Etats contractants.
3. Si, au cours d'une session extraordinaire, tenue conformément au paragraphe 1 ou 2, l'Assemblée décide que la dénonciation entraînera une augmentation considérable du niveau des contributions pour les autres Etats contractants, chacun de ces Etats peut, au plus tard cent vingt jours avant la date à laquelle la dénonciation prend effet, dénoncer le présent Protocole. Cette dénonciation prend effet à la même date.

### **Article 36** Extinction du Protocole

1. Le présent Protocole cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des Etats contractants devient inférieur à trois.
2. Les Etats qui sont liés par le présent Protocole la veille de la date à laquelle il cesse d'être en vigueur prennent toutes les mesures nécessaires pour que le Fonds puisse exercer les fonctions prévues à l'article 37 du présent Protocole et, pour ces fins seulement, restent liés par le présent Protocole.

### **Article 37** Liquidation du Fonds

1. Au cas où le présent Protocole cesserait d'être en vigueur, le Fonds:
  - a) devra assumer ses obligations relatives à tout événement survenu avant que le Protocole ait cessé d'être en vigueur;
  - b) pourra exercer ses droits en matière de recouvrement des contributions dans la mesure où ces dernières sont nécessaires pour lui permettre de remplir les obligations visées à l'alinéa a), y compris les frais d'administration qu'il devra engager à cet effet.
2. L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds entre les personnes ayant versé des contributions.
3. Aux fins du présent article, le Fonds demeure une personne juridique.

### **Article 38** Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article 33 sont déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation:

- a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
  - i) de toute signature nouvelle ou dépôt d'instrument nouveau et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
  - ii) de toute déclaration et notification effectuées en vertu de l'article 30, y compris les déclarations et retraits réputés avoir été effectués conformément à cet article;
  - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
  - iv) de la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 doivent être effectuées;
  - v) de toute proposition visant à modifier les limites d'indemnisation, qui a été présentée conformément à l'article 33, paragraphe 1;
  - vi) de tout amendement qui a été adopté conformément à l'article 33, paragraphe 4;
  - vii) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu de l'article 33, paragraphe 7, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
  - viii) de tout dépôt d'un instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date du dépôt et de la date à laquelle cette dénonciation prend effet;
  - ix) de toute dénonciation réputée avoir été effectuée en vertu de l'article 34, paragraphe 5;
  - x) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet le texte 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 39** Langues

Le présent Protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres, ce vingt-sept novembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

*Suivent les signatures*

# Convention de Strasbourg sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure

*Texte original*

(CLNI)

---

La République fédérale d'Allemagne, le Royaume de Belgique, la République française, le Grand-Duché du Luxembourg, le Royaume des Pays-Bas, la Confédération suisse,

reconnaissant l'utilité d'harmoniser le droit applicable en matière de limitation de responsabilité en navigation intérieure en particulier sur le Rhin et la Moselle, ont décidé de conclure une Convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit:

## Chapitre I Le droit à limitation

### Article 1 Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de bateaux et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

#### 2. L'expression

- a) «propriétaire de bateau» désigne le propriétaire, le locataire, l'affrètement, l'armateur et l'armateur-gérant d'un bateau;
- b) «bateau» désigne un bateau de navigation intérieure et englobe également les hydroglisseurs, les bacs et les menues embarcations, mais non pas les aéroglisseurs. Sont assimilés aux bateaux les dragues, grues, élévateurs et tous autres engins ou outillages flottants et mobiles de nature analogue;
- c) «assistant» désigne toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2, paragraphe 1, lettres d), e) et f).

3. Si l'une quelconque des créances visées à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue dans la présente Convention.

4. Dans la présente Convention, l'expression «responsabilité du propriétaire de bateau» comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le bateau lui-même.

5. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément à la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

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

## **Article 2** Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des articles 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de responsabilité:

- a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes ou dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation); survenus à bord du bateau ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;
- b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;
- c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extracontractuelle et survenus en relation directe avec l'exploitation du bateau ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;
- d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;
- e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du bateau;
- f) créances produites par une autre personne que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la présente Convention et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes du paragraphe 1, lettres d), e) et f), ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

## **Article 3** Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

- a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage ou de contribution en avarie commune;
- b) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de responsabilité pour dommages nucléaires;

- c) aux créances contre le propriétaire d'un bateau nucléaire pour dommages nucléaires;
- d) aux créances des préposés du propriétaire du bateau ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du bateau ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du bateau ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du bateau ou l'assistant 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 6.

#### **Article 4** Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable 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.

#### **Article 5** Compensation de créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

## **Chapitre II**

### **Limites de responsabilité**

#### **Article 6** Limites générales

1. Les limites de responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont calculées comme suit:

- a) à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles:
  - i) pour un bateau non affecté au transport de marchandises, notamment un bateau à passagers, 200 unités de compte pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau à l'enfoncement maximal autorisé, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
  - ii) pour un bateau affecté au transport de marchandises, 200 unités de compte par tonne de port en lourd du bateau, majoré pour les bateaux munis de moyens mécaniques de propulsion de 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;
  - iii) pour un pousseur ou remorqueur, 700 unités de compte pour chaque KW de la puissance de leurs machines de propulsion;

- iv) pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, son montant de responsabilité calculé conformément à l'alinéa (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que le pousseur a fourni à l'une ou plusieurs de ces barges des services d'assistance ou de sauvetage;
  - v) pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, son montant de responsabilité calculé conformément aux alinéas (i), (ii) ou (iii) est majoré de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des autres bateaux; cette majoration n'est pas applicable dans la mesure où il est prouvé que ce bateau a fourni à l'un ou plusieurs des bateaux accouplés des services d'assistance ou de sauvetage;
  - vi) pour les engins ou outillages flottants et mobiles au sens de l'article premier, paragraphe 2, lettre b), deuxième phrase, leur valeur au moment de l'événement;
- b) à l'égard de toutes les autres créances, la moitié des montants visés à la lettre a);
  - c) lorsque le montant calculé conformément à la lettre a) est insuffisant pour régler intégralement les créances y visées, le montant calculé conformément à la lettre b) peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à la lettre a) et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à la lettre b);
  - d) dans aucun cas, les limites de responsabilité ne peuvent être inférieures à 200 000 unités de compte à l'égard des créances pour mort ou lésions corporelles et à 100 000 unités de compte à l'égard de toutes les autres créances.

2. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 1, lettre c), un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables, écluses, ponts et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées au paragraphe 1, lettre b), la priorité qui est prévue par cette législation.

3. Les limites de responsabilité visées au paragraphe 1, lettre d), s'appliquent aussi à tout assistant fournissant des services d'assistance ou de sauvetage à un bateau et n'agissant ni à partir d'un bateau de navigation intérieure ni à partir d'un navire de mer ou à tout assistant agissant uniquement à bord du bateau auquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage.

### **Article 7** Limites applicables aux créances des passagers

1. Dans le cas des créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du bateau est fixée à une somme de 60 000 unités de compte multipliées par le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter d'après le certificat du bateau ou, si le nombre de passagers que le bateau est autorisé à transporter n'est pas prescrit, cette limitation est fixée par le nombre de passagers effectivement transportés par le bateau au moment de l'événement.

Ces limites ne peuvent pas être inférieures à 720 000 unités de compte ou supérieures aux montants suivants:

- a) 3 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 100 passagers;
- b) 6 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport n'excédant pas 180 passagers;
- c) 12 millions d'unités de compte pour les bateaux d'une capacité autorisée au transport supérieure à 180 passagers.

2. Aux fins du présent article, «créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un bateau» signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce bateau ou pour le compte de cette personne:

- a) en vertu d'un contrat de transport de passager, ou
- b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

### **Article 8** Unité de compte

1. L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis 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 aura été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat.

2. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

3. Les Etats Parties peuvent fixer, sur la base de la méthode de calcul visée au paragraphe 1, l'équivalent des montants visés aux articles 6 et 7 dans leur monnaie nationale en chiffres arrondis. Lorsque, par suite d'un changement de la valeur en Droit de tirage spécial de la monnaie nationale, les montants exprimés en cette monnaie s'écartent de plus de 10 pour cent de la valeur réelle exprimée en Droit de tirage spécial aux articles 6 et 7, les montants devront être adaptés à leur valeur réelle. Les Etats Parties communiquent au dépositaire les sommes exprimées en monnaie nationale ainsi que toute modification de ces sommes.

**Article 9** Concours de créances

1. Sans préjudice du paragraphe 2, les limites de responsabilité déterminées selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

- a) à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier, paragraphe 2, lettre a), et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci, ou
- b) à l'égard du propriétaire d'un bateau qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce bateau et à l'égard de l'assistant ou des assistants agissant à partir dudit bateau et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci, ou
- c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un bateau de navigation intérieure ou d'un navire de mer ou agissant uniquement à bord du bateau auquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

- 2. a) Lorsque, conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre a), alinéa (iv), le montant de responsabilité pour un pousseur qui, au moment où le dommage a été causé, était accouplé avec des barges en convoi poussé, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd des barges poussées, le montant de responsabilité de chacune des barges est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd de la barge poussée.
- b) Lorsque, conformément à l'article 6, paragraphe 1, lettre a), alinéa (v), le montant de responsabilité pour un bateau muni de moyens mécaniques de propulsion qui, au moment où le dommage a été causé, assure la propulsion d'autres bateaux accouplés à ce bateau, est majoré, à l'égard des créances nées de l'événement, de 100 unités de compte par tonne de port en lourd ou par mètre cube de déplacement d'eau des bateaux accouplés, le montant de responsabilité pour chaque bateau accouplé est réduit, à l'égard des créances nées de ce même événement, de 100 unités de compte pour chaque tonne de port en lourd ou pour chaque mètre cube de déplacement d'eau du bateau accouplé.

3. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées à l'article premier, paragraphe 2, lettre a), s'agissant du bateau auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

#### **Article 10** Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué conformément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.
2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent.
3. Les règles de procédure en vue de l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

### **Chapitre III** **Le fonds de limitation**

#### **Article 11** Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour une créance soumise à limitation, ou, si aucune action n'est engagée, auprès du tribunal compétent ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action peut être engagée pour une créance soumise à limitation. Le fonds doit être constitué à concurrence du montant tel que calculé selon les dispositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont la personne qui constitue le fonds peut être responsable, augmenté des intérêts courus 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 payer les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.
2. Un 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 toute autre autorité compétente.
3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées à l'article 9, paragraphe 1, lettres a), b) ou c), au paragraphe 3, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées à l'article 9 paragraphe 1 lettres a), b) ou c) ou au paragraphe 3.

### **Article 12 Répartition du fonds**

1. Sous réserve des dispositions de l'article 6, paragraphes 1 et 2, et de celles 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 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.

### **Article 13 Fin de non-recevoir**

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, 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 d'un fonds conformément à l'article 11, tout bateau ou tout autre bien appartenant à une personne au profit de laquelle le fonds a été constitué, qui a fait l'objet d'une saisie dans la juridiction d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ainsi que toute garantie fournie doit faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat.
3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

### **Article 14 Loi applicable**

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation ainsi que toutes règles de procédure y relatives, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

## **Chapitre IV**

### **Champ d'application**

#### **Article 15**

1. La présente Convention s'applique à la limitation de la responsabilité du propriétaire d'un bateau ou d'un assistant lorsqu'au moment de l'événement donnant naissance aux créances:

- a) le bateau a navigué sur l'une des voies d'eau soumises au régime de la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 ou à celui de la Convention du 27 octobre 1956 au sujet de la canalisation de la Moselle, ou
- b) des services d'assistance ou de sauvetage ont été fournis dans l'étendue d'une desdites voies d'eau à un bateau se trouvant en danger ou à la cargaison d'un tel bateau, ou
- c) un bateau coulé, naufragé, échoué ou abandonné dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou la cargaison d'un tel bateau ont été renfloués, enlevés, détruits ou rendus inoffensifs.

La présente Convention s'applique aussi à la limitation de la responsabilité d'un assistant fournissant des services d'assistance d'un bateau de navigation intérieure à un navire de mer en danger dans l'étendue d'une desdites voies d'eau ou à la cargaison d'un tel navire.

2. Tout Etat peut lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ou à tout moment postérieur déclarer au moyen d'une notification adressée au depositaire que la présente Convention est aussi applicable à d'autres voies d'eau que celles mentionnées au paragraphe 1 à condition que celles-ci soient situées sur le territoire de cet Etat.

La présente Convention prend effet, pour les voies d'eau mentionnées dans la notification, le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois suivant la réception de la notification ou, si la présente Convention n'est pas encore entrée en vigueur, avec son entrée en vigueur.

3. Tout Etat qui a fait une déclaration en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au depositaire. Le retrait prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans la déclaration.

## **Chapitre V**

### **Clauses finales**

#### **Article 16** Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats Parties à la Convention révisée pour la navigation du Rhin du 17 octobre 1868 et du Grand-Duché du Luxembourg du 4 novembre 1988 au 4 novembre 1989 au siège

de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin à Strasbourg et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. La présente Convention est soumise à la ratification, l'acceptation ou l'approbation des Etats qui l'ont signée.

3. Les Etats autres que ceux visés au paragraphe 1, disposant d'une liaison navigable directe avec les voies d'eau visées à l'article 15, paragraphe 1, peuvent, par décision unanime des Etats à l'égard desquels la présente Convention est entrée en vigueur, être invités à adhérer. Le dépositaire convoque les Etats mentionnés à la première phrase pour se prononcer sur la décision d'invitation. La décision comporte les adaptations de la présente Convention nécessaires en cas d'adhésion de l'Etat à inviter, en particulier au regard de la conversion des montants de responsabilité dans la monnaie nationale d'un Etat, qui n'est pas membre du Fonds monétaire international. La décision entrera en vigueur lorsque tous les Etats Parties à la présente Convention mentionnés à la première phrase auront notifié l'acceptation de la décision au Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin. Tout Etat ainsi invité peut adhérer à la Convention telle qu'elle sera modifiée par la décision.

4. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.

#### **Article 17** Entrée en vigueur

1. La présente Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle trois des Etats mentionnés à l'article 16, paragraphe 1, auront déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la présente Convention ont été remplies, la Convention entrera en vigueur le premier jour du mois suivant l'expiration d'une période de trois mois à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.

#### **Article 18** Réserves

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion ainsi que, pour une réserve visée à la lettre b), à tout moment ultérieur, réserver le droit d'exclure l'application des règles de la présente Convention en totalité ou en partie:

- a) aux créances pour dommages dus au changement de la qualité physique, chimique ou biologique de l'eau;
- b) aux créances pour dommages causés par les matières dangereuses au cours de leur transport, dans la mesure où ces créances sont régies par une Convention internationale ou une loi nationale qui exclut la limitation de

- responsabilité ou fixe des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la présente Convention;
- c) aux créances visées à l'article 2, paragraphe premier, lettres d) et e);
  - d) aux bateaux de sport et de plaisance ainsi qu'aux bateaux qui ne sont pas employés dans la navigation à des fins lucratives;
  - e) aux allèges exclusivement employées dans les ports pour les transbordements.
2. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer qu'il n'appliquera pas aux créances résultant d'un événement survenu sur ses voies d'eau, les limites maximales de responsabilité prévues à l'article 7, paragraphe 1, deuxième phrase, lettres a) et b).
3. Des réserves faites lors de la signature doivent être confirmées lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.
4. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au dépositaire. Le retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue ou à une date postérieure spécifiée dans la notification.

#### **Article 19** Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties par notification adressée au dépositaire, à tout moment, un an après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation prend effet le premier jour du mois suivant l'expiration d'une année à compter de la date à laquelle la notification est reçue ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

#### **Article 20** Révision des montants de limitation

1. A la demande d'un Etat Partie à la présente Convention, le dépositaire convoquera une Conférence de tous les Etats Contractants pour délibérer sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7 ou le remplacement de l'unité de compte visée à l'article 8 de la présente Convention.
2. Lors du débat sur la révision des montants de limitation prévus aux articles 6 et 7, il doit être tenu compte de l'expérience acquise en matière d'événements dommageables et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.
3. a) Aucun amendement visant à modifier les montants de limitation en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.

- b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la présente Convention majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle la présente Convention a été ouverte à la signature.
  - c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la présente Convention.
4. La décision de réviser les montants de limitation prévus aux articles 6 et 7, ou de remplacer l'unité de compte visée à l'article 8, est prise à la majorité des deux tiers des Etats Contractants présents et votant, comprenant une majorité des deux tiers des Etats mentionnés à l'article 16, paragraphe 1, pour lesquels la présente Convention est entrée en vigueur.
5. Le dépositaire notifie à tous les Etats Contractants les amendements décidés selon le paragraphe 2. L'amendement est réputé accepté après l'expiration d'un délai de 6 mois à compter de la date de la notification, à moins que, dans ce délai, un tiers des Etats Contractants aient notifié au dépositaire leur refus d'accepter cet amendement.
6. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 5 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation, à l'égard de tous les Etats qui, à ce moment, sont Parties à la présente Convention, à moins qu'ils ne dénoncent la présente Convention, conformément à l'article 19, paragraphe 1, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque ledit amendement entre en vigueur. L'amendement lie tout Etat devenant Partie à la présente Convention après la date visée à la première phrase.

#### **Article 21 Dépositaire**

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin.
2. Le Secrétaire Général de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
  - a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats mentionnés à l'article 16, paragraphe 1, ainsi qu'à tous les autres Etats qui adhèrent à la présente Convention;
  - b) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré:
    - i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute déclaration et réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature, ce dépôt ou cette déclaration sont intervenus;
    - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
    - iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
    - iv) de tout amendement réputé avoir été accepté en vertu de l'article 20, paragraphe 5, ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément à l'article 20, paragraphe 6;

- v) de chaque décision par laquelle un Etat est invité à adhérer en vertu de l'article 16, paragraphe 3, première phrase, ainsi que de la date d'entrée en vigueur de la décision;
- vi) de toute communication requise par l'une quelconque des dispositions de la présente Convention.

#### **Article 22** Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues allemande, française et néerlandaise, chaque texte faisant également foi.

*En foi de quoi*, les soussignés, ayant déposé leurs pleins pouvoirs, ont signé la présente Convention.

Fait à Strasbourg, le 4 novembre 1988

*Suivent les signatures*

**Message concernant plusieurs conventions internationales et protocoles internationaux  
dans le domaine de la navigation maritime et intérieure ainsi que la modification de la loi  
sur la navigation maritime du 3 mai 1995**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	4
Volume	
Volume	
Heft	40
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	95.031
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.10.1995
Date	
Data	
Seite	233-349
Page	
Pagina	
Ref. No	10 108 365

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.