

Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes et d'autres mesures complémentaires ⁽¹⁾

(2002/C 227 E/24)

COM(2002) 313 final — 2000/0326(COD)

(Présentée par la Commission le 12 juin 2002 conformément à l'article 250, paragraphe 2, du traité CE)

⁽¹⁾ JO C 120 E du 24.4.2001, p. 79.

PROPOSITION INITIALE

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2 et son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social,

vu l'avis du Comité des régions,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité,

considérant ce qui suit:

(1) Il convient de garantir indemnisation équitable des personnes qui subissent des dommages du fait de pollutions résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers dans les eaux européennes.

(2) Le régime international de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en provenance de navires, tel qu'il a été établi par la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992 et par la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par le protocole de 1992, offre certaines garanties importantes à cet égard.

(3) L'indemnisation maximale prévue par le régime international est jugée insuffisante pour couvrir intégralement les coûts des accidents de pétroliers prévisibles en Europe.

PROPOSITION MODIFIÉE

Inchangé

(1) Il convient de garantir l'indemnisation la plus complète et équitable que possible des personnes ou des organismes qui subissent, de façon directe ou indirecte, des dommages du fait de pollutions résultant de fuites ou de rejets d'hydrocarbures provenant de pétroliers dans les eaux européennes.

Inchangé

(3) L'indemnisation maximale prévue par le régime international est jugée insuffisante pour couvrir intégralement les coûts des accidents prévisibles en Europe.

PROPOSITION INITIALE

- (4) Une première mesure pour améliorer la protection des victimes en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe consiste à accroître considérablement le montant maximal des indemnités disponibles pour faire face à de tels déversements. Cela peut se faire en complétant le régime international par l'institution d'un fonds européen chargé d'indemniser les requérants qui n'ont pas pu être complètement indemnisés dans le cadre du régime d'indemnisation international parce que le montant total des demandes d'indemnisation jugées recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.
- (5) Un fonds européen d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures doit reposer sur les mêmes règles, principes et procédures que ceux du FIPOL afin d'éviter toute incertitude pour les victimes qui demandent à être indemnisées et d'éviter toute inefficacité ou double emploi par rapport au travail effectué dans le cadre du FIPOL.
- (6) Compte tenu du principe du pollueur payeur, les coûts des déversements d'hydrocarbures devraient être supportés par le secteur d'activité impliqué dans le transport d'hydrocarbures par mer.
- (7) Des mesures harmonisées à l'échelon communautaire pour assurer une indemnisation supplémentaire en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe permettront de répartir les coûts de ces déversements entre tous les États membres côtiers.
- (8) Un fonds d'indemnisation communautaire (fonds COPE) reposant sur le régime international existant est le moyen le plus efficace pour atteindre ces objectifs.
- (9) Le fonds COPE aura la possibilité de demander le remboursement de ses dépenses aux parties impliquées dans les événements de pollutions par hydrocarbures, dans la mesure où le droit international l'y autorise.
- (10) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de gestion au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision.

PROPOSITION MODIFIÉE

- (4) Une première mesure pour améliorer la protection des victimes en cas de déversement d'hydrocarbures en Europe consiste à accroître considérablement le montant maximal des indemnités disponibles pour faire face à de tels déversements. Cela pourrait se faire en complétant le régime international actuel par l'institution d'un fonds international supplémentaire. En attendant que ce fonds international soit pleinement opérationnel dans tous les États membres concernés et offre une protection adéquate en cas d'accidents survenant dans les eaux communautaires, il convient d'instaurer un fonds européen chargé d'indemniser les requérants qui n'ont pas pu être complètement indemnisés dans le cadre du régime d'indemnisation international parce que le montant total des demandes d'indemnisation jugées recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.
- (5) Un fonds européen d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution doit reposer sur les mêmes règles, principes et procédures que ceux du FIPOL afin d'éviter toute incertitude pour les victimes qui demandent à être indemnisées et d'éviter toute inefficacité ou double emploi par rapport au travail effectué dans le cadre du FIPOL.
- Inchangé
- (7) Des mesures harmonisées à l'échelon communautaire pour assurer une indemnisation supplémentaire en cas de déversement en Europe permettront de répartir les coûts de ces déversements entre tous les États membres.
- (8) Un fonds d'indemnisation communautaire (fonds COPE) reposant sur le régime international existant est actuellement le moyen le plus efficace pour atteindre ces objectifs.
- Inchangé
- (10) Les mesures nécessaires à la mise en œuvre du présent règlement étant des mesures de gestion au sens de l'article 2 de la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾, il convient que ces mesures soient arrêtées selon la procédure de gestion prévue à l'article 4 de ladite décision. La Commission étudiera, en temps opportun, la possibilité de déléguer la gestion quotidienne du fonds COPE à l'Agence européenne pour la sécurité maritime instituée par le règlement (CE) n° ...

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

PROPOSITION INITIALE

- (11) Étant donné qu'une indemnisation équitable des victimes de déversements d'hydrocarbures ne constitue pas nécessairement une mesure suffisamment dissuasive pour contraindre les exploitants du secteur du transport maritime d'hydrocarbures à agir avec diligence, il faut prévoir une disposition distincte pour imposer des sanctions financières à toute personne ayant contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, intentionnels ou imputables à une négligence grave.
- (12) Compte tenu du principe de subsidiarité, un règlement du Parlement européen et du Conseil constitue l'instrument juridique le plus approprié, étant donné qu'il est contraignant dans tous ses éléments et directement applicable dans tous les États membres, ce qui réduit au maximum le risque d'une divergence d'application de cet instrument entre les États membres.
- (13) Il convient d'entreprendre une révision du régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures parallèlement aux mesures prévues dans le présent règlement, afin de lier plus étroitement les responsabilités et les actes des protagonistes du secteur du transport d'hydrocarbures par mer et leur exposition à la responsabilité. Plus précisément, la responsabilité du propriétaire de navire devrait être illimitée s'il était établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; le régime de responsabilité ne devrait pas protéger explicitement certains autres acteurs essentiels du transport d'hydrocarbures par mer; il conviendrait de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objectif

L'objet du présent règlement est d'assurer une indemnisation équitable pour les dommages par pollution dans les eaux de l'Union européenne résultant du transport d'hydrocarbures par mer, en complétant à l'échelon communautaire le régime international de responsabilité et d'indemnisation existant, et d'instaurer l'imposition de sanctions financières à toute personne convaincue d'avoir contribué à un événement de pollution par hydrocarbures par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave.

PROPOSITION MODIFIÉE

Inchangé

- (13) Il convient d'entreprendre une révision du régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures parallèlement aux mesures prévues dans le présent règlement, afin de lier plus étroitement les responsabilités et les actes des protagonistes du secteur du transport maritime et leur exposition à la responsabilité. Plus précisément, la responsabilité du propriétaire de navire devrait être illimitée s'il était établi que les dommages causés par la pollution résultent d'une négligence grave de sa part; le régime de responsabilité ne devrait pas protéger explicitement certains autres acteurs essentiels du transport maritime; il conviendrait de réexaminer l'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement en tant que tel et de l'étendre en s'inspirant de régimes d'indemnisation comparables institués dans le cadre du droit communautaire; en outre des progrès doivent être réalisés en vue d'une réglementation relative à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages survenant lors du transport de substances nocives ou dangereuses.

- (13 bis) Le présent règlement devrait être modifié en fonction des changements apportés au régime international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dont il s'inspire, afin d'éviter toute contradiction entre les deux régimes,

Inchangé

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

*Article 2***Champ d'application**

Le présent règlement s'applique:

- 1) aux dommages par pollution survenus:
 - a) sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État membre, et
 - b) dans la zone économique exclusive d'un État membre établie conformément au droit international ou, si un État membre n'a pas établi cette zone, dans une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, déterminée par cet État 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;
- 2) aux mesures de sauvegarde, où qu'elles soient prises, destinées à éviter ou à réduire de tels dommages.

*Article 3***Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «convention CLC»: la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans sa version de 1992;
- 2) «convention FIPOL»: la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, modifiée par son protocole de 1992;
- 3) «hydrocarbures»: les hydrocarbures minéraux persistants, notamment le pétrole brut, le fioul, 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;
- 4) «hydrocarbures donnant lieu à contribution»: le pétrole brut et le fioul, tels qu'ils sont définis aux points a) et b) ci-dessous:
 - a) «pétrole brut»: 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»);

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

- b) «fioul»: 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 fioul numéro quatre (désignation D 396-69) de l'«American Society for Testing and Materials» ou plus lourds que ce fioul;
- 5) «tonne»: s'appliquant aux hydrocarbures, tonne métrique;
- 6) «installation terminale»: 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;
- 7) «événement»: 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. Lorsqu'un événement consiste en une succession de faits, on considère qu'il est survenu à la date du premier de ces faits;
- 8) «personne»: toute personne physique ou toute personne morale de droit public ou de droit privé, y compris un État et ses subdivisions politiques;
- 9) «FIPOL»: le fonds institué par la convention FIPOL.

*Article 4***Institution d'un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes**

Un fonds d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes, ci-après dénommé «fonds COPE», 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 CLC et de la convention FIPOL est insuffisante; et
- b) faire réaliser les tâches connexes exposées dans le présent règlement.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

*Article 5***Indemnisation**

1. Le fonds COPE indemnise toute personne ayant droit à une indemnité pour des dommages dus à la pollution en vertu de la convention FIPOL, mais qui n'a pas pu être indemnisée complètement et de manière équitable dans le cadre de cette convention, parce que la totalité des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant des indemnités disponibles dans le cadre de la convention FIPOL.

2. Les droits d'une personne à être indemnisée dans le cadre de la convention FIPOL sont déterminés conformément aux dispositions de la convention FIPOL et selon la procédure prévue par celle-ci.

3. Le fonds COPE ne verse aucune indemnité avant que les résultats de l'évaluation des droits visée au paragraphe 2 n'aient été approuvés par la Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2.

4. Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1 et 2, la Commission peut décider de ne pas verser d'indemnité au propriétaire, au gérant ou à l'exploitant d'un navire impliqué dans un événement ou à leurs représentants. De la même manière, la Commission peut décider de ne pas indemniser une personne liée par une relation contractuelle avec le transporteur concernant le transport au cours duquel un événement s'est produit, ou toute autre personne impliquée directement ou indirectement dans ce transport. La Commission, statuant conformément à l'article 9, paragraphe 2, détermine quels sont les requérants qui appartiennent à ces catégories, le cas échéant, et prend ses décisions en conséquence.

5. Le montant global des indemnités payables par le fonds COPE est limité à l'égard de tout événement, de sorte que la somme de ce montant et du montant des indemnités effectivement payées en vertu de la convention CLC et de la convention FIPOL pour des dommages par pollution qui entrent dans le champ d'application du présent règlement ne dépasse pas la somme d'un milliard d'euros.

6. Lorsque le montant des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant global des indemnités payables en vertu du paragraphe 5, le montant disponible est réparti de telle manière que la proportion entre chaque demande d'indemnisation recevable et le montant des indemnités effectivement perçues par les requérants en vertu du présent règlement soit identique pour tous les requérants.

6 bis. Sans préjudice de l'article 6, le fonds COPE doit prévoir la possibilité d'un versement anticipé au bénéfice des requérants dans un délai de six mois après l'admission de la demande d'indemnisation conformément au paragraphe 2.

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

Article 6

Inchangé

Contributions des entités qui reçoivent des hydrocarbures

1. Toute personne qui reçoit des quantités totales annuelles de plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situés sur le territoire d'un État membre, et qui est astreinte à contribuer au FIPOL, est aussi astreinte à contribuer au fonds COPE.

2. Les contributions ne sont collectées qu'à la suite d'un événement entrant dans le champ d'application du présent règlement et pour lequel les limites d'indemnisation maximales du FIPOL sont dépassées ou risquent d'être dépassées. Le montant total des contributions à percevoir pour chaque événement de ce type est fixé par la Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2. Sur la base de cette décision, la Commission calcule pour chaque personne visée au paragraphe 1 le montant de sa contribution, sur la base d'une somme fixe pour chaque tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue par cette personne.

3. Les sommes visées au paragraphe 2 sont calculées en divisant le montant total des contributions demandées par le volume total des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçu dans tous les États membres au cours de l'année concernée.

4. Les États membres veillent à ce que toute personne qui reçoit des hydrocarbures donnant lieu à contribution sur son territoire dans des quantités telles qu'elle est astreinte à contribuer au fonds COPE figure sur une liste à établir et à tenir à jour par la Commission conformément aux dispositions suivantes du présent article.

5. Chaque État membre communique à la Commission le nom et l'adresse de toute personne astreinte, pour ce qui le concerne, à contribuer au fonds COPE en application du présent article, ainsi que les informations relatives aux quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues par chacune de ces personnes au cours de l'année civile précédente.

6. Afin de vérifier, à tout moment, qui sont les personnes astreintes à contribuer au fonds COPE et d'établir le cas échéant les quantités d'hydrocarbures à prendre en compte pour chacune de ces personnes lorsqu'il faut déterminer le montant de leur contribution, la liste constitue une preuve suffisante à première vue des faits qui y sont indiqués.

7. Les contributions sont versées à la Commission et la collecte est complètement achevée au plus tard un an après que la Commission a pris la décision de percevoir les contributions.

7. Les contributions sont versées au fonds COPE et la collecte est complètement achevée au plus tard un an après que la Commission a pris la décision de percevoir les contributions.

8. Les contributions visées dans le présent article sont employées exclusivement aux fins de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution conformément à l'article 5.

Inchangé

PROPOSITION INITIALE

9. Tout surplus éventuel de contributions perçues pour un événement particulier et qui n'a pas été affecté à l'indemnisation pour des dommages en rapport avec cet événement ou à un but étroitement lié à cette indemnisation est restitué à la personne qui a versé la contribution, au plus tard six mois après la fin de la procédure d'indemnisation relative à cet événement.

10. Si un État membre ne remplit pas ses obligations relatives au fonds COPE et qu'il en résulte une perte financière pour celui-ci, cet État membre est astreint à indemniser le fonds COPE pour cette perte.

*Article 7***Subrogation**

À l'égard de toute indemnité qu'il paie conformément à l'article 5, le fonds COPE est subrogé dans les droits de la personne ainsi indemnisée dont celle-ci peut bénéficier en vertu de la convention CLC ou de la convention FIPOL.

*Article 8***Représentation et gestion du fonds COPE**

1. La Commission est le représentant du fonds COPE. À ce titre, elle accomplit les tâches exposées dans le présent règlement ou nécessaires par ailleurs au bon fonctionnement du fonds COPE.

2. La Commission, statuant conformément à la procédure visée à l'article 9, paragraphe 2, prend les décisions suivantes relatives au fonctionnement du fonds COPE:

- a) elle fixe les contributions à prélever conformément à l'article 6;
- b) elle approuve le règlement des demandes d'indemnisation conformément à l'article 5, paragraphe 3 et se prononce sur la répartition entre les requérants du montant disponible au titre de la réparation des dommages conformément à l'article 5, paragraphe 6;
- c) elle prend les décisions relatives au paiement des indemnités aux requérants visés à l'article 5, paragraphe 4; et
- d) elle fixe les conditions dans lesquelles peuvent être effectués des versements provisoires afin que les victimes de dommages par pollution soient indemnisées le plus rapidement possible.

PROPOSITION MODIFIÉE

11. La responsabilité financière assumée par le fonds COPE lorsqu'un événement survient est limitée aux contributions collectées et reçues en rapport avec cet événement conformément au présent article.

Inchangé

PROPOSITION INITIALE

*Article 9***Comité**

1. La Commission est assistée par un comité du fonds COPE composé de représentants des États membres et présidé par le représentant de la Commission.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, la procédure de gestion prévue à l'article 4 de la décision 1999/468/CE s'applique, dans le respect des dispositions des articles 7 et 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 4, paragraphe 3, est fixée à un mois.

*Article 10***Sanctions**

1. Les États membres arrêtent un système de sanctions financières à imposer à toute personne convaincue par un tribunal d'avoir contribué, par ses actes ou omissions fautifs, qu'ils soient intentionnels ou imputables à une négligence grave, à un événement ayant causé ou menaçant de causer une pollution par hydrocarbures dans une zone visée à l'article 2, paragraphe 1.

2. Les sanctions infligées conformément au paragraphe 1 sont sans incidence sur la responsabilité civile des parties concernées visées dans le présent règlement ou ailleurs, et sont indépendantes des dommages causés par l'événement. Leur montant est fixé à un niveau suffisamment élevé pour dissuader les personnes concernées de commettre une infraction ou de persister dans une infraction.

3. Les sanctions visées au paragraphe 1 ne sont pas assurables.

4. Le défendeur dispose d'un droit de recours contre les sanctions visées au paragraphe 1.

PROPOSITION MODIFIÉE

2 bis. La Commission présente un rapport d'activités annuel au Conseil et au Parlement européen.

*Article 9 bis***Coopération avec le fonds FIPOL**

En étroite collaboration avec le fonds FIPOL, le fonds COPE établit des règles administratives précises concernant la coopération entre les deux fonds. Ces règles s'appuient sur les principes de transparence, d'efficacité et de coût-efficacité.

Inchangé

PROPOSITION INITIALE

PROPOSITION MODIFIÉE

*Article 10 bis***Évaluation**

1. La Commission soumet, trois ans au plus tard après l'entrée en vigueur du présent règlement, un rapport sur les efforts déployés au niveau international pour améliorer le régime international d'assurance et d'indemnisation. Ce rapport évalue, en particulier, les progrès réalisés en ce qui concerne:

- a) une extension de la responsabilité du propriétaire du navire dans le cadre de la convention sur la responsabilité;
- b) la suppression de l'interdiction des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'affrèteur, du gérant et de l'exploitant du navire énoncée à l'article III, paragraphe 4, point c), de la convention sur la responsabilité;
- c) un accroissement du montant d'indemnisation dans le cadre du fonds FIPOL;
- d) une extension de l'indemnisation des dommages causés à l'environnement, selon un modèle comparable aux dispositions d'indemnisation prévues par le droit communautaire;
- e) la mise en œuvre de véritables régimes de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution qui ne sont pas couverts par le régime existant, notamment les dommages causés par des substances dangereuses et nocives autres que les hydrocarbures et par les hydrocarbures utilisés pour l'exploitation ou la propulsion des navires, quels que soient le type ou la taille du navire.

2. Si la Commission conclut que les efforts évoqués au paragraphe 1 n'ont pas abouti à des progrès suffisants, elle communique au Parlement européen et au Conseil une proposition de réglementation visant à l'introduction d'un régime communautaire de responsabilité et d'indemnisation en cas de pollution maritime.

*Article 11***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Il est applicable le [12 mois après la date de son entrée en vigueur].

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Inchangé