

transport maritime des matières nucléaires

Une nouvelle convention internationale sur la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime des matières nucléaires a été signée le 17 décembre 1971 par la France, l'Italie, le Portugal, la République fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni, la Suède et la Yougoslavie. La convention avait été adoptée au début du même mois par une Conférence diplomatique internationale qui s'était tenue à Bruxelles avec la participation d'une cinquantaine de pays, sous les auspices communes de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI), l'Agence européenne pour l'énergie nucléaire de l'OCDE (ENEA) et l'AIEA; la convention entrera en vigueur dès qu'elle aura été ratifiée par cinq signataires.

Les conventions qui traitent de la responsabilité civile des exploitants d'installations nucléaires (c'est-à-dire la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, de 1960, et la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, de 1963), ne s'appliquent pas seulement aux accidents nucléaires qui peuvent survenir dans une installation terrestre, mais aussi à ceux qui se produisent au cours du transport de substances nucléaires en provenance ou à destination d'une telle installation. En vertu de ces conventions, l'exploitant d'une installation nucléaire est, en règle générale, tenu objectivement responsable (c'est-à-dire sans qu'il soit nécessaire de prouver sa faute ou sa négligence) des dommages causés par un accident nucléaire mettant en jeu des substances nucléaires et survenu en cours de transport de substances nucléaires; il cesse d'être responsable lorsque l'exploitant d'une autre installation nucléaire l'est devenu à son tour ou lorsque les substances nucléaires ont été déchargées sur le territoire d'un Etat non contractant. La portée de cette responsabilité est limitée; elle doit être couverte par une assurance ou par une autre garantie financière. La responsabilité est «canalisée» exclusivement sur l'exploitant de l'installation intéressée et aucune autre personne ne peut être tenue responsable des dommages causés par un accident nucléaire. Cependant, les Conventions de Paris et de Vienne prévoient toutes deux une exception au principe de la responsabilité exclusive, dans le cas où, en vertu des accords internationaux dans le domaine des transports, une autre personne (armateur, transporteur, etc.) est tenue pour responsable. L'effet de cette exception n'est pas de supprimer la responsabilité de l'exploitant nucléaire mais seulement de conserver la responsabilité du transporteur aux termes des conventions internationales de transport.

Nécessité d'une nouvelle convention

Dans la pratique, le régime juridique établi par les Conventions de Paris et de Vienne a soulevé de sérieuses difficultés dans le domaine des transports maritimes. En particulier, les transporteurs maritimes ont exigé de la part de l'exploitant nucléaire des garanties illimitées

A Liverpool, chargement de 222 tonnes d'hexafluorure d'uranium provenant de Springfields (Royaume-Uni) et destinées aux Etats-Unis. Photo: AEA-RU/Copyright Ace Films Ltd.



ou extrêmement élevées avant d'accepter de transporter la plupart des substances nucléaires et, notamment, les combustibles nucléaires. De telles garanties sont destinées à protéger les transporteurs contre les conséquences de toute responsabilité susceptible de découler des conventions maritimes. Les dispositions des conventions nucléaires selon lesquelles les transporteurs sont autorisés par voie de subrogation à se faire rembourser par un exploitant nucléaire toutes les indemnités qu'ils ont dû verser en vertu des conventions maritimes, à concurrence de la limite de responsabilité de l'exploitant nucléaire, n'ont pas été jugées suffisantes pour éviter des garanties supplémentaires de cette nature. De telles demandes ont eu pour conséquences de gêner sérieusement le transport maritime des substances nucléaires dont, en pratique, le développement est à l'heure actuelle arrêté. Cette situation est d'autant plus préoccupante que pour les combustibles nucléaires irradiés il n'existe généralement aucune solution de remplacement économique en raison de la taille et du poids des conteneurs spéciaux utilisés. Dans la pratique, les montants de garanties très élevés qui sont exigés ont conduit les exploitants à demander aux gouvernements de fournir leur garantie. Lorsque cette garantie n'a pu être obtenue il a fallu recourir à des moyens plus onéreux ou même faire appel à un bâtiment de la marine nationale.

L'application des conventions internationales dans le domaine des transports aériens et terrestres est également réservée par les conventions nucléaires; cependant, il n'y a pas eu jusqu'à présent de demandes analogues de garanties de la part des transporteurs aériens et terrestres, sans doute parce que dans ce domaine les dispositions sur la responsabilité civile des conventions applicables sont différentes de celles des conventions maritimes et que les conditions pratiques de ces autres formes de transport sont également différentes. C'est pourquoi les transports aériens et terrestres n'ont pas donné lieu aux mêmes difficultés que les transports maritimes.

Solution des difficultés

La question est étudiée depuis 1968 par des experts en droit nucléaire et en droit maritime, sur l'initiative de l'ENEA et de l'AIEA avec la collaboration de l'OMCI et du CMI (Comité maritime international). L'action entreprise a été fondée sur une étude approfondie faite lors d'un Symposium sur la responsabilité civile et l'assurance en matière de transport maritime de substances nucléaires, tenu à Monaco en octobre 1968 et auquel tous les milieux intéressés ont été représentés. Tous les aspects du problème, tant des points de vue juridique et technique que du point de vue de l'assurance, ont été examinés. A l'issue de ces travaux, il est apparu que la solution la plus satisfaisante du problème consisterait en une nouvelle convention, très courte, prévoyant que la responsabilité incomberait exclusivement à l'exploitant nucléaire dans le cas où un dommage aurait été causé par un accident nucléaire survenant au cours du transport maritime.

Aux termes de la convention qui vient d'être adoptée, toute personne qui, en vertu d'une convention internationale ou d'une loi nationale applicable dans le domaine du transport maritime, est susceptible d'être rendue responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire, est déchargée de cette: a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en application de la Convention de Paris ou de la Convention de Vienne, ou b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en application d'une loi nationale régissant la responsabilité en ce qui concerne les dommages de cette nature, à condition que cette loi soit, à tous points de vue, aussi favorable que la Convention de Paris ou la Convention de Vienne aux personnes susceptibles d'avoir subi un préjudice.

La nouvelle convention a pour effet de renforcer l'une des règles fondamentales des conventions nucléaires, à savoir la canalisation de la responsabilité sur l'exploitant de l'installation nucléaire à l'exclusion de toutes autres personnes. Ceci aurait pour conséquence de supprimer l'un des obstacles majeurs au commerce international des matières nucléaires. Il ne doit pas être perdu de vue que la pleine efficacité de la nouvelle convention suppose que le régime juridique spécial établi par les conventions nucléaires soit effectivement appliqué dans une sphère géographique aussi large que possible, grâce à de nouvelles ratifications de ces conventions dans un proche avenir. L'adoption de la nouvelle convention par la Conférence de Bruxelles est incontestablement un progrès important.

L'Agence et l'ENEA, avec la collaboration de Foratom, organisent un nouveau colloque sur le transport maritime des matières nucléaires qui aura lieu à Stockholm du 18 au 22 juin prochain. Ce colloque se déroulera en deux phases, la première étant consacrée aux problèmes techniques et normatifs et la seconde à la responsabilité civile et à l'assurance. Il a pour objet d'examiner et d'expliquer les effets pratiques et juridiques de la nouvelle convention.