



Fonds internationaux  
d'indemnisation pour  
les dommages dus  
à la pollution par les  
hydrocarbures

<b>Point 5 de l'ordre du jour</b>	IOPC/APR19/5/2	
<b>Date</b>	27 février 2019	
<b>Original</b>	Anglais	
<b>Assemblée du Fonds de 1992</b>	92AES23	●
<b>Comité exécutif du Fonds de 1992</b>	92EC72	
<b>Assemblée du Fonds complémentaire</b>	SAES7	

## RÉVISION DE LA CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET DE LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS

### Document soumis par l'Inde

<b>Résumé:</b>	Proposition de modification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
<b>Mesures à prendre:</b>	<u>Assemblée du Fonds de 1992</u>  Prendre note des renseignements fournis et porter la question devant l'Organisation maritime internationale afin qu'elle inclue dans son programme de travail un nouveau résultat relatif à la modification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

### 1 Introduction

- 1.1 La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds sont en vigueur depuis plus de 26 ans. La première Convention sur la responsabilité civile, celle de 1969, avait été modifiée en 1992, soit 23 ans après son entrée en vigueur. De même, la Convention de 1971 portant création du Fonds avait-elle été modifiée en 1992, 21 ans après son entrée en vigueur. Etant donné que plus de 26 ans se sont écoulés depuis l'adoption des dernières modifications, il est devenu impératif de modifier les deux Conventions pour remédier à leurs imperfections et rendre plus clairs ces deux instruments.
- 1.2 La délégation indienne a fait des déclarations au cours de la réunion tenue en avril/mai 2018 (document [IOPC/APR18/9/1](#), paragraphes 3.4.8 et 4.1.11) et au cours de celle tenue en octobre 2018 (document [IOPC/OCT18/11/1](#), paragraphes 3.12.22 et 9.2.7). Il n'en reste pas moins à revoir les deux instruments susmentionnés en vue de leur modification.

### 2 Motifs de la proposition de modification des Conventions

- 2.1 Tous les États parties peuvent bénéficier de la couverture par les Conventions sans qu'ils aient à payer des contributions
- 2.1.1 La Convention portant création du Fonds est un instrument international commercial aux termes duquel une victime d'un dommage dû à la pollution par des hydrocarbures dans un État partie obtient des indemnités pour le dommage subi sur son territoire suite au déversement d'hydrocarbures transportés à bord d'un navire en tant que 'cargaison', le réceptionnaire de la cargaison d'hydrocarbures par voie maritime sur son territoire payant des contributions au Fonds. Cela revient à ce qu'un État partie souscrive une assurance contre une pollution par des hydrocarbures sur son territoire, la prime pour cette assurance étant payée par ses citoyens par l'intermédiaire du réceptionnaire de la cargaison, puisque la compagnie pétrolière récupère ses coûts auprès des acheteurs de ses produits.

- 2.1.2 Aux termes des dispositions de la Convention, un État partie qui ne reçoit sur son territoire aucune cargaison d'hydrocarbures par voie maritime n'est pas tenu de verser de contributions au Fonds. Or, même un tel État partie est en mesure d'être entièrement indemnisé en cas de dommages par des hydrocarbures sur son territoire alors qu'il n'a payé aucune contribution au Fonds.
- 2.1.3 La condition essentielle pour qu'un contrat soit valide est l'obligation de payer une contrepartie (c'est-à-dire une 'prime' dans le cas d'un contrat d'assurance). Un contrat sans contrepartie est un contrat nul et non avenu. En dépit de cette obligation spécifique au droit contractuel, la Convention de 1992 portant création du Fonds (qui est un instrument international commercial entre États) n'adhère pas à ce principe fondamental du droit contractuel, puisque chaque État devenant partie à la Convention est couvert par celle-ci sans avoir à payer de contrepartie.
- 2.2 Les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants ne sont pas tenus de disposer d'une assurance obligatoire
- 2.2.1 L'article 7 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile rend obligatoire la souscription d'une assurance pour les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants en vrac. Il en résulte que pour les navires transportant par voie maritime moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison, il n'y a aucune couverture par une assurance obligatoire en cas de responsabilité dans une pollution par des hydrocarbures. Dès lors certains propriétaires de navires transportant par voie maritime moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison ne sont pas en mesure de remplir leurs obligations, contraignant ainsi le Fonds de 1992 à intervenir pour payer des indemnités aux entités touchées.
- 2.2.2 Il ressort d'une analyse des demandes d'indemnisation payées par le Fonds de 1992 que, parmi tous les sinistres de pollution par des hydrocarbures dont les FIPOL ont eu à connaître, seuls quelques-uns ont impliqué des navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants, alors que la majorité des demandes d'indemnisation concernaient des sinistres impliquant des navires qui transportaient moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants.
- 2.2.3 Le paiement de ces demandes par le deuxième niveau (à savoir les chargeurs) sans que le premier niveau (à savoir le propriétaire du navire) ne satisfasse à ses obligations contrevient aux principes fondateurs du régime international de responsabilité et d'indemnisation.
- 2.3 Des contributions ne doivent être payées que si la quantité d'hydrocarbures persistants reçue est supérieure à 150 000 tonnes
- 2.3.1 L'article 10 de la Convention de 1992 portant création du Fonds n'exige le paiement de contributions par le réceptionnaire d'une cargaison d'hydrocarbures dans un État contractant que si ce réceptionnaire reçoit par voie maritime plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison au cours d'une année civile.
- 2.3.2 Or, à l'époque actuelle, même des pollutions par de petites quantités d'hydrocarbures ont donné lieu à des demandes d'indemnisation substantielles. Si bien que la disposition de la Convention exemptant une catégorie de réceptionnaires de toute contribution au Fonds risque d'encourager les réceptionnaires par voie maritime de petites quantités d'hydrocarbures en tant que cargaison à n'exercer qu'une surveillance insuffisante. Elle fait peser en outre une charge supplémentaire sur les réceptionnaires par voie maritime de plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison, puisque ceux-ci doivent supporter la charge de payer des contributions au Fonds en cas de sinistre susceptible de se produire au cours du transport de ces petites quantités d'hydrocarbures.

- 2.4 Il n'y a pas de lien entre l'historique des demandes d'indemnisation et les contributions payées par un État partie
- 2.4.1 Contrairement à un contrat d'assurance aux termes duquel la cotisation de l'entité assurée est liée à l'historique de ses demandes d'indemnisation, la Convention de 1992 portant création du Fonds n'établit aucun lien entre l'historique des demandes d'indemnisation d'un État partie et les contributions payées par les réceptionnaires d'une cargaison d'hydrocarbures dans cet État. Du fait de cette absence de corrélation entre l'historique des demandes et les contributions payées, les demandeurs des juridictions touchées par un déversement d'hydrocarbures ont de plus en plus tendance à essayer de demander des indemnités maximales.
- 2.4.2 On notera que dans un contrat d'assurance, la prime payée dépend du risque évalué et de l'historique des demandes d'indemnisation. Si aucune demande n'a été formulée l'année précédente, l'entité qui a souscrit le contrat d'assurance a droit à une réduction de sa prime, qui lui est accordée lors du renouvellement de la police (bonus). Inversement, si une demande a été présentée l'année précédente, la prime est augmentée (malus).
- 2.4.3 Le principe du système de bonus-malus est que plus la fréquence des demandes d'indemnisation est élevée, plus le coût de l'assurance l'est aussi. Malheureusement, la Convention de 1992 portant création du Fonds n'intègre pas cet élément d'équilibre entre les contributions payées et les demandes d'indemnisation reçues, si bien qu'il n'y a pas d'incitation à maintenir les demandes d'indemnisation à des niveaux raisonnables.
- 2.5 Les contributions payées par un État partie ne sont pas liées au coût du nettoyage des déversements d'hydrocarbures dû à la différence de températures entre les régions aux eaux chaudes et celles aux eaux froides
- 2.5.1 Le régime en vigueur de responsabilité et d'indemnisation ne fait pas de distinction entre le coût du nettoyage des déversements d'hydrocarbures dans les régions chaudes et les régions froides. Il convient de mentionner que, de tous les facteurs qui exercent une influence sur le coût du nettoyage des déversements d'hydrocarbures, la température prévalente est l'un des plus importants. En général, nettoyer des déversements d'hydrocarbures avec des températures plus froides revient plus cher et prend davantage de temps.
- 2.5.2 Les pays des régions tropicales ont des températures plus élevées permettant de nettoyer un déversement d'hydrocarbures dans ces régions à un moindre coût par rapport au nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures similaire dans des régions plus froides. Or les dispositions du régime en vigueur ne prennent pas ce facteur en considération. Cela désavantage les pays des régions plus chaudes car dans le régime en vigueur les contributions payées par un État partie ne sont pas liées au coût du nettoyage des déversements d'hydrocarbures dans les températures différentes des régions aux eaux plus chaudes et des régions aux eaux plus froides.
- 2.6 Les contributions payées par un État partie ne sont pas liées à l'indice du coût de la vie de cet État
- 2.6.1 Le régime en vigueur ne fait pas de distinction entre le coût du nettoyage des déversements d'hydrocarbures dans les différentes régions du monde. Or dans les régions riches, le coût de la location des équipements, de la main-d'œuvre et du matériel est nettement plus élevé que dans les régions où le coût de la vie est plus faible. D'où l'importance de l'indice du coût de la vie d'un État partie pour évaluer les dépenses qui seraient nécessaires pour traiter un sinistre de déversement d'hydrocarbures.
- 2.6.2 Les pays dans lesquels le coût de la vie est plus faible devront dépenser moins que ceux où il est plus élevé pour traiter un déversement d'hydrocarbures similaire. Or les dispositions du régime en vigueur ne tiennent pas compte de ce facteur. Les pays où le coût de la vie est plus faible sont donc désavantagés puisque dans

le régime en vigueur la contribution payée par un État partie n'est pas liée à l'indice du coût de la vie. Les États riches obtiennent de ce fait des indemnités plus importantes pour chacune de leurs demandes par rapport à une demande de nature semblable dans un pays moins riche.

**3 Mesures à prendre**

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à:

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document; et
  - b) porter la question devant l'Organisation maritime internationale afin qu'elle inclue dans son programme de travail un nouveau résultat relatif à la modification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
-