**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES**

TROISIÈME GROUPE
DE TRAVAIL INTERSESSIONS
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/2/1
28 juin 2000
Original: FRANÇAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par la délégation française

Résumé:	Réflexion sur le régime international d'indemnisation mis en place par les Conventions et propositions d'amélioration de ce régime.
Mesures à prendre:	Prendre acte des points qu'il est proposé d'inclure dans la liste des questions appelant un complément d'examen dressée par le Groupe de travail.

Le système issu des conventions de 1969 et 1971 a permis d'améliorer de manière considérable le sort des victimes des pollutions par hydrocarbures. À ce titre la France demeure très attachée à son fonctionnement.

Cependant, comme la délégation française l'avait évoqué dans le document soumis à la 4ème session de l'Assemblée (92FUND/A/ES.4/6), il lui semble important de s'assurer de manière périodique que ce système modifié en 1992 sur la base des protocoles négociés en 1984 offre toujours un degré de protection des victimes en conformité avec les attentes des États membres.

L'expérience récente du sinistre de l'*Erika* a amené le Gouvernement français à présenter à l'Administrateur un bref document dans lequel trois points d'amélioration du système étaient évoqués. Cependant d'autres points qui ne figuraient pas dans ce memorandum pourraient faire l'objet de réflexions au sein du présent groupe de travail.

Aussi, en présentant ce document - qui ne se veut pas exhaustif - le but de la délégation française est-il de dresser la liste de différents points sans les développer davantage à ce stade afin de recueillir l'avis de l'ensemble des États membres.

1 Augmenter les plafonds d'indemnisation au titre des deux conventions

Au delà des clauses de révision contenues dans les protocoles de 1992, il apparaît que dans certaines circonstances le système international peut se trouver dans l'incapacité d'indemniser rapidement les victimes à hauteur du préjudice qu'elles ont subi.

Une augmentation sensible du montant des plafonds exigibles du propriétaire du navire et son assureur et du complément disponible au titre de la Convention portant création du Fonds serait de nature à remédier à cette incapacité dans la plupart des cas. La France estime que le montant du plafond devrait désormais se situer à 1 milliard d'Euros.

Une telle augmentation pourrait d'une part s'inspirer des règles particulières des clubs P&I concernant la couverture du dommage par pollution et permettre d'offrir une couverture similaire à celle du système en place aux États-Unis.

Par ailleurs, cette augmentation devrait s'accompagner d'une modulation destinée à corriger certains effets du système actuel. L'expérience de différents incidents (*Nakhodka, Erika*...) a montré que certains opérateurs font courir un risque accru en recourant à des navires anciens, présentant des défauts d'entretien pour des produits de faible valeur et particulièrement persistants. Ce constat pose la question de savoir si un mécanisme ne devrait pas être introduit dans les conventions permettant de créer une dynamique de qualité.

Le système actuel repose sur deux groupes d'opérateurs ayant des obligations différentes:

- D'une part les propriétaires de navires qui sont tenus d'indemniser les victimes en cas de sinistre en fonction de la seule jauge de leur navire, quelle que soit la qualité du produit transporté.

- D'autre part les réceptionnaires de cargaison qui sont tenus de payer des contributions sur la seule base du tonnage importé, quelle que soit la qualité des navires qui sont venus décharger les produits.

Une solidarisation de ces deux chaînes devrait être recherchée et deux options peuvent être envisagées pour atteindre ce but:

- En agissant sur les obligations des réceptionnaires de cargaison, c'est à dire en intégrant une pondération qui serait fonction de la qualité des navires venant décharger dans les terminaux.

- En agissant sur le montant de la limitation du propriétaire du navire. Celle-ci pourrait être augmentée en fonction des caractéristiques du produit transporté. Une telle augmentation des obligations pesant sur le propriétaire aurait un caractère incitatif sur la qualité des navires employés au transport des produits susceptibles de provoquer des pollutions graves mais elle ne devrait cependant pas venir en déduction des obligations des réceptionnaires afin d'offrir aux victimes la garantie d'être mieux indemnisées.

2 Améliorer l'indemnisation des préjudices subis

2.1 Favoriser l'indemnisation des victimes économiquement fragiles (paiements d'urgence)

Les règles actuelles des conventions ne prévoient pas la possibilité de traiter différemment les victimes. Cependant, à la lumière de différents dossiers, il apparaît que certaines victimes particulièrement fragiles sont plus durement touchées que d'autres par un ralentissement des procédures d'indemnisation. Peut être conviendrait-il d'envisager la création d'un compte permanent des avances d'urgence au budget général. Les bénéficiaires de tels paiements verraient leurs indemnisations finales diminuées de ces avances.

2.2 Prendre davantage en compte l'indemnisation du dommage à l'environnement.

L'indemnisation du dommage causé à l'environnement fait l'objet de nombreux débats. Les protocoles de 1992 ont consacré le principe d'une indemnisation de cette catégorie de préjudice pour autant qu'il s'agisse de mesures de restauration raisonnables. Toutefois une contestation de cette approche se fait jour, et en réponse aux attentes de leurs populations, certaines législations nationales tendent à exiger davantage que de simples mesures de restauration. Dans certains cas, des mesures de compensation peuvent être demandées. Face aux attentes des populations de plus en plus sensibles à la préservation de leur environnement, l'approche de la question de l'indemnisation du dommage à l'environnement qui se pose également dans d'autres enceintes (Antarctique, processus consultatif informel des Nations Unies sur les Océans...) doit être reconsidérée dans le cadre du FIPOL.

3 Revoir les conditions de mise en jeu de la responsabilité du propriétaire du navire et des personnes visées à l'article 3.4 de la Convention sur la responsabilité civile.

Dans le système issu des conventions internationales de 1969 et 1971 un équilibre existait entre le principe d'une responsabilité objective, sa canalisation sur le propriétaire du navire et le droit qui lui était reconnu de limiter sa responsabilité. En dehors des préposés et agents du propriétaire les conventions n'offraient pas de protection particulière aux autres intervenants, ce qui permettait aux victimes de rechercher leur responsabilité sur un fondement autre que celui de la convention.

La nouvelle convention rompt cet équilibre. D'une part, elle étend la liste des personnes qui bénéficient d'une protection contre tout recours, sauf en cas de faute intentionnelle, et d'autre part, elle rend plus difficile la démonstration de leur responsabilité dans la survenance du sinistre en requérant la démonstration d'une faute intentionnelle...Cette dernière exigence a également une influence sur l'étendue des obligations de l'assureur (cf.infra).

4 Clarifier la définition du terme 'navire'

Les travaux du 2ème groupe de travail intersessions ont montré qu'il existait entre les délégations des divergences d'interprétation de la définition du navire et que ces divergences pouvaient avoir une influence sur l'existence d'une couverture d'assurance.

5 Clarifier le rôle des juridictions nationales

- Prendre en compte dans la future révision le résultat des réflexions en cours sur l'articulation entre les mécanismes d'indemnisation du Fonds ainsi que la jurisprudence du Comité exécutif en matière de responsabilité, et le rôle des juridictions nationales.

- Ajouter une règle prévoyant le recours à la médiation avant d'introduire une action en justice pourrait être un moyen de prévenir les contentieux et de ce fait réduire les délais de traitement des dossiers.