



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

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/19/11
17 février 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

AMENDEMENTS QU'IL EST PROPOSÉ D'APPORTER À LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE
ET À LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS

Document présenté par l'Italie

<p>Résumé:</p> <p>Mesures à prendre:</p>	<p>L'Italie se déclare préoccupée par le système actuel de partage des responsabilités pour les sinistres que couvrent la Convention sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et par le déséquilibre dans la répartition des responsabilités entre les États Membres qui fait que certains pays sont davantage pénalisés que d'autres.</p> <p>L'Italie estime qu'il y a lieu de réviser le régime afin de résoudre la question essentielle de l'établissement d'un équilibre plus juste entre les propriétaires de navires et toutes les parties concernées par la cargaison en prévoyant l'application d'un droit d'admission minimum.</p> <p>Voir le paragraphe 3.</p>
---	---

1 Introduction

- 1.1 Les récentes catastrophes écologiques causées par les naufrages des pétroliers *Erika* et *Prestige* démontrent une fois encore le besoin d'une réflexion approfondie sur le système juridique qui régit les mécanismes de contributions et d'indemnisation des dommages prévus dans les Conventions de 1992 tant celle relative à la responsabilité civile que celle portant création du Fonds.
- 1.2 Le coût énorme des conséquences économiques, sociales, financières et environnementales des sinistres survenant en mer a amené les pays contractants à devoir être en mesure de répondre de plus en plus fréquemment à des demandes d'indemnisation de dommages pour des sommes de plus en plus élevées et dépassant de loin les limites fixées au point d'exiger un relèvement continu

des limites financières initialement convenues comme l'a encore prouvé récemment la création du Fonds complémentaire.

2 **Considérations**

- 2.1 De plus, si nous étudions cette adaptation progressive en termes financiers, nous constatons que le système original de partage des responsabilités n'a pas changé et qu'il en va de même du système de contributions, avec un impact de plus en plus lourd pour un petit nombre de pays (les contributeurs principaux). Or, l'Italie estime que ces pays ne sont pas en mesure de supporter indéfiniment un tel système de pénalités; en fait, ayant noté depuis longtemps le déséquilibre marqué du mode de financement du Fonds, l'Italie demande que l'on respecte davantage les critères non seulement d'efficacité mais également d'équité, en veillant à une totale transparence et grâce à une claire répartition des responsabilités et de la charge financière découlant des procédures d'indemnisation.
- 2.2 Ce n'est qu'en répondant à ces besoins que le système actuel continuera d'être 'politiquement durable' et de fonctionner correctement en évitant le risque d'un affaiblissement progressif dû à l'insatisfaction des États contractants.
- 2.3 L'expérience acquise à l'occasion des sinistres du *Prestige* et de l'*Erika* donne donc au Groupe de travail l'occasion de procéder à une analyse approfondie du régime actuel de contributions et d'indemnisation dans le but de déceler ses failles et d'en corriger les effets dans un souci général de 'durabilité politique'.

3 **Propositions**

- 3.1 *Responsabilité des propriétaires de navires*
 - 3.1.1 Compte tenu des considérations ci-dessus, un certain nombre de membres du Fonds ont formulé une proposition qui sera examinée au cours de la 7^{ème} session du troisième Groupe de travail intersessions. Cette proposition vise à augmenter la **responsabilité des propriétaires de navires** qui devraient assumer un pourcentage supérieur (restant à négocier) des coûts financiers encourus ce qui aurait pour effet d'alléger le fardeau des contributeurs au Fonds en cas de sinistre.
 - 3.1.2 Ces propositions méritent un examen attentif, tout d'abord parce qu'elles pourraient amener les propriétaires de navires à se préoccuper davantage de l'état général de navigabilité de leurs navires afin de réduire les risques d'accident et ensuite parce que cela permettrait d'assurer une plus grande sécurité du transport des produits pétroliers.
 - 3.1.3 Selon l'avis de la délégation italienne, cette proposition ne saurait suffire **à elle seule** à corriger le déséquilibre dans les contributions au Fonds. D'autant que l'instauration du Fonds complémentaire qui s'ajoute à la Convention sur la responsabilité civile en vigueur et à la Convention de 1992 portant création du Fonds et relèvera - lorsqu'il entrera en fonction - le plafond de la couverture à 750 millions de DTS exposerait les membres contributeurs à un déséquilibre encore plus marqué.
 - 3.1.4 Se contenter de relever le seuil de responsabilité des propriétaires aboutirait simplement à faire passer le poids de la charge d'une partie à l'autre ce qui ne contribuerait guère à corriger le système de contributions appliqué aux membres du Fonds.
 - 3.1.5 Imposer une responsabilité financière plus lourde aux seuls propriétaires de navires supposerait simplement le transfert d'une quantité probablement faible au titre de la contribution due au Fonds et ne permettrait pas d'atteindre l'objectif principal qui est d'assurer une répartition de la charge cohérente et plus équitable.

3.2 *Responsabilité applicable aux propriétaires de la cargaison*

- 3.2.1 C'est pour ces raisons que l'Italie, conformément à ce qu'elle a déjà fait observer au cours des réunions, demande d'étudier la proposition d'établir un niveau supplémentaire de **responsabilité pour les propriétaires de la cargaison**, (lorsque ceux-ci ne sont pas les réceptionnaires) indépendamment des responsabilités financières des propriétaires de navires et du Fonds.
- 3.2.2 Les propriétaires de la cargaison (compris comme étant les agents auxquels le connaissement est adressé et comme étant différents des parties qui reçoivent la cargaison au port de déchargement) dans le cadre d'opérations commerciales spot transportent de grandes quantités de cargaison; il conviendrait donc d'évaluer et de calculer un niveau adéquat de partage des charges, sous forme de garanties financières ou d'une prise d'assurance, selon une démarche au moins équivalente à celle suivie pour fixer le plafond applicable aux propriétaires de navires.
- 3.2.3 C'est seulement de cette manière qu'on pourra notablement redresser le déséquilibre injuste qui existe entre les États Membres du Fonds tout en revoyant d'une façon plus raisonnable le seuil de responsabilité des propriétaires de navires en suivant une logique d'ensemble cherchant une 'solution globale'.

3.3 *Droit d'admission minimum*

- 3.3.1 De plus, l'idée déjà avancée d'un **droit minimum d'admission** au Fonds, qui sera fixé au niveau approprié, reste une priorité pour le Gouvernement italien.
- 3.3.2 Dans ce contexte, on pourrait adopter mutatis mutandis le texte de l'article 14 du protocole relatif au Fonds complémentaire qui fixe une quantité minimum d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution dans chacun des États contractants qui souhaitent devenir membres du Fonds complémentaire.
- 3.3.3 Il vaudrait même mieux, compte dûment tenu des fluctuations du trafic pétrolier à l'échelle mondiale, ne pas fixer en termes absolus un seuil minimum d'hydrocarbures reçus, mais plutôt un droit d'admission comme membre du Fonds établi sous la forme d'un pourcentage du montant total de la charge financière à partager.

4 Mesures demandées

L'Italie, qui est un des principaux contributeurs au Fonds, exprime le souhait de voir le Groupe de travail accorder la plus grande attention aux propositions contenues dans le présent document, à la fois individuellement et globalement. Il s'agit d'aboutir à une révision efficace et satisfaisante du système sur lequel repose actuellement le régime international de responsabilité et d'indemnisation concernant le transport des produits pétroliers par mer.
