



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.3/19/12/Rev.1^{<1>}
18 février 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

MISE EN PLACE D'UN MÉCANISME TENDANT À PROMOUVOIR LA QUALITÉ DES TRANSPORTS
MARITIMES

Document soumis par le Japon

Résumé:	Le présent document fait valoir que le Fonds complémentaire entraînera un déséquilibre dans la répartition de la charge financière entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. On y examine des solutions particulières pour que les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures assument une charge supplémentaire par rapport au régime actuel fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds dans le but de promouvoir la qualité des transports maritimes et de réduire les risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à étudier la présente proposition.

1 Introduction

- 1.1 Le troisième Groupe de travail intersessions a élaboré le protocole relatif au Fonds complémentaire et obtenu son adoption par l'OMI en mai 2003. Le montant disponible pour indemniser les victimes, objectif principal du régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui fait sa réputation, a été notablement accru. Il n'en reste pas moins qu'il faut continuer de réévaluer la répartition de la charge financière entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures, puisqu'on se plaint que le Fonds complémentaire, exclusivement financé par les contributions reçues des réceptionnaires d'hydrocarbures, provoque un déséquilibre dans cette répartition.
- 1.2 Il convient donc de réévaluer soigneusement ladite répartition. S'agissant des cas d'indemnisation complète effectuée en application du régime actuel fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds aux termes duquel les limites respectives ont été

^{<1>} Ce document a été publié de nouveau car l'annexe avait été omise par erreur dans l'original.

augmentées de 50% en novembre dernier selon la procédure d'acceptation tacite, on peut raisonnablement trouver prématuré d'entamer une discussion sur la répartition de la charge financière dans le but de procéder à une révision urgente du régime actuel en arguant qu'il existe un déséquilibre entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires. Une étude approfondie du partage de cette charge telle que découlant du régime actuel s'impose comme condition préalable à tout débat sérieux. Il faut donc se pencher sur les résultats de l'étude menée par le Secrétariat.

- 1.3 En revanche, dans les cas où le Fonds complémentaire verse effectivement des indemnités, il est raisonnable d'étudier des solutions qui permettent de faire assumer par les propriétaires de navires une partie de la charge au-delà de ce qui est prévu par le régime actuel, et même d'envisager une révision de ce régime dans la mesure où ces seuls cas l'exigent, ce qui serait conforme à l'argument selon lequel il existe un déséquilibre dû à l'instauration du Fonds complémentaire. Il serait très utile de continuer d'approfondir la discussion sur les cas où le Fonds complémentaire verse effectivement des indemnités.
- 1.4 Dans le présent document on propose des solutions concrètes pour faire assumer par les propriétaires de navires une part supplémentaire de la charge par rapport à celle prévue par le régime actuel des deux conventions de 1992 et ce en adoptant une approche novatrice tendant à instaurer un mécanisme de promotion de la qualité des transports maritimes qui réduise également les risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le débat sur la qualité des transports maritimes non seulement contribuerait notablement à long terme à améliorer le fonctionnement du régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mais est également considéré comme une mesure des plus appropriées et urgentes étant donné que ce sont les catastrophes provoquées par des navires ne répondant pas aux normes qui ont entraîné la création du Fonds complémentaire.
- 1.5 Il ne s'agit pas de sous-estimer l'intérêt et le besoin d'une révision complète du régime actuel qui permette de garantir à long terme à ce régime efficacité et équité. Mais le problème du partage de la charge financière est essentiellement étudié dans sa relation avec la création du Fonds complémentaire. Faute d'une étude approfondie et d'une interprétation commune de la situation concernant le partage de la charge financière tel que prévu par le régime actuel, on estime juste et raisonnable d'étudier une solution immédiate qui non seulement amènerait les propriétaires de navires à supporter une part de la charge aux côtés des réceptionnaires d'hydrocarbures, dans les cas où le Fonds complémentaire verse effectivement des indemnités, mais également favoriserait un moindre emploi de navires ne répondant pas aux normes tout en dédommageant les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures en règle.
- 1.6 S'agissant de la politique en faveur des transports maritimes de qualité, selon les opinions exprimées il appartient davantage à l'OMI qu'au régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile, sur la Convention portant création du Fonds et sur le Fonds complémentaire de résoudre le problème de l'élimination des navires ne répondant pas aux normes. Cependant, il ne faut pas perdre de vue que le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures repose sur deux concepts, à savoir, à la fois l'indemnisation et la prévention des sinistres. Il y a donc lieu d'étudier la manière dont les contributions et la responsabilité des propriétaires de navires doivent être structurées dans le cadre de ce régime en tenant compte du concept de prévention des sinistres. Notamment, dans la mesure où ce régime a bien fonctionné grâce à la collaboration entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures, les uns et les autres auraient avantage à mettre en place un mécanisme prévoyant des mesures disciplinaires en cas d'utilisation de navires ne répondant pas aux normes et à renforcer ce régime qui a un caractère unique différent de celui du système de l'OMI.
- 1.7 On pourrait concevoir de diverses manières des solutions qui permettraient de prendre des mesures disciplinaires plus efficaces contre les navires ne répondant pas aux normes. On pourrait notamment relever la limite de responsabilité et revoir les critères en fonction desquels les propriétaires de navires perdent leur droit à limiter leur responsabilité en cas d'utilisation de navires ne répondant pas aux normes.

- 1.8 Cela dit, la proposition décrite ci-dessous ne renvoie pas à ces critères. La solution consistant à modifier les critères pour ôter au propriétaire du navire le droit de limiter sa responsabilité entraînerait une modification fondamentale du partage de la charge financière pour toutes les parties concernées par le régime actuel fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Le présent document ne suppose donc pas pour l'instant l'application de ces critères ni une révision complète du régime actuel, dans la mesure où il n'existe pas encore d'entente sur le partage effectif de la charge dans le cadre de ce régime comme indiqué plus haut.
- 1.9 En ce qui concerne les efforts tendant à encourager l'élimination des navires ne répondant pas aux normes, il y a lieu de noter que les mesures de sécurité ont été renforcées. D'une part, les propriétaires de navires ont pris diverses mesures en réaction au renforcement par l'OMI de la réglementation dans ce domaine, notamment en éliminant progressivement les pétroliers à coque simple et d'autre part les compagnies pétrolières ont volontairement utilisé le CAS (système d'évaluation de l'état des navires) en collaboration avec les propriétaires de navires.
- 1.10 Le présent document décrit une des solutions proposées pour faciliter le débat au sein du Groupe de travail mais cette solution ne préjuge en rien de la position qu'adoptera finalement le gouvernement auteur de la proposition.

2 Proposition

- 2.1 Si à la suite d'un sinistre causé par un navire ne répondant pas aux normes, le Fonds complémentaire verse des indemnités, le propriétaire de ce navire assumera une responsabilité qui viendra s'ajouter à celle prévue par le régime fondé sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La limite de cette responsabilité supplémentaire s'élèvera à:

- a) [] DTS, ou à
- b) [] % des indemnités versées par le Fonds complémentaire,
- si cette dernière somme est moins élevée.

À cet égard, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile devrait être modifiée pour que cette responsabilité supplémentaire soit imposée, sous la condition précédente, au propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Même si le propriétaire du navire est finalement redevable de cette responsabilité supplémentaire au Fonds complémentaire, le propriétaire et le Fonds doivent assumer une responsabilité conjointe vis-à-vis des victimes.

- 2.2 Indépendamment de la responsabilité accrue incombant aux propriétaires de navires, les réceptionnaires d'hydrocarbures transportés dans un navire ne répondant pas aux normes devraient, lorsqu'un sinistre s'est produit, procéder à un versement supplémentaire au Fonds complémentaire. Entre autres solutions, le réceptionnaire dans un État contractant au Protocole portant création du Fonds complémentaire peut être tenu de verser deux types de contributions au Fonds complémentaire. Le montant de la première pourrait être égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire ou au total de la nouvelle responsabilité de ce dernier (celle prévue par la Convention originale de 1992 sur la responsabilité civile plus la responsabilité supplémentaire). Le montant de la deuxième contribution pourrait être calculé en fonction de la part d'hydrocarbures reçus par le réceptionnaire et par rapport au solde net des indemnités versées par le Fonds complémentaire lorsque la responsabilité supplémentaire du propriétaire et la première partie de la contribution du réceptionnaire sont réduites.

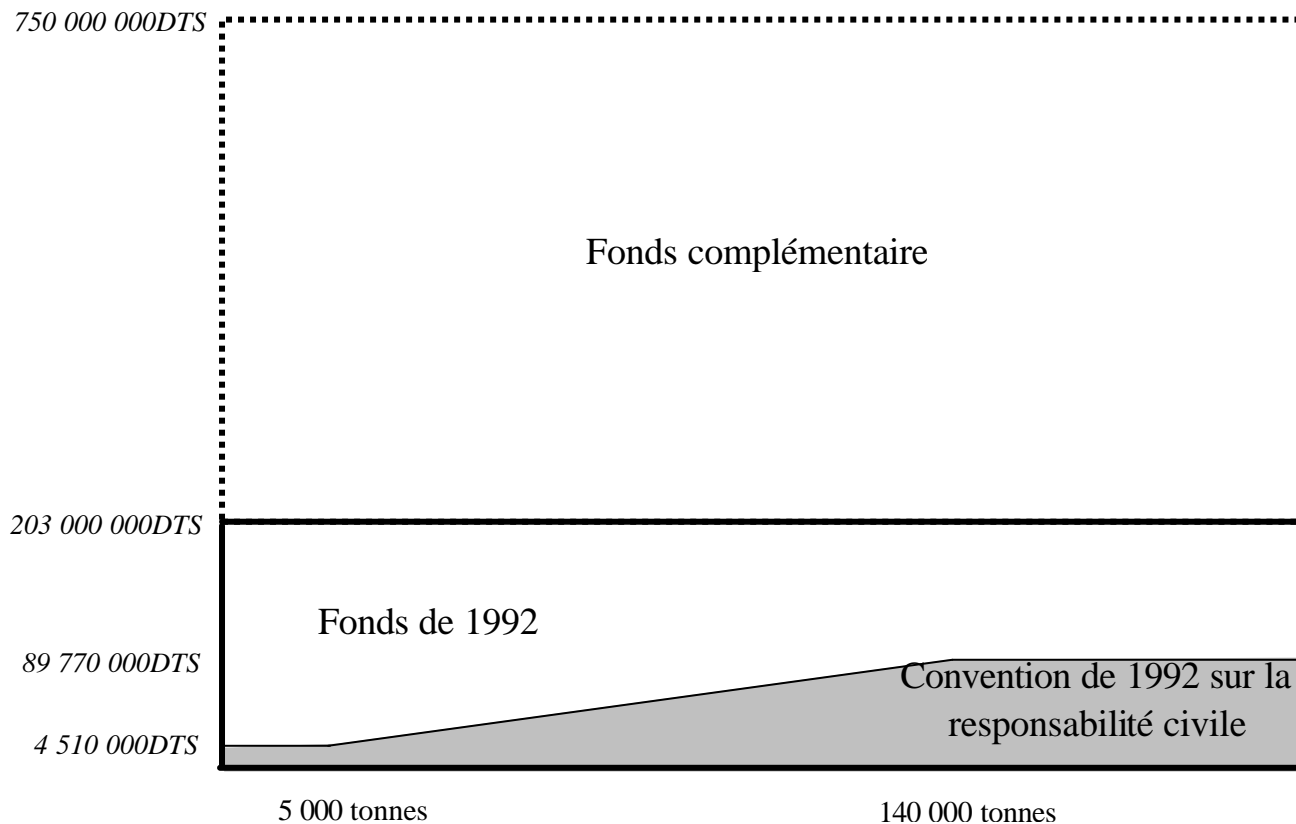
- 2.3 Ce projet de nouveau régime encouragera d'une part les propriétaires de navires à améliorer la qualité des pétroliers et d'autre part les réceptionnaires d'hydrocarbures à affréter des pétroliers de qualité. Ces mesures d'encouragement permettraient d'éliminer l'utilisation de navires ne répondant pas aux normes et contribueraient à la prévention des sinistres causés par ce genre de navires. À cet égard, ce projet de nouveau régime devrait s'appliquer aux navires soit immatriculés dans un État contractant au Protocole portant création du Fonds complémentaire soit affrétés par un réceptionnaire dans un État contractant à ce protocole.
- 2.4 Si l'on rencontre des difficultés pour définir clairement le concept de 'navires ne répondant pas aux normes' ou bien s'il faut trop de temps pour appliquer cette définition à tel ou tel cas et qu'il en résulterait des difficultés pour dédommager rapidement les victimes, on pourrait recourir, comme solution, au critère de l'âge du navire pour déterminer s'il s'agit d'un 'navire ne répondant pas aux normes'. Compte tenu des principaux sinistres survenus antérieurement (par exemple ceux du *Nakhodka*, de l'*Erika* et du *Prestige*), la solution pourrait être de définir comme ne répondant pas aux normes tout navire âgé de [] ans (sauf s'il s'agit d'un [navire à double coque] ou bien s'il est [attesté qu'il atteint le niveau 1 ou 2 du système d'évaluation de l'état des navires - CAS]).

3 Révision du régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et sur la Convention portant création du Fonds

- 3.1 La proposition ci-dessus apporte des solutions pour revoir la répartition de la charge financière entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures lorsque le Fonds complémentaire verse des indemnités et pour améliorer le fonctionnement du régime d'indemnisation dans un souci de prévention des sinistres.
- 3.2 Les idées qui sous-tendent cette proposition pourraient être appliquées à la révision du régime actuel fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et sur la Convention portant création du Fonds pour autant qu'un consensus soit trouvé au sujet de cette proposition (relative au Fonds complémentaire et à l'accroissement du nombre d'États contractants au Protocole portant création de ce Fonds). Bien entendu, un accord devrait être obtenu sur le partage effectif de la charge financière prévu dans le régime actuel.
- 3.3 Cette application se ferait comme suit :
- la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile doit être relevée en cas de sinistre causé par un navire ne répondant pas aux normes
 - le niveau de responsabilité supplémentaire serait arrêté en tenant compte du partage effectif de la charge financière
 - la définition du navire serait la même que plus haut
 - un montant égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire du navire doit être prélevé en plus des contributions habituelles en tant que contribution supplémentaire au Fonds de 1992 auprès des réceptionnaires qui affrètent des navires ne répondant pas aux normes.

ANNEXE

1) Cas dans le cadre du régime de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (y compris pour les sinistres causés par les navires sous-normes)



2) Cas où le Fonds complémentaire fournit une indemnisation

