



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.3/19/13
19 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

LE POINT DE VUE DU SECTEUR DES TRANSPORTS MARITIMES

Soumis par la Chambre internationale de la marine marchande et l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)

Résumé:

Le secteur des transports maritimes est d'avis que la question du relèvement des niveaux d'indemnisation prévus par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds a été bien traitée et que toute crainte d'un effet du Fonds complémentaire sur le concept du partage équitable des coûts d'indemnisation entre les propriétaires de navires et les chargeurs peut-être résolue grâce à des solutions mises en place volontairement par le secteur.

Le secteur des transports maritimes estime en outre que le régime international d'indemnisation ne constitue pas le moyen approprié de résoudre les problèmes que pose le transport des hydrocarbures effectué dans des conditions ne répondant pas aux normes. Ces problèmes sont abordés dans le cadre d'autres instruments internationaux élaborés par les commissions techniques de l'OMI et rien ne peut autoriser à compromettre le but primordial de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds qui est d'assurer une indemnisation rapide des demandeurs.

Le secteur des transports maritimes exhorte donc les États à décider qu'aucune révision de ce régime ne se justifie.

Mesures à prendre:

Le Groupe de travail est instamment invité à repousser tout examen de ces questions jusqu'à ce que l'on dispose des résultats de l'étude de l'Administrateur sur les coûts des déversements et des propositions du secteur pour obtenir un partage équitable dans le souci de mener ensuite ce travail à son terme aussi rapidement que possible.

1 Introduction

1.1 L'idée d'une éventuelle révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds découlait à l'origine essentiellement des préoccupations manifestées par

certaines administrations au sujet du montant global d'indemnisation disponible en cas de sinistre important. Lors de quelques sinistres importants, notamment ceux du *Nakhodka*, de l'*Erika* et - dernièrement - du *Prestige*, le paiement des demandes a été retardé par la nécessité de procéder à des versements au prorata parce qu'on ne savait pas au début si le plafond global d'indemnisation serait dépassé.

- 1.2 Certaines administrations ainsi que la Commission européenne se sont également déclarées préoccupées par d'autres caractéristiques du système tel que le critère régissant le droit des propriétaires de navires à limiter leur responsabilité et le principe de la canalisation de la responsabilité vers le propriétaire déclaré, ce qui avait pour effet d'exonérer les autres maillons de la chaîne allant du producteur au consommateur.
- 1.3 Certaines administrations ont signalé que diverses autres questions méritaient d'être traitées si l'on décidait de réviser les Conventions. Il s'agit notamment des problèmes de la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures par certains États Membres, de l'éventuel aménagement du système de contributions et de la définition du terme 'navire'. Cela étant, on a généralement reconnu que ces questions ne justifieraient pas en elles-mêmes une révision des Conventions.

2 Montant global d'indemnisation

Les problèmes liés au montant d'indemnisation disponible en cas de sinistres importants ont été bien résolus. Tout d'abord, les États contractants ont décidé en octobre 2000 de relever les limites de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de quelque 50% en appliquant les dispositions mêmes de ces Conventions. Les nouvelles limites sont entrées en vigueur en novembre 2003 faisant passer le plafond applicable aux propriétaires de navires à (environ) 90 millions de DTS et celui applicable au Fonds à 203 millions de DTS. Puis, une proposition élaborée par le Groupe de travail tendant à instituer un troisième niveau international d'indemnisation a été adoptée par l'OMI en mai 2003. Les États qui ont adhéré au Fonds complémentaire (troisième niveau) auront accès au total à 750 millions de DTS. Ce troisième niveau facultatif devrait, semble-t-il, entrer en vigueur sous peu pour les États qui ont choisi de l'adopter.

3 Limitation et canalisation

- 3.1 Au cours d'un échange de vues lors de la dernière session du Groupe de travail sur les propositions visant à modifier les critères qui régissent actuellement le droit des propriétaires de navires à limiter leur responsabilité et les dispositions actuelles concernant la canalisation de la responsabilité vers le propriétaire déclaré, de nombreux États ont reconnu que, si ces propositions étaient maintenues, la rapidité de l'indemnisation des demandeurs pourrait s'en trouver compromise.
- 3.2 Toutefois, l'idée d'une éventuelle révision des Conventions n'a pas été abandonnée, essentiellement par suite des préoccupations que suscite dans l'industrie pétrolière la relation entre la responsabilité des propriétaires de navires et les contributions des réceptionnaires d'hydrocarbures et également parce qu'elle estime que le régime en place devrait d'une manière ou d'une autre servir à renforcer la sécurité et la qualité des navires. Ces vues sont partagées par certaines administrations.
- 3.3 La Chambre internationale de la marine marchande et Intertanko estiment que ces arguments sont sans fondement.
- 3.4 La version de 1969 de la Convention sur la responsabilité civile contenait une disposition prévoyant que les propriétaires de navires pouvaient être déchus de leur droit de limiter leur responsabilité au cas où l'on pourrait établir qu'il y avait eu négligence. La mise en oeuvre de ces dispositions a entraîné énormément d'actions en justice et de retards et lorsque la Convention sur la responsabilité civile a été révisée en 1992, les États contractants ont décidé d'introduire un

critère plus strict selon lequel la déchéance du droit de limiter sa responsabilité ne pourrait se produire qu'en cas d'actes ou d'omissions personnels, intentionnels ou téméraires. L'amendement de 1992 a eu l'effet désiré puisqu'il a réduit le recours aux tribunaux et les retards qui en découlaient pour le règlement des demandes. Par ailleurs, il convient de noter qu'une tendance soutenue à la réduction du nombre et de l'importance des déversements d'hydrocarbures à partir de navires-citernes s'est maintenue après la mise en oeuvre de cet amendement. L'argument selon lequel quoique ce soit puisse être obtenu en matière de renforcement de la sécurité et de la protection de l'environnement en revenant au critère initial de 1969 en matière de limitation est erroné et est contredit par l'expérience acquise après l'amendement de 1992. Cet argument présente certes peut-être un attrait émotionnel superficiel mais il ne correspond pas à l'expérience acquise ni aux statistiques.

4 Partage des coûts de l'indemnisation

- 4.1 La Chambre internationale de la marine marchande et Intertanko acceptent toujours le principe du partage équitable des coûts de l'indemnisation entre le secteur des transports maritimes et l'industrie pétrolière. Les chiffres rassemblés par l'International Group of P&I Clubs en 2000 ont montré que ces coûts avaient été assez également partagés entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures au cours de la décennie écoulée (92FUND/WGR.3/8/3). Afin de vérifier et d'actualiser ces chiffres, le Secrétariat du Fonds procède actuellement à une étude sur les coûts des déversements d'hydrocarbures.
- 4.2 Cette étude, lorsqu'elle sera disponible, montrera ce qui s'est produit dans le passé. Pour ce qui est de l'avenir, il est impossible de prévoir si le troisième niveau, qui ne sera financé que par les réceptionnaires d'hydrocarbures, dérangera l'équilibre actuel car cela dépendra de nombreux facteurs, notamment du nombre des sinistres et du coût de chaque sinistre ainsi que du tonnage des pétroliers en cause. Cela dépendra également d'un élément crucial à savoir le lieu où se produiront les déversements puisque ce facteur déterminera le régime de responsabilité d'indemnisation à appliquer, certains États ayant ratifié la Convention sur la responsabilité civile mais pas la Convention portant création du Fonds.
- 4.3 En revanche, les relèvements des limites prévues dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile introduits en novembre 2003 devraient avoir une incidence notable sur l'équilibre actuel entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire répond à lui seul à la grande majorité des demandes d'indemnisation pour pollution par les hydrocarbures provenant de navires-citernes (historiquement quelque 95% de ces déversements) sans faire appel aux FIPOL. Les limites imposées en 2003 par la Convention sur la responsabilité civile devraient aboutir à une augmentation encore plus forte du nombre de demandes satisfaites par le seul propriétaire de navire.
- 4.4 La Chambre internationale de la marine marchande et Intertanko continuent donc d'estimer qu'avant d'envisager d'autres changements, il conviendrait de s'accorder un délai pour évaluer les effets des relèvements des limites imposés en 2003 et l'impact du Fonds complémentaire.
- 4.5 Mais, conscients des préoccupations du secteur pétrolier quant aux effets possibles du Fonds complémentaire sur le concept de partage équitable des coûts de l'indemnisation entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures, la Chambre et Intertanko ont appuyé la proposition de l'International Group of P&I Clubs tendant à relever volontairement les limites de responsabilité pour les petits navires dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans les États qui choisissent d'adhérer au Fonds complémentaire. À cette fin, l'OCIMF a proposé pour les petits navires-citernes un relèvement de la limite minimum à 20 millions de DTS, ce qui a été accepté par le secteur des transports maritimes et les clubs.
- 4.6 On peut raisonnablement espérer, compte tenu des antécédents en matière de demandes d'indemnisation, qu'il ne sera guère fait appel à un troisième niveau au-delà des limites fixées par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds telles que

modifiées en 2003. Néanmoins, plutôt que de relever volontairement les limites correspondant aux navires-citernes de faible tonnage, le secteur des transports maritimes est prêt à étudier d'autres propositions à caractère volontaire visant à répondre aux préoccupations que suscite dans le secteur pétrolier l'incidence du Fonds complémentaire sur le concept de partage, si cette question préoccupe également les administrations. Des solutions volontaires mais qui lieraient le secteur en matière de partage éviteraient les problèmes légaux et pratiques qui surgiraient si les Conventions étaient formellement modifiées.

5 Transport d'hydrocarbures ne répondant pas aux normes

- 5.1 Il va sans dire que la Chambre internationale de la marine marchande et Intertanko sont vivement favorables à un renforcement accru de la sécurité et des normes de qualité à bord des navires. Cet objectif est absolument fondamental pour les deux organisations. Toutefois, à notre avis, il ne convient pas, pour atteindre ledit objectif, de chercher à adapter le régime de responsabilité et d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures. Le but du régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds est de dédommager rapidement les demandeurs. Il ne s'est jamais agi de pénaliser les exploitants de navires ou les chargeurs. Il existe d'autres instruments internationaux spécifiquement conçus pour éliminer les transports maritimes ne répondant pas aux normes, notamment la Convention SOLAS (y compris les dispositions particulières sur l'ISM) et la Convention MARPOL qui visent à renforcer la sécurité et la protection de l'environnement, ainsi que les certificats de classification, le contrôle par l'État du port et d'autres régimes d'inspection tels que les procédures d'habilitation des navires-citernes prévues par l'industrie pétrolière.
- 5.2 Des discussions techniques à l'OMI ont récemment abouti à l'introduction de profonds changements dans les régimes de cette organisation régissant la sécurité des navires-citernes et la protection de l'environnement. À l'avenir, les cargaisons particulièrement dangereuses ne pourront être transportées que dans des navires-citernes à double coque. Les navires à coque simple sont progressivement éliminés à un rythme accéléré. Les propriétaires de navires-citernes ont investi près de 100 milliards de dollars des États-Unis dans des navires à double coque depuis le début des années 1990 et le secteur des transports maritimes continue de répondre aux préoccupations que suscite le transport des hydrocarbures dans des conditions ne répondant pas aux normes.
- 5.3 Ce sont des mesures de ce genre qui influent sur la qualité des transports maritimes et non pas les changements apportés au régime de responsabilité. Les propositions tendant à ôter au propriétaire du navire le droit de limiter sa responsabilité dans certaines circonstances ne peuvent qu'encourager un recours accru aux tribunaux et provoquer des retards dans le règlement des demandes d'indemnisation, ce qui ne saurait être dans l'intérêt des parties que le régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds est censé protéger.
- 5.4 À l'instar de la plupart des délégations à la cinquième réunion du Groupe de travail, nous pensons qu'il ne convient pas de baisser le seuil permettant de déchoir les propriétaires de navires de leur droit à limiter leur responsabilité dans le but d'améliorer la qualité globale des transports maritimes et que l'on peut mieux résoudre les problèmes de qualité au moyen d'autres conventions internationales.

6 Conclusion

- 6.1 La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds doivent être considérées comme deux des traités les plus efficaces jamais adoptés par l'OMI. Quelque 90 États sont parties aux deux Conventions. Le régime international de responsabilité et d'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures établi par les Conventions bénéficie du ferme appui du secteur des transports maritimes et, d'une manière générale, a bien protégé depuis des années les demandeurs victimes de déversements d'hydrocarbures. La Chambre internationale de la

marine marchande et Intertanko sont d'avis que rien ne peut autoriser à compromettre le maintien de ce régime extrêmement efficace.

- 6.2 L'établissement du Fonds complémentaire a permis de répondre aux préoccupations concernant le montant global d'indemnisation disponible pour les sinistres d'importance. Nous sommes convaincus que le secteur, grâce à un arrangement volontaire convenu avec le secteur pétrolier, peut répondre efficacement à toute préoccupation sur le partage inéquitable des coûts d'indemnisation. En revanche, poursuivre le débat sur une révision générale des Conventions ne fait que créer confusion et incertitude. Nous demandons instamment au Groupe de travail de marquer une pause jusqu'à ce que les résultats de l'étude de l'Administrateur sur les coûts des déversements et que les propositions du secteur tendant à assurer un partage équitable soient disponibles. Après cela, nous pensons que le Groupe de travail devrait, le plus rapidement possible, mettre un terme à ses travaux tendant à une révision.
-