



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.3/22/12
7 mai 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

MESURES VISANT À DÉCOURAGER L'UTILISATION DE NAVIRES-CITERNES DÉFECTUEUX

Document présenté par l'Italie, le Portugal et le Royaume-Uni

Résumé:

La 7ème réunion du 3ème Groupe de travail intersessions a examiné des propositions visant à modifier le régime international d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures.

Le Groupe de travail a examiné la question du transport d'hydrocarbures ne répondant pas aux normes requises. Le présent document propose un moyen d'y remédier par le biais du régime de responsabilité et d'indemnisation.

Documents connexes:

92FUND/WGR.3/19/7, 92FUND/WGR.3/19/8 et
92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1

Mesures à prendre:

Voir la section 3

1 Mesures visant à décourager l'utilisation de navires-citernes défectueux

1.1 La 7ème réunion du Groupe de travail a examiné quatre documents distincts traitant du transport d'hydrocarbures ne répondant pas aux normes requises, soumis par le Canada et le Royaume-Uni, la France, le Japon et l'OCIMF. Ces propositions étaient axées sur:

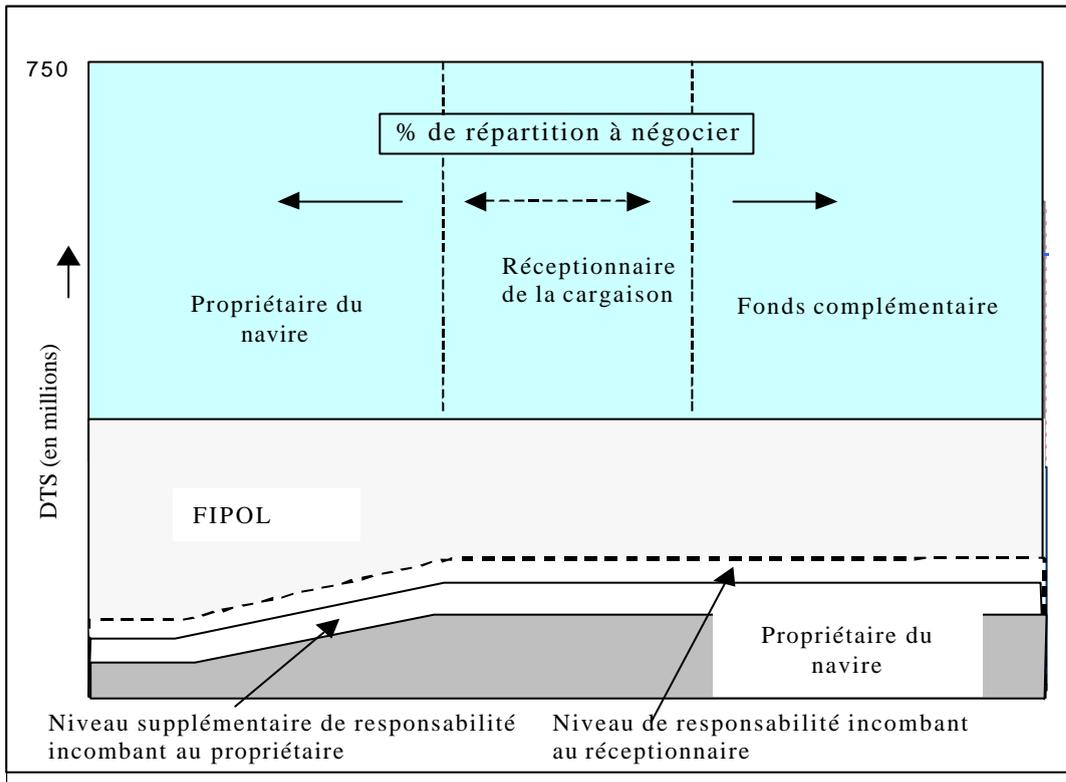
- a) l'examen du rapport de l'OCDE sur l'assurance maritime (92FUND/WGR.3/19/7);
- b) une exception au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité lorsque le dommage semble imputable à l'état de la structure du navire (92FUND/WGR.3/19/8);

- c) une modification à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le sens d'une responsabilité supplémentaire si un sinistre est causé par un navire ne répondant pas aux normes immatriculé dans un État contractant (92FUND/WGR.3/19/12/Rev.1); et
 - d) une modification des critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, par exemple en revenant au critère de faute personnelle prévu dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- 1.2 Certaines délégations se sont déclarées prêtes à examiner la possibilité de lier cette question au cadre juridique des Conventions. Les auteurs du présent document relèvent la déclaration du Président à la 7ème réunion du Groupe de travail selon laquelle les documents devaient être remaniés pour la 8ème réunion, et soumettent pour examen les deux propositions ci-après visant à décourager l'utilisation de navires-citernes défectueux.
- 1.3 Les points de vue exposés dans le présent document ne devraient nullement être considérés comme représentant la position officielle des coauteurs ou de leurs États sur un quelconque point. Les options présentées dans ce document le sont uniquement à titre indicatif.

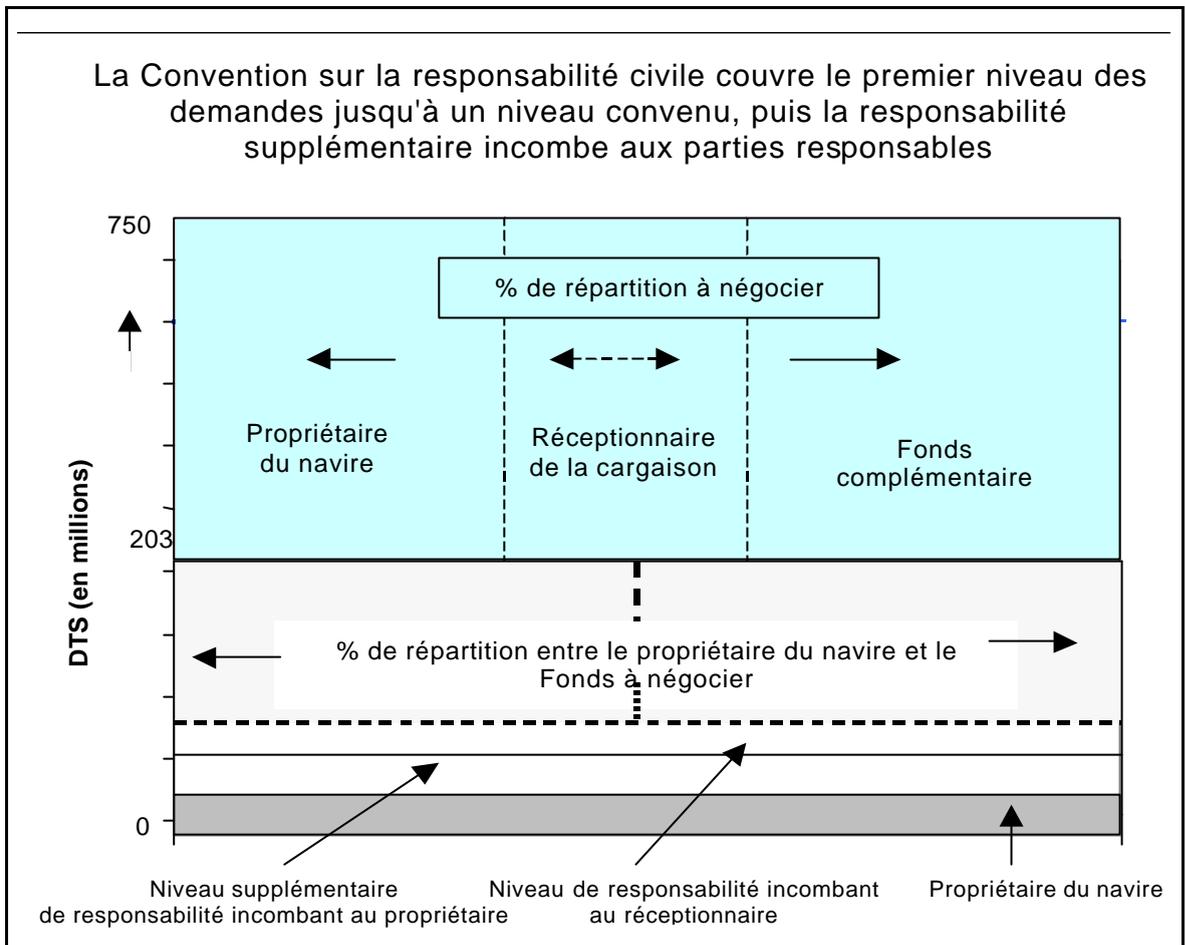
2 Proposition

- 2.1 Dans les cas où un déversement d'hydrocarbures concerne un navire-citerne défectueux, des niveaux supplémentaires de responsabilité s'appliqueront. Dans le premier cas, le propriétaire du navire assumerait un niveau supplémentaire de responsabilité qui viendrait s'ajouter à celle qui s'appliquerait normalement en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.
- 2.2 Si le Fonds complémentaire était impliqué dans un déversement concernant un navire-citerne défectueux, le propriétaire du navire serait alors également tenu de faire des contributions supplémentaires au Fonds complémentaire. Ces contributions représenteraient un pourcentage fixé à l'avance qui devra être arrêté par la Conférence diplomatique, le reste étant fourni par les contributions habituelles des réceptionnaires d'hydrocarbures.
- 2.3 En outre, ce modèle pourrait également comporter un nouveau niveau de "responsabilité", ou une "responsabilité de contribution" incombant au réceptionnaire qui aurait été le destinataire de la cargaison impliquée dans un tel déversement. Le réceptionnaire pourrait aussi, si nécessaire, verser un pourcentage convenu au Fonds complémentaire.
- 2.4 Les graphiques ci-après montrent comment ces propositions pourraient s'inscrire dans le cadre des options relatives à la modification de la responsabilité des propriétaires de navires exposées dans le document 92FUND/WGR.3/22/9, soumis au présent Groupe de travail pour discussion, concernant les modifications de la responsabilité du propriétaire du navire.

Option a): Niveau supplémentaire de responsabilité du propriétaire du navire et du réceptionnaire de la cargaison en cas d'utilisation d'un navire -citerne défectueux:



Option b): Niveau supplémentaire de responsabilité du propriétaire du navire et du réceptionnaire de la cargaison en cas d'utilisation d'un navire -citerne défectueux:



2.5 Les options a) et b) contiennent des propositions, fondées notamment sur les documents soumis par le Japon et l'Italie à la dernière réunion du Groupe de travail, qui se traduiraient par:

- a) un relèvement de la limite de la responsabilité du propriétaire du navire dans les cas où le dommage dû à la pollution résulte d'un défaut ou d'une défaillance du navire-citerne à l'origine du sinistre; et
- b) en sus, un montant égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire du navire à percevoir, en plus des contributions habituelles, auprès du réceptionnaire de la cargaison dans l'Etat contractant.

2.6 Ces niveaux supplémentaires viennent s'ajouter à la responsabilité du propriétaire du navire dans le régime de base au cas où un sinistre concerne un navire-citerne défectueux. Dans le même temps, ces propositions prévoient également, dans un tel cas, la participation au Fonds complémentaire du propriétaire du navire et du réceptionnaire de la cargaison.

2.7 Nous sommes d'avis que la protection accrue fournie par les relèvements des limites de la responsabilité auquel on a procédé en 2003 et le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire exige que toutes les parties soient tenues de veiller plus activement à la sécurité du transport d'hydrocarbures.

- 2.8 Chaque proposition tient compte des parties à qui incombe au premier chef la responsabilité de la sécurité du transport de la cargaison et qui y ont un intérêt économique. Ces propositions ne feraient que faire assumer une responsabilité supplémentaire au réceptionnaire de la cargaison d'hydrocarbures dans les cas où un défaut ou une défaillance du navire a contribué au sinistre. Cela ne ferait donc pas peser de responsabilité supplémentaire sur tous les contributeurs au Fonds de base ou au Fonds complémentaire mais dissuaderait les propriétaires de navires d'utiliser et les réceptionnaires d'hydrocarbures d'affréter des navires-citernes défectueux.
- 2.9 Nous estimons que ces propositions visant à décourager l'utilisation de navires-citernes défectueux devraient réduire:
- a) les charges financières qui pèsent sur le régime, dans l'intérêt de toutes les parties impliquées dans le transport d'hydrocarbures; et
 - b) les conséquences des sinistres qui se produisent du fait d'un tel transport.
- 2.10 Nous sommes d'avis qu'il serait prématuré, à ce stade, d'examiner en détail la définition des termes "défaillance" ou "défaut". Nous ne pensons toutefois pas qu'elle devrait être liée au non-respect des obligations réglementaires internationales. De précédents sinistres ont mis en exergue des préoccupations suscitées par des navires qui, tout en respectant les obligations réglementaires internationales, présentent néanmoins un défaut ou une défaillance. Cela pourrait inclure tout manquement en rapport avec l'exploitation du navire-citerne ayant contribué au sinistre, navire dont il est attesté qu'il atteint le niveau 1 ou 2 du système d'évaluation de l'état des navires (CAS). Nous estimons que cela, ainsi que le texte conventionnel nécessaire, peut être examiné plus avant à la lumière des conclusions de l'étude réalisée par le Comité des transports maritimes (CTM) de l'OCDE sur l'assurance et les navires qui ne répondent pas aux normes requises.

3 Mesures à prendre

Nous demandons au Groupe de travail d'examiner les options exposées dans le présent document.
