



## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### Document soumis par la Grèce

**Résumé:**

La Grèce considère que l'on n'a pas suffisamment expliqué les raisons pour lesquelles il faudrait réviser les Conventions de 1992. Les avantages visés ne se matérialiseront probablement pas et ils ne justifient pas le risque de compromettre le système actuel, largement appliqué et très efficace.

Si l'on décide de réviser la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour inciter à adopter des normes de navigation maritime plus élevées, il faudrait se concentrer sur ceux qui permettent l'utilisation des navires sous-normes en les affrétant. Il conviendrait de relever le niveau de responsabilité des affréteurs de navires sous-normes et de leur imposer l'obligation de contracter une assurance et/ou d'augmenter les contributions que les réceptionnaires de fuel-oil lourd doivent payer aux Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire.

**Mesures à prendre:**

Le Groupe de travail est invité à examiner les questions soulevées dans le présent document.

### 1 Introduction

- 1.1 De nombreuses suggestions intéressantes ont été formulées en vue d'éventuelles révisions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Il est généralement admis que le système actuel a très bien fonctionné dans la pratique et qu'il doit demeurer attractif. Par ailleurs, il n'est pas question de le compromettre ni de risquer inutilement de le faire par des modifications plus dommageables qu'utiles.
- 1.2 Les idées émises jusqu'ici ont davantage été présentées comme des principes d'ordre général plutôt que comme des propositions concrètes. Il ne semble pas que l'on ait encore pleinement envisagé de les mettre en œuvre ni évalué les avantages que l'on pourrait en attendre par rapport aux inconvénients susceptibles d'en découler et notamment par rapport aux conséquences sur le plan des traités qui, une fois encore, ne paraissent pas avoir été envisagées de façon précise.
- 1.3 Le présent document vise à examiner ces points. Il pose la question de savoir si l'on peut espérer que les modifications proposées apporteront des avantages réels et qui ne soient pas contrecarrés

par des effets secondaires sur le système d'indemnisation.

- 1.4 Les principaux avantages susceptibles de découler de ces propositions seraient en premier lieu des ajustements financiers pour garantir un partage équitable du coût des déversements d'hydrocarbures; en deuxième lieu, il s'agirait de combiner entre eux les avantages éventuels pour priver plus facilement le propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité et, en troisième lieu, de renforcer les mesures d'incitations pour éliminer les navires sous-normes. Ces propositions se chevauchent mais chacune d'entre elles soulève un certain nombre de questions qui sont examinées ci-après. Ce document présente des observations visant à déterminer la mesure dans laquelle les avantages visés pourraient se concrétiser et les éventuelles répercussions de ces propositions sur le système d'indemnisation.

## **2 Répartition de la charge financière**

- 2.1 Il est généralement admis qu'il devrait y avoir un partage équitable de la charge financière entre les intérêts des propriétaires de navires et les intérêts des compagnies pétrolières/chargeurs, mais il n'a pas encore été prouvé de manière irréfutable que cet équilibre ne sera pas convenablement maintenu à la suite du relèvement de 50% de la limite figurant dans la Convention sur la responsabilité civile qui a pris effet le 1er novembre 2003.
- 2.2 À cet égard, les conclusions de l'étude prévue sur les coûts des déversements passés et la répartition de ces coûts entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier devront être prises en compte dans toute décision que l'on pourrait être amené à prendre sur cette question.
- 2.3 De plus, seul un examen de la manière dont les coûts de tous les sinistres de pollution ont été pris en charge peut permettre de déterminer si cet équilibre a été correctement atteint jusqu'à présent seulement. On tend généralement à accorder une attention disproportionnée aux cas importants, dans le cadre desquels la contribution du propriétaire du navire peut être relativement réduite, sans tenir compte de l'expérience globale acquise en matière de demandes d'indemnisation.

### *Augmentation volontaire des contributions du propriétaire du navire*

- 2.4 L'on croit savoir que les Clubs P&I sont disposés à accepter qu'il sera peut-être nécessaire, du fait de l'adoption du Fonds complémentaire, de procéder à un nouvel ajustement, outre le relèvement de 50% de la limite définie dans la Convention sur la responsabilité civile, pour garantir le maintien d'un équilibre satisfaisant. Il a été proposé d'augmenter les contributions sous la forme d'un relèvement volontaire de la limite minimale prévue pour les pétroliers de petite taille (système proposé STOPIA), ou sous celle d'une contribution volontaire au Fonds complémentaire.
- 2.5 Il a été avancé dans certains milieux que les arrangements volontaires ne peuvent pas remplacer convenablement les modifications de la législation définie dans la Convention mais la Grèce estime que ces arguments ne sont pas convaincants.
- 2.6 L'on n'est peut-être pas largement informé du fait que les systèmes volontaires du secteur que sont l'accord TOVALOP et l'accord CRISTAL ont permis non seulement le versement d'indemnités aux victimes de la pollution mais aussi une nouvelle répartition de la charge de l'indemnisation payée en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ce mécanisme a existé de 1987 à 1997, où ces systèmes ont cessé de fonctionner. Bien que la responsabilité du propriétaire soit limitée juridiquement en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, sa contribution financière a été recalculée en vertu de l'accord TOVALOP compte tenu d'une limite supérieure, à peu près équivalente à celle que prévoyait le Protocole de 1984 à la Convention sur la responsabilité civile (devenu le Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile). Les réceptionnaires des États Membres du Fonds de 1971 ont ensuite été remboursés des

sommes qu'ils avaient versées à titre de contribution aux indemnités payées par le Fonds de 1971 entre ces deux limites.

- 2.7 Voici ci-dessus quelques remarques importantes concernant cette expérience.
- 2.8 Il est avant tout beaucoup plus facile de rédiger et de mettre en œuvre les accords du secteur plutôt que les traités internationaux. La limite d'indemnisation prévue par le Protocole de 1984 a été appliquée sur une base volontaire une dizaine d'années avant que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne prenne effet juridiquement.
- 2.9 De même, il est plus facile de modifier un système volontaire avec effet immédiat, si cela est nécessaire.
- 2.10 Les systèmes volontaires ne s'appliquaient pas à tous les cas (par exemple si le navire en cause n'avait pas adhéré à l'accord TOVALOP ou si le propriétaire de la cargaison n'avait pas adhéré à l'accord CRISTAL) mais la grande majorité des déversements mettant en cause des pétroliers qui faisaient du commerce international étaient couverts. On ne connaît pas d'exemple de cas dans lequel une demande valable de remboursement n'ait pas été honorée ou dans lequel les contribuables au Fonds de 1971 aient vu leur situation empirer à la suite d'un processus de remboursement fondé sur des accords volontaires plutôt que sur des textes législatifs. En effet, l'adhésion aux systèmes était volontaire mais ceux-ci, après avoir été approuvés, avaient la même valeur qu'un contrat. Il n'y a aucune raison de supposer que les accords volontaires proposés actuellement n'auraient pas la même efficacité.
- 2.11 Il a été fait remarquer qu'un système volontaire est moins satisfaisant parce que limité aux navires inscrits auprès de l'un des Clubs de l'International Group. Or la grande majorité des pétroliers faisant du commerce international sont inscrits auprès d'un Club de l'International Group. Il s'agit non pas de déterminer si chaque cas individuel est couvert mais si la charge globale est substantiellement redistribuée entre les deux secteurs, comme cela serait évidemment le cas.
- 2.12 En résumé, la Grèce considère que:
- Il n'est pas nécessaire de réviser les Conventions pour maintenir un partage équitable du coût des déversements d'hydrocarbures;
  - Les systèmes volontaires du secteur sont un moyen plus efficace de procéder rapidement à tout ajustement pouvant être considéré approprié; et
  - Si le fait de procéder à des ajustements par le biais d'une révision des Conventions présente des avantages, ceux-ci sont très limités, plus théoriques que pratiques, et doivent être évalués par rapport aux inconvénients à prévoir dans le cas d'une révision du système d'indemnisation. Ce point est examiné à la section 5 ci-dessous.

### **3 Briser la limitation de la responsabilité**

- 3.1 Il a été estimé qu'il serait plus facile dans le cadre d'un régime amendé, de priver le propriétaire du droit de limiter sa responsabilité. Différents avantages possibles semblent envisageables, s'agissant essentiellement d'inciter les propriétaires de navires à entretenir des navires de bonne qualité. Cela peut également être considéré comme un moyen de fournir une indemnisation supplémentaire aux demandeurs et/ou de procéder à une nouvelle répartition du coût de la pollution dans certains cas. La façon dont ces différents avantages éventuels pourraient se concrétiser est examinée ci-dessous.

*Mesure d'incitation*

- 3.2 Un amendement compromettant le droit de tous les propriétaires de limiter leur responsabilité ne permet pas de cibler correctement les navires, et un grand nombre de raisons laissent à penser qu'il est peu probable qu'il atteigne le but recherché. Parmi ces raisons figurent des considérations de politique générale qui se rapportent dans l'ensemble à la navigation sous-normes, et sont examinées à la section 4 ci-dessous. Des facteurs d'un caractère plus juridique sont ici en jeu.
- 3.3 Une responsabilité illimitée n'a de sens que s'il est possible de la faire appliquer. Les personnes à qui il est le plus difficile d'imposer des obligations sont des exploitants peu scrupuleux qui sont responsables de navires sous-normes. Si, impliqués dans un sinistre, ils sont privés du droit de limiter leur responsabilité, ils sont de toutes les personnes en cause dans le secteur de la navigation maritime, celles dont les avoirs disponibles sont le plus difficilement localisables pour ce qui est de satisfaire aux demandes d'indemnisation substantielles.
- 3.4 Une mesure consistant à imposer une responsabilité illimitée est purement réactive et ne permet pas de définir de norme ou de précaution à respecter dans l'intérêt de la sécurité maritime.
- 3.5 Le précédent critère excluant la limitation de la responsabilité en fonction d'un comportement déterminé était fondé sur la faute personnelle du propriétaire du navire. Ce critère concernait non pas directement les normes des navires ou de l'exploitation des navires mais l'identité des personnes pouvant être tenues pour responsables de l'acte ou de l'omission ayant entraîné le sinistre. Cela a peut-être été une erreur isolée, qui ne prenait pas suffisamment en compte la norme globale du navire ou de ses opérations. Le fait de laisser planer cette menace au-dessus de la tête de tous les propriétaires de navires, y compris la grande majorité de ceux qui exploitent des navires de bonne qualité, n'aide en rien à éliminer des mers les navires sous-normes.
- 3.6 Les propriétaires de navires de bonne qualité ne peuvent pas facilement interdire les navires sous-normes mais il est possible de dissuader ceux qui les affrètent de continuer de le faire. Ainsi, tout amendement éventuel visant à l'adoption de nouvelles mesures d'incitation devrait être axé sur les affréteurs plutôt que sur les propriétaires. Ce point est examiné plus avant ci-dessous à la section 6.

*Avantage pour les demandeurs*

- 3.7 Priver le propriétaire du navire de son droit de limiter sa responsabilité importe peu aux demandeurs. Il est normalement possible en tout état de cause d'obtenir réparation auprès du Fonds de 1992 et cela sera le cas également du Fonds complémentaire.
- 3.8 Quand le droit de limitation a été contesté (notamment par le Fonds de 1971 dans des cas où la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était appliquée), le Fonds a généralement versé des indemnités au-delà de la limite prévue par la Convention sur la responsabilité civile et tenté de recouvrer auprès du propriétaire du navire par le biais de recours les sommes versées. Si l'on devait agir de même à l'avenir, tout montant supplémentaire recouvré auprès du propriétaire du navire serait destiné tout d'abord à rembourser le Fonds de 1992 (et le Fonds complémentaire, s'il est concerné), et seul un excédent serait versé aux demandeurs à titre d'indemnisation supplémentaire.
- 3.9 Cela présente un avantage pour les demandeurs seulement si:
- i) Le montant global de leurs demandes dépasse la limite de l'indemnisation disponible auprès du Fonds de 1992 (et du Fonds complémentaire, s'il est concerné); et
  - ii) Le total des sommes recouvrées auprès du propriétaire du navire dépasse également cette limite.

Dans la pratique, tout recouvrement auprès du propriétaire du navire est d'ordinaire hautement improbable. Cela l'est assurément d'autant plus lorsqu'il s'agit du type d'exploitant peu scrupuleux qui est associé aux navires sous-normes.

- 3.10 La Convention sur la responsabilité civile prévoit que la responsabilité directe de l'assureur du navire est limitée dans toutes les circonstances à hauteur de la limite de la responsabilité du navire même si le propriétaire n'est plus en droit de limiter sa responsabilité (art. V.8). Même s'il était possible de recouvrer auprès du propriétaire les sommes versées au-delà de la limite prévue en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, cela serait plafonné au niveau de la limite de la couverture (US\$1 000 milliards), dans les limites du Fonds complémentaire.

*Nouvelle répartition de la charge financière*

- 3.11 Bien que les demandeurs eux-mêmes n'en aient obtenu aucun avantage, le Fonds de 1971 a appliqué une politique consistant à poursuivre le propriétaire du navire et son assureur par voie de recours dans des cas où le droit de limitation était considéré comme pouvant être contesté. Les Fonds peuvent juger approprié d'engager des actions contre des tiers ne faisant pas partie du système d'indemnisation mais on peut se demander ce qu'une nouvelle répartition de la charge financière entre les organes d'indemnisation eux-mêmes présentera comme avantages.
- 3.12 Si les Fonds contestent le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité, il n'est pas possible d'obtenir quoi que ce soit sauf dans le cas d'un recouvrement effectif auprès du propriétaire du navire de sommes dépassant la limite prévue par la Convention sur la responsabilité civile. Cela n'est en général possible que si l'on peut faire appliquer la responsabilité directement contre l'assureur mais la Convention sur la responsabilité civile autorise l'assureur à limiter sa responsabilité même lorsque le propriétaire du navire ne peut pas le faire.
- 3.13 Le droit de limitation le plus sûr qui soit accordé au propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, contre une limite de responsabilité beaucoup plus élevée, a en grande partie éliminé les actions en recours sans répercussion négative sur le système d'indemnisation.
- 3.14 Un retour à un critère plus simple pour déchoir le propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité, serait sans effet à moins que l'on supprime aussi le droit absolu du propriétaire de limiter sa responsabilité. Cependant, cette mesure ne serait pas réalisable: aucun assureur ne peut consentir à accorder une garantie illimitée et même la législation en vigueur aux États-Unis ne requiert pas de garantie financière au-delà de la limite de la responsabilité du navire.
- 3.15 Les propositions selon lesquelles l'assureur devrait être directement responsable à hauteur de la limite de la couverture sont erronées. Cette limite est calculée par rapport à la capacité du marché de réassurance de couvrir les obligations des P&I qui devraient être extrêmement rares, voire totalement théoriques. Toutes mesures conçues pour que ces fonds soient facilement accessibles risquent d'épuiser la capacité du marché et il faudrait alors peut-être réévaluer de manière radicale les limites de l'assurance.
- 3.16 Dans certains cas, le Fonds de 1971 a engagé des recours fondés sur des législations nationales d'actions directes contre les Clubs P&I Clubs pour des montants supérieurs à la limite prévue dans la Convention sur la responsabilité civile. Il conviendrait de reconnaître que tout État dont la législation permet cela viole l'obligation contractuelle qui lui est imposée en vertu de l'article V.8 de la Convention sur la responsabilité civile, d'autoriser l'assureur à limiter sa responsabilité à la limite prévue par cette Convention. L'assureur n'est pas tenu de fournir de "carte bleue" ("blue card") ou d'accepter d'être mentionné comme le garant dans un Certificat de la Convention sur la responsabilité civile, et donc d'assumer une responsabilité directe concernant les demandes. La limite absolue de sa responsabilité directe est l'une des conditions selon lesquelles il accepte le faire. Les actions en recours de ce type tournent la Convention et la spécificité des solutions qu'elle prévoit contre le propriétaire du navire et son assureur au titre des dommages de pollution.

De plus, elles compromettent l'uniformité de l'application de la Convention sur la responsabilité civile dans les États contractants. L'on peut donc se demander si cette politique selon laquelle le Fonds invoque les législations nationales qui permettent de le faire est opportune.

- 3.17 Les objections à ces actions ont été tempérées lors du processus de remplacement de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile par la Convention de 1992 sur la responsabilité, où le droit de limitation est plus clairement défini. Cependant, si l'on doit inverser la législation sur ce point, en revenant à un droit de limitation plus restreint, il se pourrait, à moins d'exclure expressément cette possibilité de recours contre les assureurs, que ceux-ci réexaminent leur décision d'accepter d'agir en tant que garants. Dans ce cas, il serait peut-être nécessaire de désigner des garants indépendants à cette fin, comme il avait fallu le faire en vertu de la US Oil Pollution Act, ce qui rendrait le fonctionnement du régime d'indemnisation plus complexe.
- 3.18 Une nouvelle répartition plus directe et satisfaisante du coût des déversements d'hydrocarbures – si cela est jugé nécessaire – consisterait à revoir les limites d'indemnisation et la répartition globale de la charge financière entre les secteurs touchés. Comme cela a déjà été noté, cela serait facilement réalisable dans le cadre des dispositifs du secteur, sans que l'on ait à réviser les conventions.

#### **4 Navires sous -normes**

- 4.1 L'élimination de la navigation sous-normes est un objectif commun à toutes les organisations gouvernementales et non gouvernementales ainsi qu'aux intérêts légitimes du secteur. Cependant, il ne faudrait pas qu'en raison de l'importance de cet objectif, l'on suppose sans réserves que les changements proposés seraient justifiés. Il demeure nécessaire de déterminer s'ils permettraient d'atteindre le but recherché ou auraient des effets secondaires négatifs sur le système d'indemnisation.
- 4.2 Un certain nombre de questions se posent:
- Qu'entend-on par navire 'sous-normes'?
  - Existe-t-il un lien suffisamment étroit entre la navigation sous-normes et le régime d'indemnisation?
  - Les changements proposés permettent-ils des mesures d'incitation efficaces?

#### *Signification du terme 'navires sous-normes'*

- 4.3 Une définition commune de ce que l'on entend par la navigation sous-normes est nécessaire. Cependant, il est clair que ce terme a des significations différentes selon les personnes. En particulier, il n'a pas le même sens pour les professionnels, directement concernés par les navires, les normes de navigation maritime et la prévention des accidents et pour le grand public qui analyse la situation d'après les rapports des médias.
- 4.4 Si l'on veut réellement améliorer la qualité des navires, il est extrêmement important que toute décision relative à la sécurité maritime et à la protection du milieu marin soit fondée sur des évaluations et des estimations exclusivement professionnelles et techniques.
- 4.5 Il est encore plus absurde de qualifier de navires sous-normes, en raison de leur âge ou de leur conception, les bâtiments qui n'ont pas encore atteint la date à laquelle ils doivent progressivement cesser d'opérer, qui commercent en toute légalité (leur état ayant été examiné de près et considéré totalement conforme aux normes internationales) et dont la mise hors service perturberait gravement le commerce international.
- 4.6 Si certaines catégories de navires ou cargaisons paraissent raisonnablement présenter un risque

plus important que d'autres - par exemple dans le cadre du transport de fuel-oil lourd -, il est possible d'en tenir compte en augmentant les contributions du réceptionnaire d'hydrocarbures, mais le fait de décrire ce navire comme étant sous-normes alors qu'il commerce en toute légalité, ne peut que prêter à confusion.

- 4.7 Dans un instrument international, les critères pertinents doivent reposer sur des bases solides et être compatibles avec les principaux régimes globaux qui régissent la sécurité en mer. Ils évitent délibérément toute définition du terme 'sous-normes', car il s'agit d'une question complexe et subjective. Ils fournissent un système de contrôle des normes de navigation par les administrations de l'État du pavillon et de l'État du port. Ce système prévoit principalement:
- la délivrance de certificats par l'administration de l'État du pavillon en vertu des réglementations pertinentes des Conventions SOLAS et de MARPOL, pour attester que le navire, son équipement et les gérants sont conformes aux prescriptions de ces Conventions;
  - l'entretien du navire et de son équipement conformément aux Conventions SOLAS et MARPOL; et
  - la saisie du navire par les administrations de l'État du port quand l'état du navire ne correspond pas substantiellement aux caractéristiques consignées dans l'un des certificats ou que l'entretien du navire et de son équipement n'est pas conforme aux prescriptions des Conventions SOLAS ou MARPOL.

- 4.8 Par conséquent, aux fins du régime juridique international, un navire doit être considéré comme étant un navire sous-normes si lui-même ou ses gérants ne détiennent pas de certificats valides tels que requis en vertu des Conventions SOLAS ou MARPOL, ou si son état justifiait sa saisie en vertu du contrôle par l'État du port.

*Rapport entre la navigation sous-normes et le régime d'indemnisation*

- 4.9 Il résulte de ce qui précède qu'un navire ne doit pas être considéré comme étant sous-normes au seul motif qu'il est malencontreusement en cause dans un sinistre par pollution. Il convient d'insister sur ce point car l'indignation du public après un déversement d'hydrocarbures a souvent alimenté l'idée erronée qu'un sinistre est synonyme de navire ou d'exploitant ne respectant pas les normes établies. En fait, des navires et des exploitants de première classe ont été impliqués dans de nombreux sinistres survenus au fil des années. Il ne fait pas de doute que dans beaucoup de cas il n'y aurait eu aucune raison de saisir le navire.
- 4.10 Les études sur les causes des accidents maritimes tendent à montrer que l'erreur humaine est une cause d'accident beaucoup plus fréquente que l'état du navire lui-même. Une erreur de navigation ou dans la manœuvre du navire de la part du personnel à bord peut provoquer un regrettable sinistre, mais il peut s'agir d'un acte isolé ou d'une omission, pas nécessairement d'un navire ou d'un exploitant ne répondant pas aux normes établies. De plus, les accidents sont souvent le fait d'une combinaison d'erreurs commises par différentes personnes, et la faute concurrente du capitaine et de l'équipage du pétrolier peut être relativement mineure. Cela a souvent été le cas par exemple lorsque la pollution était due à une collision entre un pétrolier et un autre navire.
- 4.11 La pollution a fréquemment été provoquée par des échouements ou autres sinistres dans des ports et terminaux ou à proximité de ceux-ci. Ceux qui ne connaissent pas bien la navigation maritime ne se rendent pas toujours compte du grand nombre de personnes qui interviennent dans le transport des hydrocarbures en mer et de la facilité avec laquelle des défaillances de la part du personnel à terre, sans rapport avec le navire ou ses exploitants, peuvent provoquer un accident.
- 4.12 Il conviendrait également de noter que nombre de sinistres peuvent être imputés au fait qu'un chenal dragué n'a pas été entretenu de façon à assurer des conditions de sécurité, qu'on n'a pas

communiqué de renseignements fiables aux marins, qu'on n'a pas fourni de pilotes correctement formés, qu'on n'a pas répondu de manière professionnelle aux demandes d'aide émanant d'un navire en détresse ou qu'on n'a pas respecté l'obligation prévue par le droit international d'autoriser le passage innocent dans les eaux territoriales ou les zones économiques exclusives. Or c'est dans ce genre de situation que les capitaines, membres d'équipage et propriétaires sont accusés avec le plus de véhémence. À cet égard, au cours des dernières années on a assisté à l'inquiétante multiplication du nombre de cas où l'administration grecque a dû déployer des efforts diplomatiques considérables pour faire relâcher des marins détenus dans d'autres juridictions durant de longues périodes dans l'attente d'un jugement procès au pénal à la suite d'un déversement d'hydrocarbures.

- 4.13 Cette tendance préoccupante n'a pas contribué à mieux faire comprendre au public les causes des accidents maritimes ni les mesures requises pour les empêcher. Cependant, des signes encourageants montrent que l'attention accordée à ce problème au cours des années précédentes a davantage fait prendre conscience dans certains milieux des questions pertinentes que cela n'avait été le cas quand il avait été initialement proposé de réexaminer le régime d'indemnisation.
- 4.14 Bien que les navires sous-normes encourent bien sûr de plus grands risques et soient responsables d'un certain nombre de sinistres de pollution, il ne représentent qu'une partie d'un vaste problème qu'il est nécessaire de résoudre pour améliorer la sécurité en mer et réduire la pollution marine. Pour réduire la pollution par les hydrocarbures, il convient de se concentrer sur *toutes* les causes des accidents maritimes. Il n'est pas possible d'y parvenir dans le cadre du régime d'indemnisation; cela nécessite de développer davantage les Conventions SOLAS et/ou MARPOL.
- 4.15 De même, pour éliminer les navires sous-normes il est nécessaire de cibler *tous* les navires de ce type et leurs exploitants, pas seulement ceux qui se trouvent en cause dans un déversement d'hydrocarbures. Lorsqu'un navire est impliqué dans un sinistre, la question la plus importante ne consiste pas à déterminer les actions en justice à engager à la suite du sinistre mais les conditions dans lesquelles le navire en est arrivé à naviguer. La réponse doit tout d'abord viser à une meilleure application des conventions SOLAS et MARPOL par le biais de contrôles plus stricts de la part des administrations de l'État du pavillon et de l'État du port.

## **5 Impact des propositions sur le régime d'indemnisation**

- 5.1 Les considérations ci-dessus conduisent aux conclusions suivantes:
- il n'est pas nécessaire de réviser le régime d'indemnisation pour procéder à une nouvelle répartition du coût des déversements d'hydrocarbures;
  - il n'est pas nécessaire de le faire dans le but d'améliorer les normes de la navigation maritime – la mise au point et l'exécution des Conventions SOLAS et MARPOL sont plus efficaces; et
  - tout avantage attendu de l'application de sanctions plus sévères à l'encontre des propriétaires de navires, dans le cadre du régime d'indemnisation, sera probablement illusoire.
- 5.2 Examinons à présent l'autre aspect de l'équation, à savoir les implications négatives que l'on peut envisager concernant le système d'indemnisation. Les caractéristiques importantes de ce système qu'il conviendrait de conserver sont:

- sa simplicité;
- la coopération entre les organes d'indemnisation concernés à chaque niveau du régime, notamment entre les Fonds et les Clubs P&I; et
- un large soutien international en faveur du régime en tant que système uniforme.

*Simplicité et coopération*

- 5.3 La simplicité du système actuel est en grande partie due à l'élimination des questions de faute en relation avec à la fois le propriétaire du navire (dont la responsabilité est objective, et donc limitée) et des tierces parties (dont la responsabilité envers les victimes est exclue dans la plupart des cas).
- 5.4 Ces caractéristiques ont été renforcées par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui a considérablement réduit la portée des litiges liés à la faute dans le contexte de la limitation, et également celle des procédures contre d'autres défendeurs (qui serait de même liées à la faute). Ces modifications ont été apportées d'après l'expérience acquise, y compris les procédures juridiques qui ont eu lieu aux États-Unis après le sinistre de l'*Amoco Cadiz*. La complexité, les dépenses et les retards en cause dans les litiges de ce type liés à la faute, contre de multiples défendeurs, ont appelé l'attention sur ce qui pourrait également se produire dans les États contractants.
- 5.5 Certaines des propositions avancées impliqueraient de renverser ces améliorations et de revenir en arrière, avec les conséquences ci-après:
- dépenses et retard concernant le litige;
  - conflit entre l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL, alors qu'un maximum de coopération est nécessaire pour que le système de contribution fonctionne de manière satisfaisante, et
  - détournement de la principale fonction, qui est de régler les demandes.

*Questions relatives aux traités*

- 5.6 Bien que l'on ait souvent évoqué la possible révision des Conventions de 1992, tout instrument destiné à modifier le système d'indemnisation devrait être envisagé sous la forme d'une nouvelle convention ou de nouvelles conventions qui pourraient être ou ne pas être aussi largement acceptées que le régime existant.
- 5.7 Les propositions visant à modifier le régime englobent un certain nombre de questions bien davantage controversées que celles qui ont été introduites par les Conventions de 1992. On ne devrait donc pas supposer que toute nouvelle convention remplacera nécessairement celles de 1992 comme les Conventions de 1992 ont remplacé celles de 1969 et de 1971.
- 5.8 La plupart des propositions envisagent la possibilité d'une nouvelle convention sur la responsabilité civile plutôt qu'une nouvelle convention portant création du Fonds. Il paraît cependant peu probable que le Fonds de 1992 puisse fonctionner conjointement avec deux versions différentes de convention sur la responsabilité civile, en particulier si les limites de responsabilité sont modifiées: sa situation financière serait différente dans chaque cas et il en résulterait un manque de réciprocité entre les États Membres. Par conséquent, une nouvelle convention sur la responsabilité civile nécessiterait vraisemblablement, semble-t-il, d'être accompagnée par une nouvelle convention portant création du Fonds, et cela impliquerait qu'il y ait un nouveau FIPOL, dont la composition serait distincte de celle du Fonds de 1992.

- 5.9 L'on peut de même douter que le Fonds complémentaire puisse fonctionner concurremment avec deux différents FIPOL.
- 5.10 Par conséquent, la mise en application des changements proposés impliquerait sans doute de remanier l'ensemble du système d'indemnisation, peut-être sur les trois niveaux. Les complications qui en résulteraient ne seraient pas nécessairement limitées à une période de transition mais pourraient entraîner une fragmentation à plus long terme du régime uniforme actuel, ce qui serait très regrettable.

#### *Conclusion*

- 5.11 Il ressort des considérations ci-dessus que l'on ne peut guère espérer que les modifications proposées aboutissent à des avantages réels et il y a lieu d'être très préoccupé du fait que tout avantage serait largement contrecarré par des effets négatifs sur le système d'indemnisation.
- 5.12 Ainsi, la Grèce estime que malgré les longues discussions qui ont lieu depuis la décision arrêtée en avril 2000 de créer ce Groupe de travail, il n'y a pas encore de raisons suffisantes pour réviser les Conventions.

### **6 Responsabilité de l'affréteur/réceptionnaire**

- 6.1 Si, en dépit de ce qui précède, la Convention sur la responsabilité civile est amendée en vue de fournir des mesures d'incitation plus importantes pour une navigation maritime de qualité, il conviendrait d'envisager la possibilité de dissuader ceux qui affrètent de navires sous-normes de continuer de le faire. L'expérience montre que si, à elles seules, des réglementations plus strictes ne permettent pas d'éliminer des mers les navires sous-normes, il est plus efficace de faire en sorte qu'ils ne puissent plus être utilisés, c'est-à-dire qu'ils ne soient plus compétitifs ni viables commercialement. À cette fin, on peut imposer des obligations appropriées ou autres charges financières à ceux qui les maintiennent en activité en continuant de les affréter.
- 6.2 Si la Convention est révisée, elle devrait prévoir que dans le cas d'un sinistre causé en partie ou en totalité du fait de la violation d'une réglementation ou norme internationale portant sur la construction, l'entretien ou l'exploitation du navire, l'affréteur devrait non pas bénéficier de l'immunité judiciaire mais être considéré objectivement responsable du dommage et, ce, conjointement et solidairement avec le propriétaire du navire. Les affréteurs devraient aussi être tenus de souscrire une assurance obligatoire couvrant cette responsabilité.
- 6.3 Il y a lieu en outre de procéder à des arrangements séparés pour les fuel-oils lourds étant donné les dommages importants qu'ils peuvent causer. Il pourrait s'agir d'augmenter le montant des prélèvements exigibles des réceptionnaires d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui relèvent de cette catégorie.
- 6.4 Toutefois, il serait plus efficace de traiter ces questions sans remanier les conventions relatives à l'indemnisation, et de prévoir des sanctions à l'encontre de l'affréteur lorsqu'un navire est considéré sous-normes, qu'il y ait eu sinistre ou pas.

### **7 Conclusions**

- 7.1 La Grèce estime qu'il n'y a pas de raisons suffisantes pour réviser les Conventions de 1992. Les avantages souhaités ne se concrétiseraient probablement pas et ils ne justifient pas que l'on risque de compromettre le système actuel, largement appliqué et très efficace.
- 7.2 Si l'on décide de réviser la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le but d'inciter à utiliser des navires de meilleure qualité, il conviendrait de se concentrer sur les personnes qui font naviguer les navires sous-normes en les affrétant. Il faudrait que les affréteurs de navires sous-normes acquittent une responsabilité supplémentaire et soient tenus de souscrire une assurance,

et/ou que les réceptionnaires de fuel-oil lourd paient des contributions plus élevées aux FIPOL et au Fonds complémentaire.

7.3 Le Groupe de travail est invité à prendre des observations présentées dans ce document.

---