



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE
1971 ET DE 1992 POUR LES
DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
60ème session
Point 4 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.60/12

COMITÉ EXÉCUTIF
2ème session
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.2/6
20 janvier 1999
Original: ANGLAIS

RÉPARTITION DES INDEMNITÉS À PAYER PAR LE CLUB P & I ET LES FIPOL

Note de l'Administrateur

Résumé:

La politique du Fonds de 1971 a toujours consisté à payer des indemnités uniquement à compter du moment où l'assureur du propriétaire du navire avait payé à concurrence du montant de limitation applicable au navire concerné. Un des Clubs P & I a proposé que, lorsqu'il y a risque que le montant total des demandes établies dépasse le montant maximal disponible en vertu des Conventions et que les indemnités sont donc calculées au prorata, le Fonds devrait dès le début participer au paiement versé à chaque demandeur, et ce de manière proportionnelle au montant estimatif de la responsabilité incombant en dernier ressort au Club et au Fonds, respectivement.

Mesures à prendre:

Décider s'il y a lieu ou non de modifier la politique des FIPOL sur la question de la ventilation, entre le Fonds et le propriétaire du navire/Club P & I, des paiements effectués à titre d' indemnités dans les cas où celles-ci sont calculées au prorata.

1 La procédure que le Fonds de 1971 suit actuellement pour effectuer les paiements

1.1 Avant de commencer à verser des indemnités, le Fonds de 1971 a toujours exigé que le propriétaire du navire/Club P & I paie les indemnités à concurrence du montant de limitation applicable au navire en question. Or, dans de nombreux cas, on ne connaît avec précision le montant de limitation que bien longtemps après la date à laquelle le sinistre est survenu. Lorsqu'un sinistre survient, le Fonds de 1971 et le Club font une estimation du montant de limitation dès qu'ils le peuvent, et procèdent par la suite à un ajustement, une fois fixé le montant précis de limitation. Cet ajustement intervient

souvent à l'occasion de la prise en charge financière du propriétaire du navire par le Fonds de 1971 en application de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

1.2 Cette procédure semble fonctionner sans complications lorsque dès le début il est manifeste que le montant total des demandes établies ne dépassera pas le montant total disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS). Les Club P & I semblent convenir que, dans ce cas de figure, le procédure suivie jusqu'à présent convient.

1.3 La situation se complique lorsqu'il s'agit de sinistres pour lesquels l'on s'attend à ce que le montant total des demandes établies dépasse 60 millions de DTS, ou risque de le faire. Lorsque cette situation s'est présentée, le Fonds de 1971 a toujours décidé de limiter ses paiements à un certain pourcentage du montant établi de chaque demande, pourcentage correspondant à une évaluation prudente de la part éventuelle du montant disponible revenant à chaque demandeur. Le propriétaire du navire/UK Club convenait habituellement d'honorer les demandes sur la base de ce même pourcentage, et continuait les paiements jusqu'à épuisement du montant de limitation du propriétaire du navire disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité. Les paiements effectués par le Fonds de 1971, calculés au prorata, ne commençaient que lorsque les paiements du propriétaire du navire/UK Club avaient atteint ce montant de limitation.

1.4 Il convient de noter que le propriétaire du navire/UK Club peuvent présenter des demandes subrogées contre le fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire pour tout paiement qu'ils auraient versé à des demandeurs, une fois ce fonds constitué (article V de la Convention sur la responsabilité civile). Pour ce qui est de la distribution du fonds de limitation, le propriétaire du navire/UK Club se retrouveront créanciers au même titre que les autres demandeurs (article V.4 de la Convention sur la responsabilité civile) et, à ce titre, ne pourront recouvrer auprès de ce fonds qu'une partie des paiements qu'ils auront versés. Le propriétaire du navire/UK Club pourront normalement recouvrer le solde auprès du FIPOL concerné. Cela dit, si le pourcentage retenu aux fins du calcul au prorata des paiements versés par le Fonds s'avère trop élevé, le propriétaire du navire/UK Club ne pourront prétendre au remboursement intégral, par le Fonds, des montants non recouverts auprès du fonds de limitation. Dans ces conditions, le propriétaire du navire/UK Club paieraient plus que le montant de limitation du propriétaire du navire.

2 La procédure que le Fonds de 1992 suit pour effectuer les paiements

Le Fonds de 1992 ne s'est pas encore penché sur la question de la ventilation des paiements à effectuer au titre d'indemnités entre le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds de 1992. L'Administrateur suppose toutefois que le Fonds de 1992 adopterait la même politique en la matière que le Fonds de 1971.

3 Dispositions utiles des Conventions portant création d'un Fonds

3.1 L'article 4.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds est utile à cet égard. Il est libelle comme suit:

Pour s'acquitter des fonctions prévues à l'article 2, paragraphe 1a), le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes:

a)

b)

- c) les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire telle qu'elle est limitée aux termes de l'article V, paragraphe 1, de la Convention sur la responsabilité ou aux termes de toute autre convention ouverte à la signature, ratification ou adhésion, à la date de la présente Convention.

3.2 L'article 4.1c) de la Convention de 1992 portant création du Fonds est identique à la disposition correspondante de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à ceci près que le renvoi à la responsabilité du propriétaire du navire vise la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

4 Procédure révisée, d'après une proposition d'un Club P & I

4.1 Dans un cas précis où les demandes d'indemnisation représentaient un montant bien supérieur au montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Club P & I concerné a exprimé des doutes quant à sa possibilité de payer, sans courir de risque indu, des indemnités dont le montant serait bien supérieur à la part à laquelle chaque demandeur pourrait s'attendre sur la base du calcul de cette part au prorata du montant de limitation du propriétaire du navire aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le Club propose que, dans ce cas de figure, le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds concerné participent tous deux au paiement effectué à tout demandeur, chacun d'une manière proportionnelle au montant estimatif de la responsabilité qui lui incombera en dernier ressort.

4.2 Le Club P & I en question a fait savoir que, dans les cas où les demandes approuvées représentent un montant égal ou supérieur au montant disponible auprès du Fonds, chaque demandeur touchera des indemnités plus importantes de la part du Fonds que de la part du propriétaire du navire/UK Club, et ce du fait du montant de la responsabilité qui leur incombera respectivement en dernier ressort. Le Club a fait valoir qu'en effectuant des paiements selon la procédure actuellement en vigueur, décrite au paragraphe 1.3 ci-dessus, le propriétaire du navire/UK Club s'écartaient de la procédure formelle prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

4.3 Le Club P & I a fait valoir que, dans les cas où le montant total des demandes établies aurait été sous-estimé et que le pourcentage retenu aux fins de paiement était donc trop élevé, le Club risquait de faire des paiements trop importants. Le Club a estimé qu'il devrait, par principe, avoir le droit d'intenter une action récursoire contre le Fonds pour tout paiement qu'il aurait effectué en dépassement du montant de limitation. Le Club a fait observer qu'aux termes de l'article 9.3 de la Convention portant création du Fonds, seuls les États contractants et les organismes qui en relèvent bénéficiaient du droit de subrogation. D'après le Club, ce n'est que par le truchement du droit national ou d'un accord avec les autres demandeurs que d'autres parties peuvent bénéficier de droits de subrogation. Le Club a relevé le fait que les clauses relatives à la subrogation inscrites sur le reçu que les demandeurs sont généralement tenus de signer sont libellées avec la plus grande attention. Toutefois, d'après le Club, il n'est pas certain que les tribunaux acceptent la subrogation dans tous les cas, par exemple dans les cas où le montant total des demandes est bien supérieur au montant maximal disponible en vertu de la Convention visée.

4.4 À titre d'exemple, la proposition formulée par le Club P & I peut se résumer de la manière ci-après. Le principe serait le même pour le Fonds de 1992, mais les chiffres seraient différents.

Étant donné,		£		
Montant total disponible à titre d'indemnités =	60 millions de DTS =	50 000 000 =	100%	
Montant total des indemnités payables par le Fonds de 1971 =		45 000 000 =	90%	
Montant total des indemnités payables par le propriétaire du navire/Club =		5 000 000 =	10%	
Décision de partager toutes les demandes au prorata, en retenant le pourcentage de 25% des demandes établies				
Paiements effectués à ce jour n'ont pas atteint le montant de limitation du propriétaire du navire				
Et	Demande X approuvée pour un montant de £1 000 000			
Donc	Montant à payer au demandeur X =	25% de £1 000 000 =	250 000	
Alors, le demandeur X toucherait les sommes suivantes:				
	Procédure actuelle	£	Procédure proposée par le Club	£
	Club: 100% du montant à verser =	250 000	Fonds: 90% du montant à verser =	225 000
	Fonds: 0% du montant à verser =	0	Club: 10% du paiement à verser =	25 000
	Total	250 000	Total	250 000

4.5 Si, dans l'exemple donné au paragraphe 4.4, le paiement des demandes établies était porté de 25% à 75%, entraînant de ce fait un paiement additionnel de £500 000, les conséquences seraient les suivantes. Dans le cadre de la procédure actuelle, le Club P & I acquitterait la totalité du montant additionnel (£500 000) et effectuerait tout autre paiement à concurrence du montant de limitation, soit £5 millions. Avec la procédure proposée par le Club, le Fonds de 1971 paierait £450 000 et le Club £50 000.

4.6 Les Club P & I examinent actuellement entre eux l'ensemble des questions traitées dans le présent document. L'International Group of P & I Clubs présentera vraisemblablement un document sur la question.

5 Examen de la question par l'Administrateur

5.1 Il convient tout d'abord de noter que, en vertu de l'article 4.1c) des Conventions de 1971 et de 1992 portant création des Fonds, le Fonds de 1971 est tenu d'indemniser une personne ayant subi un dommage par pollution uniquement lorsque les dommages excèdent le montant de limitation du propriétaire. La politique relative au partage des paiements entre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 se fonde en effet sur ce principe.

5.2 L'Administrateur comprend tout à fait la crainte manifestée par le Club P & I s'agissant du risque, pour un Club, d'effectuer des paiements excédant le montant de limitation. Il estime cependant que dans la plupart des cas ce risque est très limité, car les Fonds font généralement preuve d'une grande prudence lorsqu'ils fixent le pourcentage retenu aux fins du calcul des indemnités à payer dans les premiers temps d'un sinistre. Si le pourcentage retenu est le bon, ou si les paiements définitifs se révèlent être plus élevés que les montants obtenus par un calcul au prorata, le Club ne s'expose à aucun risque de surpaiement. Dans ce cas-là, l'inconvénient de la procédure actuelle, pour le Club, n'est en fait qu'un simple problème de trésorerie.

5.3 Certes, si le pourcentage fixé était trop élevé, le Club P & I risquerait effectivement de verser des montants au-delà du montant de limitation. Ceci étant, ce risque se poserait de toute façon, jusqu'à un certain point, même si la proposition du Club était adoptée et que le Fonds payait, dès le début, une part des indemnités versées à tous les demandeurs.

5.4 Le Club P & I a exprimé la crainte de voir les tribunaux refuser dans certains cas les clauses relatives à la subrogation. Or, ce risque se poserait tout autant pour les FIPOL que pour le Club. En tout état de cause, le problème se poserait également si les Fonds devaient participer aux paiements dès le début. De l'avis de l'Administrateur, les Fonds et le propriétaire du navire/Club doivent prendre comme un fait acquis l'acceptation, par les tribunaux, des clauses de subrogation accompagnant les reçus signés par les demandeurs. En effet, dans le cas contraire, le Club et les Fonds ne pourraient ni conclure de règlements à l'amiable, ni effectuer de paiements provisoires, et le système mis en place par les Conventions ne pourrait fonctionner de la manière prévue, c'est-à-dire qu'il ne pourrait plus permettre d'indemniser sans tarder les victimes d'une pollution par les hydrocarbures.

5.5 L'Administrateur estime en outre que la procédure serait bien plus compliquée si chaque demandeur touchait des indemnités de deux sources différentes. Par ailleurs, dans de nombreux cas, du retard serait pris dans les paiements, notamment dans la période suivant immédiatement un sinistre, étant donné que l'Administrateur devrait alors demander l'autorisation du Comité exécutif avant d'approuver les demandes et effectuer les paiements et que le Comité exécutif devrait se prononcer sur le niveau des paiements.

5.6 Étant donné ces considérations, l'Administrateur n'est pas favorable à la modification de la procédure de paiement, telle que proposée par le Club P & I et décrite au paragraphe 4.1. Il estime toutefois important de parvenir à des solutions pratiques susceptible de faciliter le prompt versement d'indemnités aux victimes et aimerait examiner toute proposition que l'International Group of P & I Clubs pourrait formuler à cet effet.

6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) examiner les renseignements donnés dans le présent document; et
 - b) décider s'il y a ou non lieu de modifier la ventilation des paiements à effectuer par le Fonds et le propriétaire du navire /Club P & I, dans le sens proposé par un Club.
-