FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

TROISIÈME GROUPE
DE TRAVAIL INTERSESSIONS
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/11/1
20 mars 2002
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par l'International Group of P & I Clubs

Résumé:	La communication suivante expose les questions d'intérêt général liées à la révision des conventions relatives à la pollution par les hydrocarbures et apporte de nouvelles précisions au sujet de la proposition présentée par les propriétaires de navires et les Clubs P & I en vue de relever volontairement les limites de responsabilité.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à prendre note de cette communication.

1 Les treize Clubs P & I qui sont membres de l'International Group of P & I Clubs sont des mutuelles d'assurance responsabilité qui assurent la responsabilité civile des propriétaires de navires, y compris la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures. Les Clubs assurent plus de 90% des pétroliers dans le monde et délivrent la plupart des certificats d'assurance relatifs à la responsabilité financière qui sont exigés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Les Clubs ont donc été amenés à intervenir pour l'indemnisation de la quasi-totalité des gros déversements d'hydrocarbures qui se sont produits au cours des trente dernières années.

2 Cette collaboration très étroite entre les Clubs et les FIPOL a permis aux Conventions sur la responsabilité civile et aux Conventions portant création de l'un ou l'autre Fonds de fonctionner efficacement, et ce pour le plus grand bien des demandeurs. Nous pensons qu'il est extrêmement important que les conventions continuent d'être appliquées de cette manière et nous formulons les observations ci-après afin de répondre à un certain nombre de suggestions qui, à notre avis, diminueraient leur efficacité. Nous reconnaissons que ces suggestions ont peut-être été avancées avec les meilleures intentions, mais nous sommes néanmoins dans l'obligation de signaler que leur effet serait préjudiciable à l'application des Conventions.

3 **<u>Responsabilité du propriétaire</u>**

i. On a fait valoir que le critère actuel permettant de limiter la responsabilité en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pourrait autoriser un propriétaire à limiter sa responsabilité même en cas de faute personnelle de sa part. Si

certains pourraient interpréter cette disposition comme une conséquence peu souhaitable de la manière dont les conventions sont appliquées, ainsi que nous l'avons exposé de manière plus détaillée dans la communication que nous avons adressée à la deuxième réunion (document 92FUND/WGR.3/8/3), il est indispensable dans l'intérêt du demandeur que la convention établisse une distinction nette. Si un critère plus souple était utilisé, il ne fait pas de doute que l'indemnisation du demandeur serait retardée en attendant que la question de la responsabilité soit tranchée par les tribunaux, étant donné que le FIPOL serait dans l'obligation de protéger ses intérêts chaque fois que la responsabilité du transporteur serait mise en cause. La définition du critère de la limitation de la responsabilité dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile a été modifiée précisément pour cette raison et le retour à ce critère constituerait un pas en arrière.

ii. Il a également été proposé de relever la limite de la responsabilité du propriétaire ou de modifier le critère de limitation de la responsabilité lorsque le sinistre touche un navire inférieur aux normes ou porte sur une cargaison particulièrement dangereuse. Là encore, cette idée en tant que notion abstraite pourrait être intéressante mais, dans la pratique, il est extrêmement difficile de définir à l'avance un navire inférieur aux normes ou une cargaison particulièrement polluante. Si cette question doit être réglée après l'événement, là encore, une longue procédure judiciaire pour décider de ces questions portera certainement atteinte à la position du demandeur.

iii. Les mêmes arguments s'appliquent à la question de la canalisation de la responsabilité. Aux termes du libellé actuel de la Convention sur la responsabilité civile, la responsabilité est concentrée sur le propriétaire du navire, toutes les autres parties à l'opération, qu'il s'agisse des gestionnaires, des exploitants ou des affréteurs, étant exonérées. Là encore, la raison en est que la victime sera indemnisée plus rapidement et plus efficacement si les questions de responsabilité sont concentrées sur une partie.

Nous reconnaissons que l'idée qu'une partie responsable dans l'un des trois exemples donnés plus haut puisse néanmoins ne pas être tenue responsable peut déplaire à certains. Toutefois, cette position méconnaît la nature des Conventions sur la responsabilité civile en cas de pollution par les hydrocarbures, qui ont principalement pour objet d'assurer un système efficace d'indemnisation, et non pas de punir un “coupable”. D'autres méthodes ont été mises au point afin de garantir que toutes les personnes qui participent au transport d'hydrocarbures appliquent des normes appropriées, comme par exemple le contrôle de l'État du port et le Code international de la gestion de la sécurité. Ces méthodes parmi d'autres devraient être encore améliorées afin d'atteindre le but recherché. Il faut toutefois faire preuve d'une grande prudence afin de veiller à ce que le système efficace d'indemnisation actuellement appliqué puisse continuer à fonctionner de manière satisfaisante.

4 Partage de la responsabilité

Nous avons joint à la communication que nous avons adressée à la deuxième réunion du Groupe de travail (document 92FUND/WGR.3/8/3) une brochure qui contient une analyse de 360 déversements par des navires-citernes qui se sont produits entre 1990 et 1999 (d'autres exemplaires de cette brochure peuvent être obtenus sur demande). Il ressortait de cette analyse que l'application à l'ensemble de ces 360 déversements des limites prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1992 portant création du Fonds aurait entraîné un partage équitable du coût total de l'indemnisation versée par les propriétaires des navires et des cargaisons. Cela est conforme au principe du partage entre le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier qui avait inspiré les auteurs des instruments initiaux. Il convient donc d'avoir grand soin de ne pas porter atteinte à l'une quelconque des caractéristiques du système actuel de partage de la responsabilité, qui a bien fonctionné dans la pratique en indemnisant rapidement les victimes et en répartissant le coût entre les deux secteurs définis comme les pollueurs. Il n'en reste pas moins que la situation a évolué et nous nous félicitons du

relèvement des limites prévues dans les deux conventions qui prendra effet en novembre 2003. Nous ne prévoyons pas que la part de responsabilité des propriétaires se trouvera diminuée du fait du relèvement de ces limites, étant donné qu'environ 95 % de toutes les demandes d'indemnisation présentées au cours des dix dernières années auraient été entièrement payées par les propriétaires de navires en vertu des limites actuelles de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

5 Troisième niveau

Nous sommes tout aussi favorables à la mise en place d'un troisième niveau d'indemnisation pour rassurer les États qui estiment que les limites de 2003 resteront insuffisantes. Nous avons conscience que ce troisième niveau pourrait augmenter le risque financier du Fonds en cas de grands déversements survenant dans les États qui ont ratifié le Protocole relatif au troisième niveau et que, si cela se confirme, il en résulterait un accroissement des coûts à la charge des réceptionnaires d'hydrocarbures dans ces États. La concrétisation de cette situation dépendra bien évidemment de la forme que prendront les déversements d'hydrocarbures dans ces États à l'avenir. Il n'en reste pas moins que, reconnaissant l'existence de cette possibilité, nous avons été amenés à proposer dans nos communications antérieures une majoration volontaire des limites minimales prévues par la Convention sur la responsabilité civile dans les États qui ont ratifié le Protocole relatif au troisième niveau (documents 92FUND/WGR.3/8/9 et 92FUND/A.6/4/3). Toutefois, ainsi qu'il était signalé dans la description détaillée de ce système donnée dans le document 92FUND/A.6/4/3, ce relèvement volontaire servirait les intérêts de tous les contributaires au FIPOL, et pas seulement ceux des États qui auraient opté pour le troisième niveau. Par ailleurs, ce relèvement volontaire interviendrait indépendamment de la mise en place du troisième niveau dans un Etat ayant ratifié le Protocole relatif au troisième niveau. Les propriétaires de navires seraient donc amenés à payer de plus fortes contributions sur une base régulière (ils seraient aussi amenés à assumer le maintien de l'assurance pour répondre à leurs obligations existantes en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile), tandis que les contributions des chargeurs au financement du troisième niveau n'interviendraient qu'en cas d'événements suffisamment graves – cas exceptionnel étant donné qu'une seule des demandes étudiées risque de dépasser les limites de 2003.

Nous demeurons partisans d'un partage équitable de la responsabilité et pensons, compte tenu des demandes d'indemnisation présentées pendant les dix dernières années, que cela se produira par le biais de cette initiative de contributions volontaires. Toutefois, nous souhaiterions aussi proposer que la situation soit analysée trois à cinq ans après l'entrée en vigueur du troisième niveau en tenant compte des statistiques des demandes d'indemnisation qui auront été reçues à cette date.

6 Limite minimale volontaire pour les navires-citernes

Le système proposé a été exposé dans la communication que nous avons présentée à la session d'octobre (document 92FUND/A.6/4/3), à savoir:

i. Le mécanisme ne s'appliquerait qu'au cas où un pétrolier provoquerait un déversement touchant un État Partie au troisième niveau, lorsque la Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit une responsabilité. Le mécanisme entrerait en vigueur en même temps que le troisième niveau. Le pavillon du navire ou l'appartenance de la cargaison n'interviendrait en rien.

ii. La limite prévue par la Convention sur la responsabilité civile (y compris les augmentations qui prendront effet en 2003) devrait être dépassée, mais le mécanisme fonctionnerait même si les demandes n'atteignent pas le troisième niveau.

iii. La responsabilité attribuée au propriétaire du pétrolier par le mécanisme ne dépasserait pas la limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile augmentée de la tranche volontaire.

iv. Le propriétaire du pétrolier passerait un contrat avec le FIPOL pour rembourser les indemnités perçues au-delà du plafond fixé par la Convention de 1992 sur la responsabilité

civile, tel que modifié. Tous les contributaires au Fonds de 1992 tireraient profit du mécanisme lorsque celui-ci serait appliqué.

v. Des efforts seront faits pour mettre au point un mécanisme qui évite aux propriétaires de pétroliers d'avoir à y adhérer individuellement.

vi. Les Clubs garantiraient la responsabilité contractuelle établie par l'accord vis-à-vis du Fonds sous réserve uniquement des moyens de défense mis à la disposition des propriétaires et des assureurs par la Convention sur la responsabilité civile.

Depuis la dernière session, nous avons élaboré les accords nécessaires afin de mettre en place ce mécanisme. Ces projets d'accords sont presque définitifs et il y a lieu d'espérer qu'ils auront été étudiés avec l'Administrateur du Fonds de 1992 avant la session d'avril. Compte tenu des contacts officieux établis lors de la dernière réunion du Groupe de travail et lors de réunions ultérieures avec les États, il a été décidé d'inviter les conseils d'administration des Clubs à examiner la proposition de l'OCIMF consistant à fixer à 20 millions de DTS la limite minimale volontaire de la responsabilité des propriétaires de navires en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

Il y a toutefois lieu de signaler une fois encore que cette proposition est formulée dans le contexte des Conventions de 1992. Il s'ensuit donc qu'en cas de modification de tout élément essentiel des Conventions de 1992 relatif à la responsabilité des propriétaires de navires, les propriétaires et leurs Clubs se réserveraient le droit de se retirer du mécanisme proposé.

7 Conclusion

Lors de ses réunions antérieures, le Groupe de travail a défini un certain nombre de questions qui, à son avis, nécessiteraient un examen plus approfondi à long terme. Nombre de ces questions ont perdu de leur urgence dans la perspective d'un relèvement des limites, aussi bien celles qui entreront en vigueur en 2003 que celles qui entreront en vigueur par la suite. D'autres questions qui figurent sur cette liste ont été examinées plus haut ainsi que dans des communications antérieures présentées par l'International Group of P & I Clubs ainsi que par d'autres délégations. S'agissant de ces questions, il semble évident que, dans tous les cas de figure, la position du demandeur se trouvera aggravée en cas de renégociation des conventions. Nous souhaiterions donc inviter instamment les États à envisager s'il y a lieu de procéder à une nouvelle révision lorsque le Protocole relatif au troisième niveau aura été approuvé et que la limite minimale volontaire aura été mise en place.

_____