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.3/11/2
25 mars 2002
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

ÉTABLISSEMENT D'UN FONDS COMPLÉMENTAIRE

Document présenté par le Forum maritime international des compagnies pétrolières

Résumé:	Le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) soutient vivement le projet de Protocole portant création d'un fonds international d'indemnisation comme solution provisoire. Le présent document propose, à titre de solution permanente, que les propriétaires de navires participent avec les réceptionnaires d'hydrocarbures au Fonds complémentaire. Cela permettra d'éliminer les navires de mauvaise qualité et aboutira également à un partage équitable de la charge de l'indemnisation. L'OCIMF estime qu'il est possible d'y parvenir en adoptant un protocole relatif à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et en révisant, le moment venu, le Protocole portant création d'un Fonds international complémentaire.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à examiner les propositions énoncées au paragraphe 5 du présent document et à envisager leur insertion dans les recommandations destinées à l'Assemblée du Fonds.

1 Introduction

1.1 Les 42 membres du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) représentent la quasi-totalité des compagnies pétrolières mondiales.

1.2 Les membres de l'OCIMF sont responsables d'au moins 30% du transport maritime, sur un total annuel estimé à 2 milliards de tonnes de pétrole et de produits pétroliers.

1.3 Les membres de l'OCIMF sont de très gros contributaires au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à hauteur d'environ 60% de sa valeur.

1.4 Les membres de l'OCIMF souhaitant donc vivement que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds soient complétées, l'OCIMF présente les propositions suivantes dans le cadre de sa contribution à cet important débat international.

2 Le Fonds

2.1 Les membres de l'OCIMF participent activement à l'élaboration des régimes internationaux d'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures depuis leur adoption dans les années 1960. Ces dispositifs reposent sur deux critères majeurs :

2.1.1 Il est nécessaire d'indemniser convenablement et rapidement les personnes victimes de dommages dus aux déversements d'hydrocarbures.

2.1.2 Le régime d'indemnisation doit correspondre à un objectif général d'amélioration de la sécurité maritime et de réduction du nombre de déversements d'hydrocarbures.

2.2 La Convention sur la responsabilité civile et la Convention internationale portant création du Fonds satisfont de manière générale au premier critère car elles prévoient l'apport de fonds, respectivement, par les propriétaires des navires et des réceptionnaires d'hydrocarbures, bien que la pollution résultant du naufrage de l'*Erika* survenu au large des côtes française en 1999 ait centré l'attention sur le montant d'indemnisation disponible. Les nouveaux plafonds d'indemnisation proposés pour les protocoles de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds seront de 50,37% supérieurs aux plafonds actuels et devraient entrer en vigueur en novembre 2003. Les membres de l'OCIMF, présents dans le monde entier, soutiennent cette augmentation.

2.3 Toutefois, le deuxième critère pourrait voir son application compromise par la mise en place d'un Fonds international complémentaire dans la mesure où celui-ci serait financé uniquement par les réceptionnaires d'hydrocarbures.

2.4 L'International Group of P & I Clubs a fait valoir qu'au cours de la précédente décennie, les coûts globaux d'indemnisation ont été partagés de manière équitable entre les propriétaires de navire et les réceptionnaires d'hydrocarbures et que par conséquent, pour ce qui est de cette période, le régime a trouvé son équilibre. Cependant, cette analyse ne tient pas compte des effets qu'auront sur les responsabilités des P & I en matière de pollution, l'élimination accélérée des navires de petite taille à coque simple, les régimes d'inspection volontaire plus stricts des affréteurs et l'impact du projet de protocole portant création du Fonds complémentaire.

3 Fonds complémentaire

3.1 En octobre 2001, l'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté un projet de protocole portant création d'un Fonds international complémentaire, qui constituerait pour les États parties ayant décidé d'y participer un fonds complémentaire conséquent. Ce projet de protocole a été adressé au Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) et il a été demandé qu'une Conférence diplomatique soit convoquée en 2003.

3.2 L'OCIMF a appuyé le projet de Protocole, initialement financé intégralement par les réceptionnaires d'hydrocarbures, en tant que "solution provisoire" compte tenu de la nécessité de maintenir le caractère international du régime existant.

3.3 Si le Fonds international d'indemnisation était à jamais intégralement financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, sans contribution de la part des propriétaires de navire, il en résulterait un déséquilibre entre propriétaires de navire et réceptionnaires d'hydrocarbures sur le plan des contributions. Les propriétaires de navires de mauvaise qualité seraient également protégés des conséquences de leurs actes, ce qui ne les encouragerait à améliorer ni la qualité de leurs navires, ni leurs normes de fonctionnement. En outre, les Clubs P & I seraient à l'abri des répercussions qu'aurait le fait de couvrir des navires en mauvais état. Un dispositif de cette nature

augmenterait l'indemnisation disponible mais permettrait aux navires en mauvais état de continuer de naviguer.

3.4 L'OCIMF est donc fermement convaincu qu'il est essentiel que le propriétaire du navire et ses assureurs P & I soient suffisamment partie prenante dans le Fonds complémentaire pour être matériellement encouragés à avoir des navires de qualité, opérant de manière satisfaisante, et à maintenir un équilibre entre les risques encourus par les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. C'est là le fondement des régimes d'indemnisation actuels et la meilleure manière de parvenir à une solution durable.

4 Solution provisoire

4.1 L'OCIMF soutient la création du Fonds international d'indemnisation mais est très préoccupé par le fait que ledit fonds comptera peu de membres et peu de contributaires (Membres de l'OCIMF principalement) et que l'incidence des coûts sur chacun des contributaires sera potentiellement vraiment considérable. Une grande partie d'entre eux seront présents dans chacun des États participants; ce sera donc des contributaires importants dans chacun de ces États ainsi que vis-à-vis de l'ensemble du Fonds. Il en résultera une moindre mutualité tant au niveau de l'État qu'au niveau du contributaire.

4.2 L 'OCIMF appuie ce dispositif de financement provisoire pour autant que celui-ci repose sur un plafond du Fonds international complémentaire tenant compte d'une estimation réaliste du coût des dommages par pollution dans un avenir proche. De l'avis de l'OCIMF, ce chiffre ne devrait pas dépasser 400 millions de droits de tirages spéciaux. Au-delà de cette somme, certains États parties seraient peut-être dissuadés d'adhérer au fonds et les contributions prélevées sur les petits contributaires des États signataires seraient excessives. De plus, l'OCIMF craint également qu'un plafond trop élevé n'entraîne des demandes injustifiées, qui empêcheraient les États parties de pouvoir indemniser rapidement et intégralement, comme ils le souhaitent, les véritables victimes, en maintenant le risque d'une répartition au prorata.

5 Solution permanente

5.1 L'OCIMF estime qu'une solution durable appelle:

L'adoption d'un Protocole modifiant la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans les États parties au Fonds complémentaire en vue de garantir aux propriétaires de navires une nouvelle limite de leurs responsabilités et donc leur participation à ce fonds avec les réceptionnaires d'hydrocarbures sur la base d'un dollar pour un dollar.

L'OCIMF estime qu'une modification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne devrait pas retarder la mise en place du Fonds complémentaire.

L'OCIMF estime en outre que les propriétaires de navires et leurs assureurs devraient pouvoir instaurer un régime provisoire leur permettant de participer au Fonds complémentaire international tout en continuant d'étudier un Protocole en vue à la fois de réexaminer la Convention de 1992 sur la responsabilité civile d'après le régime volontairement accepté par les Clubs P & I Clubs concernant la limite relative aux navires de petite taille et d'élaborer un Fonds complémentaire permanent auquel ils contribueraient à égalité.

5.2 Le coût de la participation au Fonds complémentaire international encouru par les propriétaires de navires serait couvert par une assurance dont l'OCIMF accepte qu'elle soit en définitive incluse dans le taux de fret et qui permettrait aux Clubs P & I, par le biais de pénalités au niveau des primes d'assurance, de distinguer la qualité des navires d'après leurs antécédents.

6 Conclusion

6.1 Le propriétaire du navire est le seul et unique responsable pour ce qui est de garantir et d'entretenir la sécurité et la navigabilité du navire. Il s'agit d'un principe établi de longue date, consacré dans toutes les conventions internationales pertinentes et contre lequel il ne peut pas être élevé d'objection rationnelle ou raisonnable.

6.2 Une participation significative des propriétaires au Fonds complémentaire international établira clairement la volonté desdits propriétaires de faire naviguer un navire ne présentant pas de danger et de garantir des opérations sans danger et respectant l'environnement. Cela contribuera également à maintenir un juste équilibre entre le propriétaire du navire et les intérêts pétroliers.

6.3 L'OCIMF défend sans réserve le principe d'une exploitation des pétroliers qui soit sûre et soucieuse de l'environnement. Il estime que les modifications qu'il est proposé d'apporter aux conventions permettront des améliorations durables et positives qui aboutiront à l'élimination des navires de mauvaise qualité.

_____