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.3/14/13
22 janvier 2003
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Document présenté par le Royaume-Uni

Résumé: Lors de ses précédentes réunions, le troisième Groupe de travail intersessions a examiné la question de la responsabilité du propriétaire du navire et des plafonds appliqués en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le Royaume-Uni propose que le Groupe de travail mette au point une méthode appropriée qui permettrait de réviser les procédures d'acceptation tacite prévues par les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Mesures à prendre: Le Groupe de travail est invité à examiner les questions soulevées dans le présent document et les recommandations figurant dans la section 4.

1 Introduction

Le Royaume-Uni estime que l'adoption d'un troisième niveau d'indemnisation dans le cadre du Fonds de 1992 est d'une importance capitale. Il pense cependant qu'il serait aussi tout à fait souhaitable de maintenir un équilibre approprié entre la responsabilité financière des propriétaires de navires et celle des chargeurs dans tout le régime, et est donc favorable à la poursuite de l'examen de cette question par le Groupe de travail. À cet égard, le Royaume-Uni propose que le Groupe de travail mette au point une méthode qui permettrait de revoir les procédures d'acceptation tacite énoncées dans les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, de manière à garantir ce qui suit:

a) les limites de responsabilité énoncées dans les Conventions de 1992 gardent leur valeur réelle pour que l'on puisse satisfaire les demandes d'indemnisation; et

b) les États ne devenant pas parties au protocole portant création du fonds complémentaire proposé conservent une part équitable et équilibrée des coûts à acquitter en vertu des régimes de 1992 sans qu'il y ait besoin à un moment quelconque d'augmenter de manière significative le montant maximum disponible.

2 Contexte général

Comité juridique de l'OMI– augmentations de 2003

À sa 82ème session, tenue en octobre 2000, le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) (LEG 82) a relevé de 50,37% les plafonds d'indemnisation disponible en vertu des Protocoles de 1992 pour ce qui est des deux régimes – C'était la première fois que le Comité juridique avait été invité à modifier les limites prévues dans les Protocoles de 1992 par le biais de la procédure d'acceptation tacite énoncée dans ces protocoles. En particulier, ces relèvements ont été adoptés dans le cadre de sinistres spécifiques pour lesquels le montant total des demandes établies était susceptible de dépasser le plafond d'indemnisation prévu dans les Conventions de 1992, soit 135 millions de DTS (59,7 millions de DTS en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) Ces relèvements convenus lors de la session du Comité juridique, qui doivent entrer en vigueur le 1er novembre 2003, garantiront que les plafonds appropriés de l'indemnisation disponible en vertu des Protocoles des 1992 sont établis comme suit:

Convention de 1992 sur la responsabilité civile – 89 800 000 millions de DTS; et

Convention de 1992 portant création du Fonds – 203 000 000 de DTS

Au cours des débats qui ont eu lieu à la 82ème session du Comité juridique sur les augmentations envisagées, l'International Group of P&I Clubs a proposé que l'on procède plus régulièrement à un réexamen du relèvement des plafonds (document LEG 82/12, paragraphe 113). Cette manière de procéder permettrait d'éviter les rares mais importants relèvements destinés à préserver la valeur des limites prévues en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

Le régime actuel impose une des délais avant que l'on puisse procéder à un nouveau relèvement des plafonds. Suivant les relèvements décidés à la session du Comité juridique, il n'est pas possible d'**envisager** de nouveaux relèvements avant novembre 2008 (5 ans après l'entrée en vigueur d'un amendement précédent – article 15 6) a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Tout nouvel amendement susceptible d'être décidé **ne peut pas prendre effet** avant un nouveau délai de trois ans (article 15 7) & 8) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile).

De ce fait, toute nouvelle proposition ne peut donc prendre effet que 11 ans, au plus tôt, après décision du Comité juridique.

La procédure d'acceptation tacite a été conçue notamment pour permettre aux États Membres du FIPOL de réagir facilement en cas de problème lié aux plafonds d'indemnisation. Elle donne en particulier la possibilité de rétablir la valeur réelle des limites. Cependant, étant donné les contraintes de temps imposées par le texte actuel de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les limites risquent de perdre leur valeur réelle ou bien il peut s'avérer nécessaire de procéder à des relèvements périodiques très considérables au détriment des propriétaires des navires, des assureurs, des chargeurs et des demandeurs. Ce long processus prévu par les régimes mis en place par les Conventions de 1992 pour relever les limites empêche en réalité d'y parvenir s'il faut réagir rapidement à des problèmes disons cinq ans après l'entrée en vigueur de la modification antérieure.

3 Proposition

Le Royaume-Uni propose une modification de la procédure d'acceptation tacite des régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, de façon à permettre de réviser automatiquement les limites selon une formule adéquate qui entraînerait un relèvement automatique. Parallèlement à ce dispositif en existerait un autre prévoyant également des modifications, mais moins fréquents, pour tenir compte de facteurs spécifiques dont il n'aurait pas été tenu compte par la révision automatique. Cependant, pour faciliter l'examen de cette question par le Groupe de travail, le Royaume-Uni invite expressément le Groupe de travail à accepter que le Secrétariat du FIPOL procède à une étude des points suivants:

a) la valeur réelle du coût total de chaque sinistre acquitté en vertu du régime mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds; et

b) une estimation du futur coût des déversements d'hydrocarbures d'après des suppositions raisonnables d'inflation concernant le coût de chaque sinistre acquitté en vertu du régime mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

Cet examen permettrait au Groupe de travail d'avoir une vision claire de la répartition réelle des paiements entre les propriétaires des navires et les chargeurs et d'évaluer la façon dont il serait possible de tenir compte de cette répartition à l'avenir. En outre, cela faciliterait la tâche du Groupe de travail s'agissant d'examiner la manière dont il faudrait modifier la procédure d'acceptation tacite, et toute réflexion sur la valeur réelle des futures limites du régime.

Le Royaume-Uni propose en particulier que le Secrétariat analyse le coût de chaque sinistre réglé en vertu des régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds en fonction de sa valeur réelle en 2003 **et** aux deux dates les plus proches où un relèvement des limites entrerait en vigueur selon la procédure d'amendement tacite, soit 2011 et 2019.

Il est évident qu'il existe diverses méthodologies, et divers indices d'inflation pouvant servir au calcul des coûts en 2003 et à la mise à jour des coûts. Cependant, le Royaume-Uni propose que le Groupe de travail, s'il accède à la demande du Secrétariat du FIPOL d'effectuer cet examen, se fonde sur les statistiques d'inflation relatives à chaque cas, sur une base annuelle commençant à la date du déversement, dans l'État Membre où le sinistre a eu lieu. Cela garantirait que les coûts ne sont pas déformés selon un indice mondial moyen de l'inflation.

Reconnaissant qu'il n'est pas possible de donner un aperçu tout à fait exact du futur coût des déversements, le Royaume-Uni propose également que le Secrétariat du FIPOL présente des prévisions sur le futur coût des sinistres (déjà survenus) en 2011 et 2018 sur la base de ces hausses antérieures de l'inflation. Cela indiquerait le coût estimatif de chaque déversement pour ces deux périodes.

Le Royaume-Uni admet qu'il est tout à fait impossible de prédire le coût, la fréquence et l'étendue de déversements à venir. Parmi les facteurs importants qui influent sur les coûts figurent le type de pétrole, la quantité déversée et le rythme et le lieu du déversement, les mesures prises aux fins du nettoyage et les effets des règles de sécurité applicables.

Toutefois, de l'avis du Royaume-Uni, il est dans l'intérêt de toutes les Parties au régime mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds d'envisager de modifier les procédures d'acceptation tacite prévues dans les Protocoles de 1992, indépendamment du protocole proposé portant création d'un fonds complémentaire. De plus, cet examen nécessaire et détaillé est possible seulement si le Groupe de travail a une idée de la

répartition des coûts des sinistres et de la manière dont il sera possible de tenir compte de cette répartition.

Le Royaume-Uni prend acte des renseignements relatifs au coût des sinistres figurant dans le document présenté par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) pour cette session du Groupe de travail, et dans le document soumis par l'International Group of P&I Clubs à la session du Groupe de travail tenue en juin 2001 (92 FUND/WGR.3/8/3). Cependant, de l'avis du Royaume-Uni, s'agissant de garantir réglés en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Secrétariat du FIPOL est le mieux placé pour examiner cette question, avec l'aide nécessaire, des secteurs pertinents de l'industrie.

4 Conclusion

Le Royaume-Uni invite le Groupe de travail à:

a) accepter, dans son principe, la nécessité de modifier la procédure d'acceptation tacite, et

b) accepter la recommandation selon laquelle le Secrétariat du FIPOL devrait considérer les sinistres régis et indemnisés selon les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, afin de déterminer la valeur réelle des sinistres antérieurs et le coût futur de tels sinistres, tel que projeté d'après des hypothèses d'inflation réalistes.