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

TROISIÈME GROUPE DE TRAVAIL
INTERSESSIONS
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/2/3
4 juillet 2000
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par la délégation du Royaume-Uni

Résumé:	Le Royaume-Uni soumet à l'examen du Groupe de travail plusieurs propositions tendant à d'éventuelles améliorations du régime d'indemnisation créé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Certaines de ces propositions appelleraient des modifications aux Conventions tandis que d'autres relèvent de la politique générale du Fonds.
Mesures à prendre:	Prendre note des questions qu'il est proposé d'inclure dans la liste des questions appelant un complément d'examen dressée par le Groupe de travail.

1 INTRODUCTION

1.1 L'expérience directement acquise par le Royaume-Uni à l'occasion des sinistres du *Braer* et du *Sea Empress* a montré les avantages que présente le régime d'indemnisation créé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. L'introduction de limites supérieures d'indemnisation en vertu des Protocoles de 1992 a en partie permis de résoudre un certain nombre de problèmes particuliers qui s'étaient posés au Royaume-Uni en matière d'indemnisation.

1.2 Toutefois, nous reconnaissons qu'il est des domaines où il serait bon d'envisager d'autres réformes. Certains problèmes peuvent être traités en revoyant la politique actuellement appliquée par le Fonds mais d'autres exigeraient des modifications aux Conventions.

1.3 Nous souscrivons au point de vue de l'Irlande qui souhaite que les premiers efforts que doit déployer le Groupe de travail devraient tendre à assurer l'application la plus efficace possible du régime en vigueur. Pour ce faire, nous sommes d'avis que l'examen de la proposition tendant à relever les limites d'indemnisation prévues par les deux Conventions reste la question la plus importante qui réclame une attention urgente; nous espérons que ce point pourra être réglé de manière satisfaisante à la réunion que le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) doit tenir en octobre.

2 PROPOSITIONS SOUMISES À L'EXAMEN DU GROUPE DE TRAVAIL

2.1 Le Royaume-Uni propose que le Groupe de travail examine la possibilité d'apporter les modifications ci-après au régime établi par les deux Conventions:

2.1.1 Règlement des demandes d'indemnisation:

Comme l'Allemagne, le Royaume-Uni souhaite vivement que soit trouvé le moyen d'établir une hiérarchie dans les demandes, de manière à mettre en place un mécanisme qui permette de régler rapidement en priorité certaines des demandes faisant suite à un sinistre. D'après le Royaume-Uni, c'est là le principal défaut du régime actuel.

Le Fonds a pour objectif d'assurer une indemnisation “prompte et adéquate”. Or, à l'heure actuelle, cet objectif est souvent incompatible avec l'obligation d'assurer un traitement égal à tous les demandeurs, sauf à dépasser les limites d'indemnisation prévues par le Fonds.

La seule solution pratique, autre qu'un système de classement par ordre de priorité, serait de fixer un plafond d'indemnisation tellement élevé qu'il n'y aurait guère de risque de le voir dépassé. Cette option entraînerait très probablement des demandes de modifications profondes du principe de mutualité qui régit le système du Fonds, ce qui est très peu souhaitable.

Dans la perspective d'une entrée en vigueur de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, il conviendrait de maintenir la compatibilité avec le régime établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds.

2.1.2 Traitement des demandes d'indemnisation:

De temps à autre des problèmes ont surgi au sujet de demandes qui ont été rejetées après examen mais dont l'examen a été de nouveau sollicité par les demandeurs. Or, aucune règle n'exige du demandeur qu'il justifie le bien-fondé d'une nouvelle présentation de sa demande en tenant pleinement compte des motifs du rejet initial décidé par le Fonds. Il n'existe pas davantage de délai à respecter pour cette nouvelle présentation. Dans la mesure où le Fonds s'efforce d'obtenir un règlement extrajudiciaire des demandes, l'absence de telles règles peut, en dernière instance, avoir des effets préjudiciables pour les demandeurs qui soumettent des demandes qui sont admissibles mais dont l'examen ou le règlement sera retardé par le besoin de traiter des demandes moins justifiées ou mal présentées.

On devrait étudier la possibilité de modifier la Convention portant création du Fonds de manière à prévoir des règles pour la présentation et l'examen des demandes. Cela permettrait de garantir la défense de l'intérêt bien compris de tous les demandeurs. Tous les demandeurs devraient, bien entendu, conserver le droit de faire valoir leurs revendications devant les tribunaux.

2.1.3 Responsabilités des États Membres:

Le Royaume-Uni a toujours souscrit à l'opinion selon laquelle il est essentiel que les principes juridiques et les responsabilités qui sous-tendent le régime créé en vertu de la Convention sur la

responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds soient appliqués de la même manière dans tous les États Membres. La législation des États Membres doit donc refléter fidèlement l'esprit des Conventions et reconnaître les responsabilités des Membres. Le Royaume-Uni est particulièrement préoccupé par les problèmes persistants liés aux contributions et aux déclarations des quantités d'hydrocarbures reçues. Le Royaume-Uni est d'avis qu'il vaudrait la peine d'étudier s'il convient de modifier la Convention portant création du Fonds afin de garantir que pour pouvoir obtenir tous les avantages que leur confère leur qualité d'État Membre, les États Membres doivent respecter leurs obligations fondamentales.

On devrait également examiner la possibilité de prévoir une transition plus 'efficace' entre le régime actuel et un régime à venir.

2.1.4 Remise en état de l'environnement et évaluation de l'impact sur l'environnement:
A ce stade, le Royaume-Uni ne serait pas d'avis que le régime assuré par les deux Conventions doive aller jusqu'à admettre des demandes de réparation pour des dommages purement environnementaux.

Toutefois, le Royaume-Uni reconnaît que les Protocoles de 1992 prévoient des coûts raisonnables de remise en état de l'environnement pollué. À notre avis, il devrait être possible d'étendre davantage la politique du Fonds dans ce sens ou d'étudier s'il est nécessaire d'apporter des modifications aux Conventions.

Le Royaume-Uni a déjà eu l'occasion de faire valoir que le régime devrait couvrir les frais d'études d'impact sur l'environnement après accord préalable avec le Fonds. Cette approche est totalement conforme au principe du pollueur-payeur. La politique actuelle consiste à limiter la contribution financière du Fonds à ces études aux seuls cas où elles aident à régler les demandes nées de la pollution par les hydrocarbures. Selon le Royaume-Uni, cette politique est bien trop restrictive. Une option a été envisagée lors de discussions antérieures, à savoir que ces études pourraient bénéficier d'une contribution financière relevant des dépenses administratives du Fonds.

L'évaluation de l'impact sur l'environnement serait un bon moyen de déterminer la meilleure manière pour le Fonds de s'occuper de restauration de l'environnement.

2.1.5 Coûts fixes:
L'intervention, en cas de déversement d'hydrocarbures, est bien plus efficace lorsque l'État Membre a prévu des moyens adéquats de lutte contre la pollution. La politique appliquée par le Fonds consiste à rembourser le coût de l'application de ces moyens tout au long des opérations de nettoyage. L'État concerné a indubitablement avantage à réagir plus rapidement et il est dans son propre intérêt de le faire. Toutefois, les contributaires du Fonds en tirent également un avantage dans la mesure où l'application de ces moyens doit permettre de réduire notablement le coût du nettoyage et donc les pertes économiques dues au déversement d'hydrocarbures. On peut se demander s'il s'agit là d'une simple question de politique générale ou s'il convient de prévoir des modifications aux Conventions.

L'étude de Lord Donaldson intitulée 'Safer Ships, Cleaner Seas' (pour des navires plus sûrs et des mers plus propres) évoquait le précédent des rémunérations d'assistance qui incluent une 'majoration' visant à indemniser les sauveteurs pour les frais généraux qu'a supposé le maintien de leur capacité de procéder à une opération de sauvetage efficace. La question est très bien résumée dans l'étude lorsqu'il y est dit que "ne pas prendre correctement en compte les coûts permanents incite clairement les gouvernements à faire preuve d'imprévoyance en ne se préparant pas aux déversements d'hydrocarbures".

2.1.6 Indemnisation des opérations d'assistance:

Le Fonds a actuellement pour politique d'accorder une indemnisation en fonction du 'test de l'objectif primaire'. Le Royaume-Uni est d'avis que, dans le cadre des réformes qu'il envisage, le Fonds devrait revoir sa politique et, si nécessaire, étudier s'il conviendrait de modifier la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Dès lors que l'***un*** des objectifs est de prévenir la pollution, il s'agit d'une mesure de sauvegarde qui appelle donc une indemnisation.

Il faudrait également étudier la manière d'appliquer cette politique au cas où un État Membre interviendrait dans une opération de sauvetage non pour sauvegarder des biens mais pour protéger l'intérêt général primordial en minimisant le risque de pollution. Les coûts afférents à cette intervention devraient être considérés globalement comme une mesure de sauvegarde pour autant qu'ils soient d'un montant raisonnable, selon le critère habituel.