**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.3/5/5
1er mars 2001
Original: FRANÇAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

RESPONSABILITE DES PROPRIETAIRES DE NAVIRES ET DES RECEPTIONNAIRES DE CARGAISON, ELEMENTS DE REFLEXION

Document présenté par la délégation française

Résumé:	dans la ligne du document 92 FUND/WGR.3/2/1 présenté lors de la première réunion du groupe de travail, ce document souhaite présenter différents points relatifs à la couverture de la responsabilité du propriétaire et à la place des réceptionnaires dans le système international.
Mesures à prendre:	inscrire ces points dans ceux méritant d'être approfondis par le groupe de travail.

Le constat qui est fait de la situation actuelle est que l'acquis que représentait en 1969 la reconnaissance d'un principe de responsabilité objective du propriétaire de navire lié à une obligation d'assurance, celle-ci pouvant être directement disponible pour les victimes est battu en brêche dans les protocoles de 1992 par la modification des conditions de mise en jeu de cette responsabilité.

1. L'esprit qui a prévalu à l'élaboration du régime CLC 1969- FIPOL 1971

Le droit de la responsabilité des propriétaires de navires est gouverné par plusieurs principes. Un principe, qui jusqu'à présent n'a jamais été remis en cause, du droit du propriétaire de limiter sa responsabilité et un principe qui a trait au fondement de cette responsabilité.

En effet, traditionnellement, l'existence d'une faute est la condition nécessaire à la reconnaissance de la responsabilité. Mais face aux risques particuliers que le commerce des hydrocarbures fait courir à la collectivité, la communauté internationale a élaboré un régime de responsabilité objective, qui déclare le

propriétaire du navire a priori responsable des dommages survenus à l'occasion de l'emploi de son navire, indépendamment de l'existence d'une faute.

Pour qu'un tel régime ait une réelle consistance, une obligation d'assurance a également été instituée. Ce dernier point a constitué une telle innovation dans le monde du transport maritime traditionnel que, pour en atténuer l'effet, la convention de 1971 portant création du fonds international pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures avait prévu un mécanisme de prise en charge par le fonds de la différence entre le montant dû par le propriétaire au titre de la convention CLC 69 et ce qu'il aurait dû payer au titre des conventions générales sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes (ce que l'on avait coutume d'appeler le « roll-back »).

2. Les règles de limitation de responsabilité dans les conventions de 1969 et 1992

Au regard du droit du propriétaire de limiter sa responsabilité, une évolution importante existe entre la convention de 1969 et celle de 1992.

L'article V-2. de la convention de 1969 stipulait que *« si l'événement est causé par une faute personnelle, ce dernier* (le propriétaire du navire) *n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article »*. Toutefois, la faute personnelle du propriétaire n'était pas qualifiée dans la convention.

Dans le protocole de 1992 (article 6.2.), le droit de limiter sa responsabilité n'est désormais plus refusé au propriétaire que dans l'hypothèse où *« il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement »*.

Ainsi, alors qu'une simple négligence du propriétaire permettait sous l'empire de l'ancienne convention de dénier au propriétaire le droit de limiter sa responsabilité, la renégociation dans les protocoles de 1992 des montants de couverture par les armateurs et leurs P&I clubs a conduit à ne réserver cette éventualité qu'aux cas de faute intentionnelle ou inexcusable.

Or, cette altération des conditions originelles de mise en jeu de la responsabilité pour faute du propriétaire conduit à une dégradation du sort des victimes, du fait des règles appliquées par les P&I clubs.

3. Les règles contractuelles liant les P&I clubs à leurs membres

Dans les règles appliquées communément par les P&I club affiliés à l'International Group of P&I associations, plusieurs clauses se répondent concernant la couverture du dommage par pollution et les clauses d'exonération de l'assureur.

D'une part, la clause générale, applicable à toutes les demandes de réparation quelle qu'en soit la nature, rappelle que dès lors que le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité, l'assureur ne prend en charge que les frais entrant dans la limitation.

D'autre part, la clause spéciale de couverture du risque de pollution qui prévoit que, lorsque la clause précédente ne s'applique pas (c'est-à-dire lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité), la couverture offerte par l'assureur par événement est de 1 milliard de USD.

Enfin, la clause selon laquelle l'assureur ne couvre pas les dommages causés par le propriétaire du navire lorsque ceux-ci résultent de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Il résulte de la combinaison de ces règles, que si l'on conserve le schéma mis en place en 1969, lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité pour une faute personnelle qui n'a cependant pas

de caractère intentionnel ou inexcusable, l'assureur est tenu de le couvrir et les victimes ont accès à la couverture de 1 milliard de USD.

En revanche, selon le schéma mis en place en 1992, la seule couverture certaine est celle fixée par la convention, soit au maximum 59,7 millions de DTS. En effet, au-delà la clause de la convention qui permet de dénier au propriétaire le droit de limiter sa responsabilité est la même qui permet au P& I club de retirer sa couverture. La victime n'a donc plus intérêt à démontrer la faute du propriétaire car elle se retrouverait sans garantie d'indemnisation.

4. Etendue de l'obligation d'assurance

Parmi les sinistres dont a eu à connaître le fonds dans les années récentes nombreux sont ceux mettant en cause des unités de petites ou moyennes tailles souvent anciennes et qui soit échappent à l'obligation d'assurance, soit ne supportent qu'une part infime du montant des préjudices, en fonction de leur jauge. Par ailleurs, la convention CLC plafonne l'engagement des propriétaires des plus grosses unités à 44 % du montant disponible au titre des deux conventions.

Au regard de cette progressivité de la réparation au titre de la convention CLC, il existe donc une distorsion entre le système international et la clause particulière de couverture P&I, qui ne tient pas compte du critère de jauge. Dès lors qu'un navire est « entré » dans un club P&I son armateur est censé recevoir une couverture des dommages par pollution pouvant aller jusqu'à 1 milliard de dollars.

Bien qu'il ne semble pas que la clause particulière de couverture du dommage par pollution des contrats P&I ait joué jusqu'à ce jour, son existence signifie que le club accepte d'être exposé au risque de devoir payer un milliard de dollar par sinistre.

En pratique, pour les raisons évoquées plus haut, on peut cependant considérer que lorsqu'il évalue le risque financier d'assurer tel ou tel navire, l'assureur peut cantonner ce risque au montant du fonds de limitation.

Or, celui-ci peut être sans commune mesure avec l'étendue des dommages à indemniser.

On constate donc une divergence profonde entre les engagements théoriques (un milliard de dollars US) et réels des P&I clubs (le montant du fonds de limitation).

Cette divergence n'est pas comprise des tiers qui souhaitent la mise en jeu de la couverture particulière P&I pour dommage par pollution. En ce sens un relèvement du montant des obligations d'assurances présenterait deux avantages. D'une part, il réduirait l'écart évoqué précédemment et, d'autre part, il aurait sans doute une incidence sur la qualité des navires bénéficiant de la couverture du P&I.

5. Calcul de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire

Comme évoqué précédemment, le calcul du montant des fonds de limitations de responsabilité pourrait être revu.

Plusieurs voies peuvent être explorées dans le but de redéfinir l'équilibre des charges entre propriétaire du navire et réceptionnaire de cargaison.

Ainsi qu'il a été rappelé le principe de la progressivité du montant du fonds de limitation du propriétaire, plafonné à 44 % du montant maximum disponible au titre des conventions, s'il parvient à un équilibre acceptable dès lors que des unités importantes sont impliquées, repose sur un postulat qui peut se révéler erroné, comme les sinistres du Tanio, du Nakhodka et de l'Erika l'ont montré. En effet, un calcul uniquement fondé sur la jauge n'est pas représentatif du risque que le navire peut faire peser.

Pour prendre en compte d'une manière équitable cet aspect, plusieurs modifications pourraient être examinées.

D'une part, la définition d'un montant minimum significatif (par exemple le tiers du montant total disponible au titre de la couverture offerte par le système CLC/FIPOL) ; d'autre part, la prise en compte d'un coefficient de risque. Les paramètres nécessaires à l'établissement d'un tel coefficient, qui doivent demeurer simples, pourraient s'inspirer des travaux actuellement en cours au sein de l'OMI et des études statistiques menées par les organismes spécialisés (ITOPF, Intertanko, …). On peut citer, à titre d'exemple, l'âge du navire et/ou l'existence d'une double coque.

6. Place et rôle des réceptionnaires de cargaison

Le constat que l'on peut dresser est que, dans le système actuel, la mise en jeu de la responsabilité des réceptionnaires de cargaison est limitée au paiement de contributions en cas de sinistre. Or, un tel système ne reflète pas le rôle réel des réceptionnaires de cargaison dans le transport maritime des hydrocarbures. Soit, en effet, il sont directement intéressés et impliqués dans ce transport (cas des grandes compagnies pétrolières), soit leur activité est largement tributaire des livraisons en produits pétroliers. Dans les deux cas, il est indéniable que les réceptionnaires doivent être plus impliqués dans les mécanismes visant à assurer une meilleure sécurité des transports.

La très grande diversité des intervenants dans le domaine du transport des hydrocarbures ne permet pas de cerner a priori un acteur que l'on puisse rendre seul responsable de la qualité du navire qu'il emploie pour acheminer les hydrocarbures vers leur réceptionnaire.

Compte tenu du nombre des intervenants, la prise en compte d'un critère tenant à la qualité du navire ne peut reposer que sur le constat de l'état du navire au moment de la réception de la cargaison.

6.1. Au regard du but recherché qui est celui de s'assurer que le pétrole transporté l'est sur des navires en bonne condition, le fait que le réceptionnaire ne soit pas l'affréteur et que la cargaison ait fait l'objet de plusieurs transactions commerciales avant d'arriver chez son réceptionnaire ne devrait pas avoir d'influence.

En effet, les réceptionnaires de cargaison d'hydrocarbures sont des professionnels dépendant de l'arrivée de ces produits pour leur activité commerciale (intermédiaires pétroliers ou centrales de production d'électricité), il ne serait donc pas illogique de les intégrer dans cette démarche de qualité en faisant peser sur eux une contrainte financière, reflétant l'état des navires qui viennent les approvisionner.

Cette démarche est déjà en partie celle des compagnies pétrolières qui fixent des critères d'acceptabilité pour le transport de cargaison à destination de leurs terminaux ou pour des transports qui se font sous leur nom (avec transfert de propriété à destination). La proposition qui est faite pour le calcul des contributions de pondérer les quantités d'hydrocarbures reçues par la prise en compte de l'état du navire ne serait qu'une mesure incitative supplémentaire.

Il ne serait pas anormal que l'industrie accompagne une telle modification d'une révision des clauses contractuelles qui la lient aux différents intermédiaires tels que les courtiers d'affrétement afin que ceux-ci soient également partie à cette démarche de qualité, et supportent, le cas échéant, les conséquences des choix de navires qu'ils proposent à leurs clients.

6.2. Par ailleurs, la réception de certaines catégories de produits pétroliers crée un risque spécifique

L'expérience des sinistres du TANIO, du NAKHODKA et de l'ERIKA notamment, pour ne citer que ces trois cas, montre que certains produits particulièrement persistants sont transportés par des navires offrant moins de garanties que ceux affectés au transport des autres produits pétroliers. Plusieurs facteurs expliquent le recours à ces navires, principalement le taux de fret des produits noirs par rapport à d'autres hydrocarbures et le coût du nettoyage des citernes après de telles cargaisons. Mais les contraintes de transport de ces marchandises, notamment le fait qu'elles doivent être réchauffées, accroissent le risque car elles favorisent la corrosion qui est d'autant plus rapide que le navire est déjà ancien.

On pourrait donc envisager soit d'accroître la contribution des réceptionnaires de telles cargaisons, soit de prévoir une couverture spécifique des sinistres causés par de tels produits (par exemple une majoration du type de celle qui figure dans les conventions pour les phénomènes naturels de caractère exceptionnels). Cette majoration pourrait également porter sur le premier niveau, c'est-à-dire entrer dans le calcul du fonds de limitation de responsabilité du propriétaire.

7. Prise en compte des intérêts dans la convention FIPOL

Il existe à l'heure actuelle une différence de traitement des intérêts entre les sommes exigibles du propriétaire du navire et celles exigibles des réceptionnaires de cargaison.

Alors qu'il a été décidé que les fonds de limitation de responsabilité portaient intérêts et que ces intérêts bénéficiaient aux victimes, la convention FIPOL, parce qu'elle fixe l'engagement maximum à 135 millions de DTS, offre une solution différente en ce qui concerne la question du versement des intérêts.

Les intérêts que peuvent produire les contributions appelées viennent en effet en déduction des sommes que les réceptionnaires auront à verser.

Il paraîtrait plus équitable de comptabiliser les intérêts au profit des victimes.