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.3/5/9
12 mars 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par la délégation italienne

Résumé:	Points à inscrire sur la liste des questions à examiner dans le cadre de la révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992.
Mesures à prendre:	Prendre note du point qu'il est proposé d'ajouter à la liste des questions appelant un examen plus approfondi de la part du Groupe de travail.

L'on sait que le système de contributions mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds est fondé sur un mécanisme à deux niveaux: le propriétaire du navire responsable de la pollution est responsable jusqu'à concurrence d'un certain plafond, alors que toute somme excédant ce plafond est à la charge du Fonds - c'est-à-dire à la communauté mondiale des réceptionnaires d'hydrocarbures - jusqu'à concurrence d'un plafond bien supérieur, fixé par la Convention.

Ayant à l'esprit le principe du "pollueur payeur", on peut penser qu'il serait opportun d'adopter un système de contributions qui serait fondé non seulement sur ce régime à deux niveaux (propriétaire du navire/ réceptionnaires d'hydrocarbures), mais aussi sur un troisième niveau, intermédiaire, qui ferait intervenir la responsabilité du propriétaire de la cargaison à l'origine de la pollution effective, qui, le plus souvent, est aussi l'affréteur.

La présente proposition vise à obliger le propriétaire de la cargaison à veiller rigoureusement à la bonne navigabilité du navire affrété, d'être scrupuleux dans son examen du dossier du navire et de procéder aux inspections avec un extrême soin.

Les compagnies d'assurance devraient, d'une part, mettre en place un mécanisme de primes progressives pour les cargaisons, primes qui seraient inversement proportionnelles à la qualité du navire à charger et, d'autre part, refuser d'assurer les navires les plus douteux.

Par ailleurs, les compagnies pétrolières devraient être incitées à se reconstituer des flottes de pétroliers, ce qui leur éviterait d'avoir à affréter n'importe quoi.

Proposition

On devrait fixer les seuils comme suit: responsabilité du propriétaire du navire, jusqu'à concurrence d'un plafond déterminé en fonction du tonnage d'un navire; responsabilité du propriétaire de la cargaison: jusqu'à concurrence du double de celle du propriétaire du navire; responsabilité du Fonds: jusqu'à concurrence du plafond fixé par la Convention.