**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 février 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)

Résumé: L'OCIMF estime qu'au fil des ans, les régimes actuels d'indemnisation ont bien servi la communauté internationale, notamment les victimes de la pollution. L'OCIMF estime également que le moment est venu de faire le point et de déterminer si ces régimes restent adaptés, compte tenu de l'expérience acquise, et de définir éventuellement les modifications nécessaires pour les adapter aux besoins changeants de la société. L'OCIMF soutient les propositions tendant à relever les montants payables en vertu des Conventions internationales, de manière à couvrir de manière réaliste les coûts des dommages les plus graves susceptibles de se produire dans un avenir prévisible. En revanche, l'OCIMF ne serait nullement disposé à appuyer les propositions qui auraient pour effet d'accroître la charge d'indemnisation pesant sur les chargeurs au point de porter atteinte à l'équilibre entre les risques courus par le propriétaire/opérateur et ceux courus par les chargeurs, notamment les propositions qui ne tiendraient pas compte de la responsabilité fondamentale du propriétaire du navire pour ce qui est de la structure du navire, de son entretien et de son exploitation.

Mesures à prendre:

a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
b) au moment de formuler des recommandations destinées à l'Assemblée, tenir dûment compte des points soulevés.

1 Introduction

Les compagnies pétrolières ont la responsabilité du transport d'environ 30% du volume total annuel d'hydrocarbures transportés par mer, estimé à 2 milliards de tonnes, et sont d'importants contributeurs (60% du total) au Fonds de 1992. L'OCIMF est donc conscient de ses responsabilités et a activement appuyé les initiatives tendant à relever les plafonds d'indemnisation prévus par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. L'OCIMF reconnaît toutefois que d'autres modifications sont peut-être nécessaires pour que les régimes d'indemnisation continuent de satisfaire les besoins changeants de la société. L'OCIMF est fermement convaincu que toute modification aux arrangements actuellement en vigueur, qui ont bien servi les victimes au fil des ans, devrait être abordée dans un contexte international, par l'OMI ou le FIPOL selon le cas.

2 Questions soumises à l'examen du Groupe de travail

2.1 Plafonds d'indemnisation

L'OCIMF serait favorable à un relèvement des montants payables en vertu des Conventions internationales qui permette de couvrir de manière réaliste le coût des dommages les plus graves susceptibles de se produire dans un avenir prévisible.

2.2 Restriction des conditions d'application du droit qu'à le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

L'OCIMF n'est pas favorable aux propositions prétendant assouplir les conditions régissant le droit qu'à le propriétaire de limiter sa responsabilité. Selon l'OCIMF, l'indemnisation des demandeurs s'en trouverait fortement retardée pendant que ladite responsabilité ferait l'objet de discussions et de décisions devant les tribunaux.

2.3 Canalisation de la responsabilité

L'OCIMF n'est pas favorable aux propositions tendant à supprimer le mécanisme actuel de canalisation de toute la responsabilité vers le propriétaire immatriculé.

Toutes les conventions internationales reconnaissent que le propriétaire est le seul responsable de l'état de navigabilité du navire, y compris la sécurité et l'efficacité de son exploitation. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile canalise délibérément la responsabilité par le propriétaire immatriculé et par les assureurs qui assurent sa responsabilité et cette approche s'est révélée être très efficace. Si les chargeurs ne sont pas rendus directement responsables des dommages par les hydrocarbures, c'est, entre autres raisons, parce qu'ils ne sont pas en mesure d'inspecter ni de vérifier d'une manière ou d'une autre l'état intérieur du navire qui transportera leur cargaison et parce qu'ils n'ont pas de contrôle direct sur l'entretien ou l'exploitation du navire. Toute modification apportée à la répartition actuelle des responsabilités dans le sens d'une plus grande responsabilité du chargeur aura pour résultat final de diluer la responsabilité du propriétaire et découragera les assureurs de s'intéresser activement à l'état et à l'exploitation des navires qu'ils assurent. Il risque d'en résulter un rabaissement des normes de qualité.

Il y a lieu de noter dans ce contexte que les inspections et les mécanismes de contrôle, volontairement mis en place par les affréteurs eux-mêmes, viennent compléter et non pas remplacer le respect diligent des obligations réglementaires concernant l'État du pavillon, la classe, le propriétaire et l'État du port. Si les mesures relatives au pavillon, à l'État du port et à la classe étaient menées de manière suffisamment diligente, les inspections des affréteurs seraient bien moins nécessaires.

2.4 Pénalités et sanctions financières

L'OCIMF n'est pas favorable aux propositions tendant à instaurer des pénalités ou des sanctions financières ayant un caractère punitif et ne pouvant être couvertes par une assurance. Ces mesures encourageraient en effet la création en plus grand nombre encore de sociétés propriétaires d'un seul navire et de sociétés se livrant au négoce du pétrole à partir d'avoirs limités. Fort vraisemblablement, les mesures punitives envisagées n'influeraient pas sur le comportement de ceux qui sont le plus susceptibles de se montrer négligents, n'empêcheraient nullement un autre *Erika* de se reproduire et ne répondraient pas non plus à cet impératif de sécurité que nous recherchons tous. En fait, loin de renforcer les régimes internationaux, ces mesures ne feraient que les saper.

2.5 Dommages environnementaux

L'OCIMF n'est pas favorable à l'instauration de calculs arbitraires et théoriques pour les dommages environnementaux, lesquels sont fondés sur des modèles extrêmement abstraits et sur des hypothèses scientifiques contestables. Nous quitterions alors le domaine de l'indemnisation pour aller dans le sens d'un système d'amendes et de pénalités. Tout régime d'indemnisation devrait viser à mettre les victimes d'un préjudice effectif dans la même situation où ils auraient été si le sinistre ne s'était pas produit. Les Conventions en vigueur donnent une très large définition de ce que sont les dommages environnementaux et le coût de la remise en état est déjà défini comme un type de demande recevable selon les directives appliquées par le FIPOL. Il n'existe aucun moyen fiable de définir les dommages contingents ni d'évaluer l'atteinte portée à l'environnement. L'expérience acquise aux États-Unis, où une législation de ce type est effectivement en vigueur, montre qu'il y a pléthore d'avocats et d''experts' recrutés pour débattre précisément de cette question. Cela ne peut signifier qu'une chose: ceux qui ont réellement subi un préjudice par suite d'un sinistre risquent de subir des retards, ou encore de toucher des indemnités moins conséquentes du fait qu'ils sont en concurrence avec des demandeurs qui réclament l'indemnisation de dommages hautement abstraits causés à l'environnement. Cette démarche va certainement à l'encontre de toute la tendance qui vise à accélérer le traitement des demandes et à faciliter l'indemnisation rapide des victimes.

3 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à:

a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;

b) au moment de formuler des recommandations à l'Assemblée, tenir dûment compte des points soulevés.