**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.3/8/11
18 juin 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

Résumé:	La CIMM appuie dans son ensemble le document présenté par l'Australie, le Canada, le Danemark *et al* (92FUND/WGR.3/8/4) et invite instamment le Groupe de travail à procéder à la mise en place d'un troisième niveau qui serait financé par les intérêts pétroliers. Parallèlement, des résolutions devraient être adoptées afin de préciser la portée générale des dispositions existantes en ce qui concerne les dommages causés à l'environnement. Par la suite, on pourrait envisager la nécessité de procéder à des révisions plus régulières des limites et tenter de définir et de redresser tout déséquilibre entre les intérêts des armateurs et les intérêts pétroliers.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à envisager de procéder de la manière suggérée par la CIMM.

1 La CIMM appuie dans son ensemble le document présenté par l'Australie *et al* (92FUND/WGR.3/8/4), qui constitue une réponse pragmatique à l'appel lancé par divers États en vue de relever le niveau général d'indemnisation. La proposition concernant un troisième niveau facultatif d'indemnisation qui serait financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États parties au régime facultatif pourrait être mise en œuvre assez rapidement et ne désorganiserait que très peu le régime de base.

2 Par ailleurs, comme elle l'a déjà indiqué à titre officieux, la CIMM est disposée à collaborer avec l'International Group of P & I Clubs pour mettre au point sa proposition visant à relever à titre volontaire les limites de la responsabilité des petits navires dans les États qui adoptent ce

troisième niveau afin de remédier à tout ce qui pourrait être considéré comme un déséquilibre entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. Toutefois, les propriétaires de navires ne voient rien qui milite en faveur de la proposition relative aux petits navires s'il était décidé de modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour permettre aux propriétaires de navires de verser des contributions au troisième niveau de la manière proposée dans les documents présentés par l'Australie *et al* (92FUND/WGR.3/8/5) et l'OCIMF (92FUND/WGR.3/8/2).

3 La CIMM appuie pleinement la décision prise par l'OMI en octobre 2000, qui prendra effet en 2003, en vue de relever sensiblement les limites prévues dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds de 1992. Le régime international fonctionne de manière très satisfaisante et a dans l'ensemble bien servi les intérêts des victimes au fil des années. La CIMM reconnaît toutefois que la nécessité de limiter le montant des versements au titre de demandes établies résultant d'événements graves tant que le montant total des indemnités dues n'a pas été arrêté est considérée comme une faiblesse qui menace la crédibilité du système. Dans le même ordre d'idées, la CIMM reconnaît que les demandes établies dans le cadre des grands sinistres survenus récemment se rapprochent des limites existantes, et les dépasseront probablement dans le cas de l'*Erika*.

4 La CIMM estime que les victimes d'événements de pollution par les hydrocarbures devraient recevoir une indemnisation rapide et suffisante, même dans les cas les plus graves de déversements d'hydrocarbures. C'est dans cette perspective que la CIMM a examiné la proposition de la Commission européenne concernant une indemnisation complémentaire en Europe. Sans être d'accord avec certains des aspects détaillés de cette proposition, la CIMM estime que l'idée générale d'un troisième niveau d'indemnisation qui viendrait s'ajouter à ceux du FIPOL présente des avantages. Mais en tant qu'organisation internationale, la CIMM préfère nettement des solutions mondiales et se félicite qu'une proposition analogue, qui a son appui, soit désormais étudiée au niveau international.

5 Comme indiqué lors de la dernière session, la CIMM appuie le principe d'un troisième niveau, qui aurait un caractère facultatif pour les États parties à la Convention portant création du Fonds de 1992. Les aspects détaillés de cette proposition, notamment les barèmes des contributions, exigent toutefois un examen approfondi.

6 Les statistiques qui accompagnent la communication de l'International Group of P & I Clubs (92FUND/WGR.3/8/3) montrent l'efficacité du système dans l'instauration d'un équilibre global entre les intérêts des armateurs et ceux des compagnies pétrolières. Même compte tenu du coût estimatif des sinistres de l'*Erika* et du *Nakhodka*, les propriétaires de navires-citernes (en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile) et les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les pays membres du FIPOL (en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1992) ont contribué à parts égales à l'ensemble des indemnités versées en l'espace de 10 ans.

7 Il convient toutefois de ne pas oublier que le propriétaire du navire assume à lui seul la vaste majorité des demandes d'indemnisation, sans avoir recours au FIPOL. Si l'industrie pétrolière est amenée à verser d'importantes contributions en cas de déversements graves et coûteux, il ressort des statistiques que, même avant le relèvement récemment convenu des limites prévues par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, 95% du nombre des déversements ayant donné lieu à une indemnisation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds au cours des 10 années considérées ont été uniquement à la charge des propriétaires de navires. Le secteur maritime n'est pas hostile à cet arrangement. De la même manière, la CIMM ne pense pas qu'il soit inéquitable que les réceptionnaires d'hydrocarbures soient mis à contribution, au besoin pour des sommes importantes, dans les rares cas où les limites de la responsabilité des propriétaires de navires sont dépassées.

8 De l'avis de la CIMM, il serait prématuré de conclure qu'un troisième niveau facultatif financé entièrement par les réceptionnaires d'hydrocarbures porterait atteinte à l'équilibre existant entre les intérêts des armateurs et les intérêts pétroliers dans le régime mis en place par les Conventions. Les annales des demandes d'indemnisation donnent à penser qu'un troisième niveau ne serait que rarement utilisé, ou pas du tout, c'est-à-dire que son existence même demeurerait théorique à moins que ne survienne un événement majeur, tandis que l'effet du relèvement volontaire envisagé en ce qui concerne les limites des petits navires serait très réel. Ce relèvement serait à la charge de tous les propriétaires de navires dans le cadre du régime mutuel, et pas seulement à la charge du propriétaire du navire mis en cause (voir la communication de l'International Group of P & I Clubs, 92FUND/WGR.3/8/9).

9 Ainsi qu'il a été expliqué dans le document 92FUND/WGR.3/8/4, les propositions concernant les contributions des propriétaires de navires au troisième niveau ne pourraient être mises en œuvre que sous forme d'amendements à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les options proposées dans le document 92FUND/WGR.3/8/5 (options 2 et 3) semblent ne pas tenir compte du droit des traités et des problèmes de limitation. Il n'est pas possible d'imposer une nouvelle responsabilité à une partie dont la responsabilité est limitée en vertu d'un instrument existant sans modifier ledit instrument. Or, toute révision de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en vue de prévoir le versement de contributions au troisième niveau par les propriétaires de navires risque d'être longue et compliquée. Il est possible que l'examen de ces amendements amène également à négocier d'autres aspects du régime, ce qui serait mal vu par toutes les parties prenantes de ce secteur et pourrait diviser les États contractants. À cet égard, la CIMM renvoie au document présenté par l'OCIMF à la session précédente (92FUND/WGR.3/5) et à celui présenté à cette session par l'International Group of P & I Clubs (92FUND/WGR.3/8/3). La CIMM partage pleinement les vues de ces deux organismes quant au maintien aussi bien du critère existant pour déroger à l'application de la limitation de la responsabilité que des dispositions existantes en matière de canalisation de la responsabilité. Par ailleurs, la CIMM appuie la suggestion visant à ce que des résolutions de l'Assemblée définissent plus clairement la portée générale des dispositions existantes concernant les dommages causés à l'environnement.

10 En conséquence, la CIMM souhaite inviter le Groupe de travail à procéder à la mise en place d'un troisième niveau financé par les intérêts pétroliers, qui aurait un caractère facultatif, pour les États qui souhaitent avoir une indemnisation complémentaire. Parallèlement, des résolutions devraient être adoptées en vue de préciser la portée générale des dispositions existantes en ce qui concerne les dommages causés à l'environnement. Par la suite, on pourrait envisager la nécessité de procéder à des révisions plus régulières des limites, ce qui permettrait de dépister toute trace de déséquilibre entre les intérêts des armateurs et les intérêts pétroliers, et d'y remédier.

11 La CIMM serait heureuse de développer les considérations ci-dessus lors de la réunion.