**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.3/8/16
25 juin 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

**Document présenté par
l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)**

Résumé: INTERTANKO reconnaît l'intérêt que présente le régime fondé sur la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, dont le fonctionnement, à l'échelle internationale, a été très satisfaisant dans la mesure où il a permis d'indemniser les victimes de déversements d'hydrocarbures. Afin de préserver le régime international existant tout en reconnaissant la nécessité de disposer de niveaux suffisants d'indemnisation en cas de déversement de dimensions catastrophiques, INTERTANKO appuie:

- la proposition présentée dans le document soumis par l'Australie, le Canada, le Danemark *et al* (92FUND/WGR.3/8/4) concernant la mise en place d'un fonds pour un troisième niveau d'indemnisation facultatif.

- la proposition de l'International Group of P & I Clubs (document 92FUND/WGR.3/8/3) concernant un mécanisme volontaire qui permettrait de relever la limite applicable aux petits navires.

Mesures à prendre: Le Groupe de travail est invité à examiner le présent document et les propositions présentées sur la base des principes indiqués.

1 INTERTANKO, qui a toujours été favorable aux régimes internationaux de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures, a suivi avec de plus en plus d'inquiétude les efforts réalisés pour mettre en place des régimes régionaux de responsabilité et d'indemnisation pour les déversements d'hydrocarbures en dehors de l'OMI et du FIPOL. INTERTANKO reconnaît la nécessité d'assurer également une indemnisation appropriée aux victimes de déversements d'hydrocarbures de proportions catastrophiques qui se produiraient à l'avenir et dans lesquels, en raison de la nature de la cargaison déversée ou de la vulnérabilité particulière du lieu du sinistre, les montants de l'indemnisation dépasseraient même les plafonds récemment ajustés de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992.

2 INTERTANKO accepte qu'à court terme la seule solution pratique pour répondre aux souhaits des États qui, en raison de la nature des cargaisons transportées dans leurs eaux ou de la vulnérabilité particulière de leurs eaux, demandent un relèvement des niveaux d'indemnisation, consiste à mettre en place un troisième niveau facultatif. INTERTANKO appuie donc la proposition qui fait l'objet du document présenté par l'Australie, le Canada, le Danemark *et al* (92FUND/WGR.3/8/4).

3 INTERTANKO reconnaît le bien-fondé des préoccupations que suscite la plausibilité de la limite proposée pour un troisième niveau facultatif et appuie donc la communication de l'OCIMF concernant la limite globale (400 millions de DTS) (document 92FUND/WGR.3/8/2). INTERTANKO souhaiterait également que l'équilibre à long terme entre les contributions des propriétaires de navires et celles des propriétaires de la cargaison ne se trouve pas sensiblement modifié au détriment de l'un ou l'autre groupe de contributaires.

4 INTERTANKO est favorable à la proposition de mécanisme volontaire avancée par l'International Group of P & I Clubs et serait disposé à collaborer à la mise au point d'un relèvement volontaire des limites applicables aux petits navires, de la manière proposée dans la communication de l'International Group (document 92FUND/WGR.3/8/3), afin de remédier à tout déséquilibre éventuel des contributions au cas où un troisième niveau facultatif serait mis en place. Son appui est toutefois subordonné à la non participation des propriétaires de navires au financement du troisième niveau et à ce que les principales caractéristiques de la Convention sur la responsabilité civile demeurent inchangées.

5 INTERTANKO reconnaît que le dépôt d'une demande d'indemnisation de proportions catastrophiques dans un État qui aurait opté pour le niveau facultatif risquerait de rompre le partage jusque-là égal des demandes d'indemnisation résultant d'une pollution par les hydrocarbures entre les propriétaires du navire et les propriétaires de la cargaison et appuiera donc la proposition de l'International Group visant à relever la limite de la responsabilité des petits navires à titre volontaire. Il convient toutefois de ne pas oublier que plus de 95% des cas de déversements d'hydrocarbures sont entièrement indemnisés par les propriétaires de navires et que cette proportion augmentera sans doute encore avec l'entrée en vigueur en 2003 des nouvelles limites prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

6 Il est trop tôt pour prévoir l'effet qu'un troisième niveau facultatif pourrait avoir sur le partage des coûts entre les intérêts des propriétaires et ceux des chargeurs, mais, à titre d'observation générale, INTERTANKO note que la responsabilité des propriétaires de navires en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et la participation volontaire au premier niveau seront en fait pleinement utilisées chaque fois qu'un déversement se produira, avant qu'il ne soit fait appel aux deuxième et troisième niveaux.

7 Les conséquences de l'ajustement des limites prévues dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds de 1992, de la mise en place éventuelle d'un troisième niveau et du versement d'une contribution supplémentaire facultative par les propriétaires de navires devront être convenablement évaluées avant que des conclusions définitives puissent être formulées à partir de chiffres effectifs et que l'on puisse convenir des mesures à prendre par la suite. INTERTANKO serait favorable à l'idée de collaborer avec d'autres

représentants de ce secteur, comme par exemple les compagnies pétrolières et les gouvernements, afin de définir les améliorations éventuelles à apporter au système et d'étudier également la manière dont un partage équitable pourrait être maintenu à l'avenir.

8 Il devrait être dans l'intérêt des gouvernements et de l'industrie des transports maritimes de maintenir et d'améliorer le système existant, dans lequel les propriétaires de navires acceptent la responsabilité objective assortie d'un droit raisonnable à limitation, qui comporte des dispositions sur la canalisation de la responsabilité et l'assurance obligatoire (ce qui évite d'intenter des actions en justice pour le compte des victimes) et qui prévoit un partage équitable de la responsabilité.

9 Mise à part l'inquiétude due au fait que les limites globales prévues par le régime de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds risquent d'être insuffisantes dans les scénarios les plus catastrophiques, la plupart des critiques dirigées contre le régime existant semblent motivées par les délais que nécessitent les paiements. Or, par le biais de leur Club P & I et du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, les propriétaires de navires s'emploient activement et avec succès à aider les demandeurs et à examiner rapidement leurs demandes d'indemnisation. La possibilité de légers retards persiste pour tout système mis en place qui:

- exige l'évaluation des demandes d'indemnisation
- exige que les demandeurs déposent des demandes d'indemnisation
- exige que les demandeurs fournissent des preuves acceptables à l'appui des pertes économiques subies ou des coûts
- doit éviter de rembourser des demandes gonflées ou spéculatives.

10 Le secteur des pétroliers apprécie les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, dont le fonctionnement, à l'échelle internationale, a été très satisfaisant dans la mesure où il a permis d'indemniser les victimes, et préférerait nettement pour sa part une solution dans laquelle les principaux éléments de ce régime seraient maintenus. Un relèvement volontaire des limites prévues pour les petits navires pourrait fort bien avoir pour effet d'imposer aux propriétaires de navires une part sensiblement plus importante de la responsabilité qu'auparavant, en particulier si un sinistre de proportions catastrophiques se produit ailleurs que dans un pays ayant volontairement opté pour le troisième niveau. Dans ce cas, ce système volontaire représenterait une charge financière unilatéralement assumée par les propriétaires de navires.

11 Nous invitons le Groupe de travail à examiner les considérations présentées ci-dessus par INTERTANKO.