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.3/8/2
24 mai 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

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

Résumé:

À la deuxième réunion du troisième Groupe de travail intersessions tenue en mars 2001, la plupart des intervenants étaient favorables à l'idée de créer un troisième niveau d'indemnisation, facultatif, qui viendrait compléter le régime actuel mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. L'OCIMF a admis la possibilité de ce troisième niveau d'indemnisation, transitionnel et facultatif, mais a souligné qu'il était essentiel de préserver le principe de l'équilibre du risque entre le propriétaire du navire et le chargeur, principe qui est le fondement des régimes en place et la clef de toute solution à plus long terme. Or, un troisième niveau entièrement financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, sans contribution aucune de la part des propriétaires de navires, fausserait cet équilibre.

Reconnaissant qu'il convient d'intervenir rapidement pour préserver le caractère mondial du système existant, l'OCIMF pense qu'il existe peut-être une possibilité d'adopter une solution **provisoire**, celle d'un troisième niveau d'indemnisation, financé dans un premier temps entièrement par les réceptionnaires d'hydrocarbures des États qui opteraient pour ce troisième niveau.

Cette solution s'appuie sur les hypothèses suivantes:

- l'adoption de plafonds d'indemnisation à hauteur du cas de pollution par les hydrocarbures le plus grave qui puisse être envisagé dans un avenir prévisible (ces plafonds, estime l'OCIMF, ne devraient pas dépasser 400 millions de droits de tirage spéciaux (DTS)) et une assiette de contributions d'un minimum de 450 millions de tonnes.

	- l'introduction simultanée, par les propriétaires de navires et leurs assureurs, d'un mécanisme volontaire visant à porter à 20 millions de DTS la responsabilité minimale en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour tous les navires lorsqu'il y a déversement d'hydrocarbures dans les eaux d'un État partie au Fonds mis en place pour le troisième niveau d'indemnisation. - parallèlement, l'assurance de la part du Fonds de 1992, au moyen d'une résolution de l'Assemblée, que le Fonds continuera à œuvrer de toute urgence pour trouver une solution dans le cadre de laquelle les propriétaires de navires et leurs assureurs trouveront un intérêt à consentir à une indemnisation supplémentaire.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à examiner les questions soulevées dans le présent document et à faire les recommandations qu'il jugera utiles à l'Assemblée.

1 Introduction

1.1 Récapitulant les travaux de la deuxième réunion du troisième Groupe de travail intersessions, tenue en mars 2001, le Président a dit que sans prétendre que le relèvement des plafonds d'indemnisation faisait l'unanimité, un certain nombre d'États étaient convaincus qu'il faudrait effectivement procéder à cette augmentation. Il a en outre rappelé que la majorité de ceux qui s'étaient dits favorables à l'augmentation étaient favorables également à l'idée de mettre en place un troisième niveau d'indemnisation, facultatif. Il fallait maintenant examiner très attentivement la question de savoir si ce troisième niveau devait se composer d'un seul degré ou de deux degrés. Ceux qui s'intéressaient à la question se devaient d'apporter un complément d'information, ce qui permettrait à d'autres de se décider.

1.2 La délégation de l'OCIMF était au nombre de celles qui étaient favorables au relèvement des plafonds d'indemnisation, mais à condition que ce relèvement ne porte en rien atteinte au principe de l'équilibre à respecter entre le propriétaire du navire et les chargeurs, principe fondateur des régimes en place.

1.3 Les compagnies pétrolières sont responsables du transport d'environ 30% des 2 milliards de tonnes d'hydrocarbures qui, estime-t-on, sont transportées par mer tous les ans. Par ailleurs, elles sont d'importants contributaires au Fonds de 1992 (environ 60% du total). Les membres de l'OCIMF s'intéressent donc de près à la question et sont ravis de communiquer l'information ci-après au Groupe de travail pour l'aider dans ses délibérations.

2 Questions soumises à l'examen du Groupe de travail

2.1 Toute solution retenue doit répondre à l'objectif premier, qui est d'indemniser les victimes de manière satisfaisante et dans les meilleurs délais, tout en veillant à ce que les solutions retenues ne facilitent en rien la poursuite de l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises, et encouragent au contraire une saine exploitation.

2.2 C'est au propriétaire du navire exclusivement qu'il incombe de veiller à ce que son navire soit en état de naviguer. C'est là un principe de longue date, consacré dans toutes les conventions internationales pertinentes et auquel il n'est possible d'opposer aucune objection qui soit raisonnable ou rationnelle.

2.3 Les propriétaires et assureurs de navires ne répondant pas aux normes requises ne doivent donc pas être mis à l'abri des conséquences financières d'une pollution, ce qui serait effectivement le cas si les réceptionnaires d'hydrocarbures avaient à supporter directement le coût de cette pollution.

2.4 Dans l'éventualité d'un sinistre d'ampleur catastrophique, l'introduction d'un troisième niveau d'indemnisation, facultatif et entièrement financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, entraînerait immédiatement une forte distorsion du partage des risques entre le navire et les chargeurs.

2.5 D'après les interventions des délégations à la réunion du Groupe de travail tenue au mois de mars, le troisième niveau facultatif serait un fonds comptant peu de contributaires, dont chacun aurait, potentiellement, à supporter un coût très élevé. Or, ces contributaires sont de gros contributaires au Fonds. Il y a risque de voir disparaître la réciprocité, aussi bien entre États qu'entre contributaires. Il convient également de ne pas oublier que pour certains des contributaires de ces États, la charge financière risque d'être trop lourde.

2.6 À défaut de relèvement des plafonds de responsabilité des propriétaires de pétroliers en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, la part des risques encourus par les chargeurs dans les États ayant adopté le troisième niveau d'indemnisation sera totalement disproportionnée par rapport à celle des propriétaires.

2.7 L'introduction d'une responsabilité supplémentaire du propriétaire du navire dans le troisième niveau d'indemnisation correspondrait tout à fait à l'équilibre et à la proportionnalité que l'on trouve dans la structure actuelle. Un premier examen de la question semble indiquer que les problèmes susceptibles de se poser au niveau du droit des traités ne seraient pas insurmontables.

2.8 Certains États estiment qu'il y a urgence à relever les plafonds de limitation, au-delà des augmentations déjà adoptées par le Comité juridique de l'OMI en octobre 2000. Si les FIPOL ne faisaient pas adopter de nouvelles augmentations dans des délais raisonnables, certains de ces États pourraient se tourner vers des solutions régionales pour obtenir des plafonds plus élevés.

2.9 Or, les solutions régionales risquent de nuire au régime mis en place par les Conventions.

2.10 Bon nombre des intervenants à la deuxième réunion du troisième Groupe de travail ont souligné l'importance qu'il y avait à préserver le caractère global du système.

2.11 Les montants payables en vertu des Conventions internationales devraient suffire pour couvrir les cas de pollution par les hydrocarbures les plus graves que l'on puisse envisager dans un avenir prévisible.

3 Quelle direction prendre?

3.1 L'OCIMF reconnaît pleinement le rôle qui revient aux réceptionnaires d'hydrocarbures dans ce domaine et tient absolument à trouver des solutions qui aboutissent aux meilleurs résultats possibles dans les meilleurs délais, et avec l'appui de toutes les parties en jeu, tout en préservant cet essentiel équilibre entre les intérêts du propriétaire du navire et ceux du chargeur.

3.2 Le moyen terme

3.2.1 Ayant examiné toutes les questions exposées au paragraphe 2 ci-dessus, l'OCIMF est fermement convaincu que le troisième niveau facultatif devrait être à deux degrés, de manière à ce que le fardeau des contributions fasse l'objet d'un partage équitable entre propriétaires et chargeurs. Cette façon de procéder permettrait également aux propriétaires et aux assureurs de se sentir parties prenantes dans les conséquences d'une pollution.

3.2.2 D'après un premier examen des questions juridiques en jeu, rien n'empêche de modifier la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds pour permettre au propriétaire du navire et au réceptionnaire d'hydrocarbures de participer à un troisième niveau d'indemnisation. Pour ce faire, il faudrait toutefois un plus grand nombre de ratifications par les États parties aux Conventions actuelles. Comme ce processus de ratification prendrait beaucoup de temps, l'OCIMF pense qu'une solution provisoire basée sur les contributions des

réceptionnaires d'hydrocarbures représenterait une étape transitionnelle en attendant une solution à plus long terme qui ferait intervenir et les réceptionnaires d'hydrocarbures et les propriétaires de navires.

3.3 Solution provisoire

3.3.1 Reconnaissant que, pour préserver le caractère global des régimes en vigueur, il convient de prendre des mesures rapidement, l'OCIMF reconnaît la possibilité d'adopter une solution **provisoire**, fondée sur les éléments suivants: -

1) Un troisième niveau facultatif, financé dans un premier temps exclusivement par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États ayant adopté ce troisième niveau;

2) Le montant total disponible au titre des dommages par pollution dans les États contractants au troisième niveau serait plafonné à 400 millions de DTS pour tout sinistre, y compris les indemnités versées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992.

3) Le troisième niveau facultatif entrerait en vigueur douze mois après la première année civile durant laquelle les personnes susceptibles d'y contribuer auraient reçu au moins 450 millions de tonnes hydrocarbures donnant lieu à contribution. C'est là la même disposition que celle pour l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds de 1992, mais elle correspondrait à une assiette de contributions au troisième niveau qui ne serait égale qu'à 40% de l'actuelle assiette de contributions du Fonds de 1992 (voir le paragraphe 2.5 ci-dessus).

4) L'introduction simultanée, par les propriétaires de navires et leurs assureurs, d'un mécanisme volontaire visant à relever le montant de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, tel que proposé par les propriétaires et leurs assureurs lors d'une réunion ponctuelle du Groupe de travail tenue le 23 mai 2001. L'OCIMF estime que le montant minimum ne devrait pas être inférieur à 20 millions de DTS, indépendamment de la jauge brute du navire, lorsqu'il y a déversement d'hydrocarbures dans les eaux d'un État partie au Fonds constitué pour le troisième niveau. Cette contribution effective est au cœur même de la position de l'OCIMF, car elle maintient un équilibre partiel entre les intérêts du propriétaire du navire et ceux des réceptionnaires. Dans le cadre de la structure actuelle, les limites applicables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile aux petits navires qui déversent des hydrocarbures persistants sont de toute façon trop peu élevées pour être réalistes.

5) Parallèlement à ce qui précède, l'adoption d'une résolution de l'Assemblée du Fonds de 1992 selon laquelle le Fonds continuera à œuvrer de toute urgence en faveur d'un troisième niveau d'indemnisation et d'une solution dans le cadre de laquelle les propriétaires de navires et leurs assureurs trouveront un intérêt à consentir à une indemnisation complémentaire. Les propriétaires et leurs assureurs devraient être parties prenantes dans les conséquences de la pollution.

3.3.2 L'OCIMF aimerait croire que de réels progrès pourraient intervenir dans la rédaction de dispositions conventionnelles à insérer dans les instruments pertinents au cours de l'année à venir.

4 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) recommander à l'Assemblée l'adoption d'une résolution fixant un calendrier pour la mise au point d'une solution assurant un partage équitable de la charge que représente une pollution entre

propriétaires de navires et réceptionnaires d'hydrocarbures, assurant ainsi que les propriétaires et leurs assureurs sont parties prenantes dans les conséquences d'une pollution - paragraphe 3.3.1 5). C'est très volontiers que l'OCIMF participerait à la mise au point de cette solution.

c) noter la possibilité d'adopter un arrangement transitionnel consistant en un troisième niveau d'indemnisation facultatif pour les États Membres du Fonds de 1992 qui le souhaiteraient, financé dans un premier temps exclusivement par les réceptionnaires d'hydrocarbures des États ayant adhéré au troisième niveau, sur les bases suivantes:-

   i) montant total des indemnités payables par le Fonds dans un État ayant choisi le troisième niveau d'indemnisation limité à 400 millions de DTS pour tout sinistre - paragraphe 3.3.1 2);
   ii) assiette de contributions d'au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution dans les États ayant choisi le troisième niveau - paragraphe 3.3.1 3); et
   iii) introduction simultanée, par les propriétaires de navires et leurs assureurs, d'un mécanisme volontaire visant à relever le montant de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, lorsqu'il y a déversement d'hydrocarbures dans les eaux d'un État partie au Fonds constitué pour le troisième niveau. L'OCIMF estime que le montant minimum ne devrait pas être inférieur à 20 millions de DTS - paragraphe 3.3.1 4).