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.3/8/5
4 juin 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

RESPONSABILITÉ DU PROPRIÉTAIRE DU NAVIRE

Document présenté par l'Australie, le Canada, la France et le Royaume-Uni

Résumé:	À la deuxième réunion du troisième Groupe de travail intersessions, tenue en mars 2001, la plupart des intervenants étaient favorables à l'idée d'adopter un troisième niveau d'indemnisation, facultatif, qui viendrait compléter les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Cela étant dit, nombre d'entre eux souhaitent que le troisième niveau d'indemnisation soit financé exclusivement par les réceptionnaires d'hydrocarbures, sans contribution aucune de la part du propriétaire du navire. Les auteurs du présent document estiment qu'un document de synthèse sur les options qui feraient une place à l'idée d'une contribution du propriétaire du navire ajouterait une dimension au débat qui n'a été traitée nulle part ailleurs. Ce document pourrait par ailleurs constituer un point de départ pour les débats ultérieurs, une fois que l'Assemblée aurait soumis au Comité juridique la proposition initiale de "troisième niveau" d'indemnisation.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à examiner les questions soulevées dans le présent document.

1 Introduction

1.1 Les auteurs du présent document jugent extrêmement importante la question du troisième niveau d'indemnisation visant à compléter le Fonds de 1992. Ils défendent également la notion du partage de la responsabilité entre le propriétaire du navire et les réceptionnaires. Il ne s'agit pas ici de déterminer dans quelle proportion ce partage doit se faire mais plutôt d'essayer de surmonter les problèmes que pose la mise en place d'une responsabilité complémentaire pour les propriétaires. L'intention est dans un premier temps d'envisager la direction que pourraient prendre les débats lors de la deuxième phase des travaux du troisième Groupe de travail intersessions, après que la proposition initiale de "troisième niveau" aura été communiquée au Comité juridique par l'Assemblée du Fonds de 1992, pour examen par une conférence diplomatique.

1.2 Les points de vue exprimés dans le présent document ne représentent pas la position officielle des délégations qui en sont les auteurs, ni de leur gouvernement, et ce sur aucun des points dont il est question.

1.3 À la deuxième réunion du troisième Groupe de travail intersessions tenue au mois de mars, les délégations de l'Australie, du Canada, du Danemark, de la Norvège, des Pays-Bas, du Royaume-Uni et de la Suède ont présenté un document (92FUND/WGR.3/5/1) qui, entre autres, envisageait la création d'un troisième niveau d'indemnisation, facultatif, qui viendrait compléter le Fonds de 1992 et qui comporterait deux degrés:

Degré 1: établirait des plafonds d'indemnisation plus élevés, à la charge des propriétaires de navires,

Degré 2: établirait un Fonds complémentaire qui serait financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures.

1.4 À la deuxième réunion du troisième Groupe de travail intersessions tenue en mars 2001, la majorité des délégations ayant pris la parole se sont prononcées en faveur de la création d'un niveau complémentaire d'indemnisation, facultatif, qui viendrait compléter les régimes mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Il s'agirait de mettre en place un niveau complémentaire financé entièrement par les réceptionnaires, sans contribution visible des propriétaires de navires. Cela étant dit, la question de la contribution des propriétaires à ce niveau complémentaire mériterait d'être approfondie. On peut soutenir qu'il serait difficile de préserver la 'réciprocité' actuelle du régime mis en place par les Conventions si ce sont les seuls intérêts des chargeurs qui sont mis à contribution pour le troisième niveau; on peut même craindre qu'à plus long terme, le régime tout entier en pâtisse.

1.5 En revanche, toute tentative à ce stade de faire participer les propriétaires au troisième niveau soulèverait très certainement un certain nombre de difficultés et risque d'entraîner des retards inacceptables dans la mise en place d'une solution provisoire susceptible de répondre au minimum aux besoins des États qui appellent de leurs vœux une solution rapide et pragmatique.

2 Arguments en faveur du partage de la responsabilité

2.1 Les auteurs du présent document présentent quelques options qui permettraient de répondre aux préoccupations de ceux qui tiennent à préserver l'équilibre actuel entre le propriétaire et le chargeur dans le cadre du régime international, et notamment des États souhaitant adhérer à un troisième niveau d'indemnisation. Toute atteinte à la notion de partage de la responsabilité dans le cadre du troisième niveau risquerait d'affaiblir les principes régissant le régime international d'indemnisation et, partant, l'équilibre des risques entre le propriétaire et le chargeur.

2.2 En conséquence de quoi, les co-auteurs du présent document présentent à l'examen du Groupe de travail les propositions suivantes:

3 Options

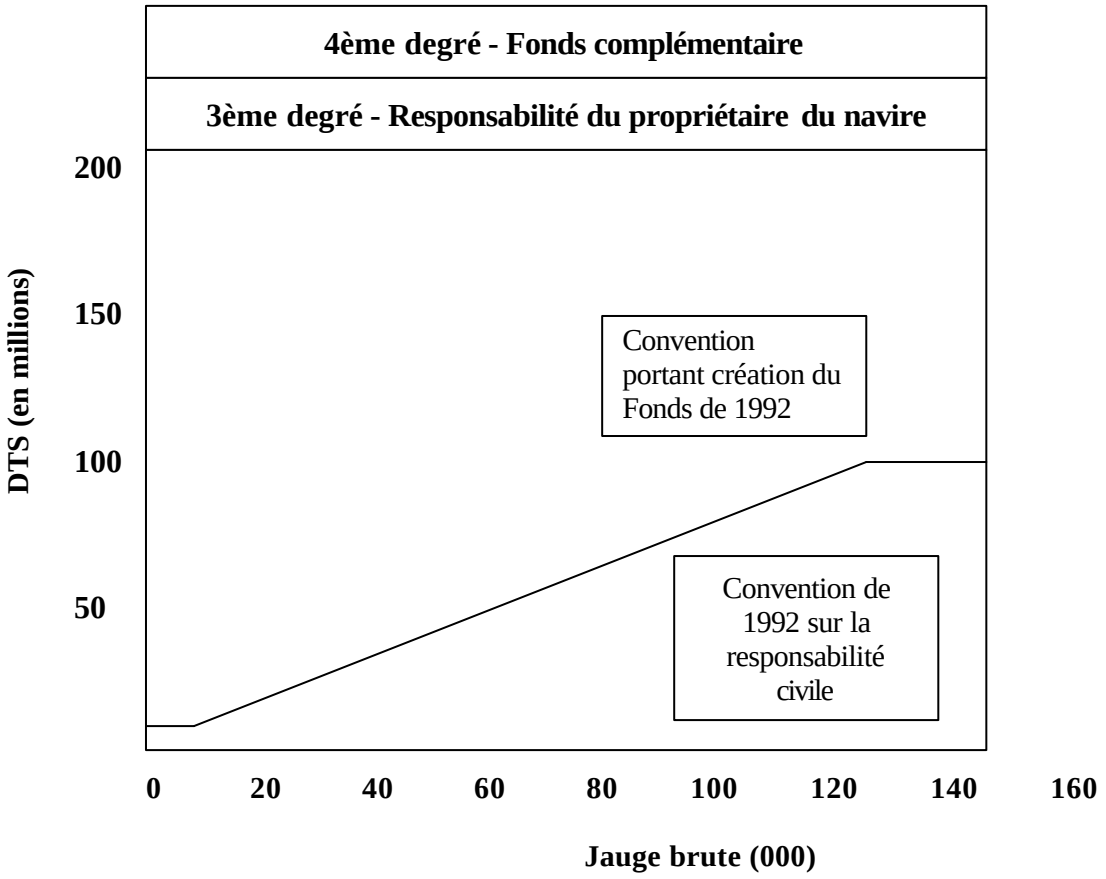
3.1 **Option 1 (facultative)**: lors d'une réunion informelle qui s'est tenue récemment pour examiner la question du Fonds complémentaire, le représentant de l'International Group of P& I Clubs a présenté une proposition, celle d'une limite, librement consentie, pour les propriétaires de navires/assureurs qui se situerait du côté de la limite inférieure de la responsabilité en vertu du régime mis en place par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cette limite librement consentie s'appliquerait aux États parties au troisième niveau **uniquement**. Bien que les Clubs ne proposent aucun chiffre pour cette limite, l'OCIMF, dans son document sur les questions appelant un complément d'examen, estime que la limite de responsabilité pour les "petits navires" ne devrait pas être inférieure à 20 millions de DTS.

3.2 Cette proposition revient à augmenter les plafonds en vertu de la Convention sur la responsabilité civile pour les sinistres mettant en cause les petits navires-citernes.

3.3 Cette proposition, dès l'introduction d'un Fonds complémentaire de troisième niveau, constituerait une approche plus équilibrée de la question du partage de la responsabilité entre réceptionnaires et propriétaires pour tout sinistre survenu dans un État ayant opté pour le troisième niveau d'indemnisation, et ce pour les sinistres moins importants. Pour tous les sinistres survenus dans ces États, il y aurait alors un partage plus équitable de la responsabilité entre le propriétaire du navire et le chargeur. L'option 1 peut constituer une solution à court terme pour les États qui préfèrent l'idée d'une responsabilité 'partagée' dans le cadre du troisième niveau d'indemnisation envisagé. À plus long terme, il se peut que ce régime 'librement consenti' ne constitue pas une solution assez complète.

3.4 **Option 2**: le tableau 1 montre le niveau complémentaire de responsabilité du propriétaire du navire sous forme de troisième degré de responsabilité dans le cadre du troisième niveau, comme initialement proposé dans le document 92FUND/WGR.3/5/1, présenté par l'Australie, le Canada, le Danemark, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède. Cette façon de procéder mettrait en fait en place un système à quatre degrés, le troisième niveau d'indemnisation étant effectivement partagé entre les réceptionnaires et le propriétaire du navire, comme le régime mis en place par les Conventions de 1992. Pour les États parties au troisième niveau, cette option représenterait une augmentation des plafonds de responsabilité pour les régimes des deux Conventions. S'il est vrai que le montant maximum global ne serait guère différent de ce qui est envisagé actuellement (mais nous admettons qu'aucun chiffre n'a été avancé pour le Fonds complémentaire), le poids initial de tout plafond dépassant les plafonds de la Convention portant création du Fonds de 1992 pour les États parties au troisième niveau d'indemnisation serait à la charge du propriétaire du navire, jusqu'à un certain plafond. Au-delà de ce plafond, les indemnités à payer viendraient du quatrième degré du troisième niveau d'indemnisation, financé par les réceptionnaires. Cette proposition fonctionnerait sur le même mode que l'actuel régime mis en place par les Protocoles de 1992.

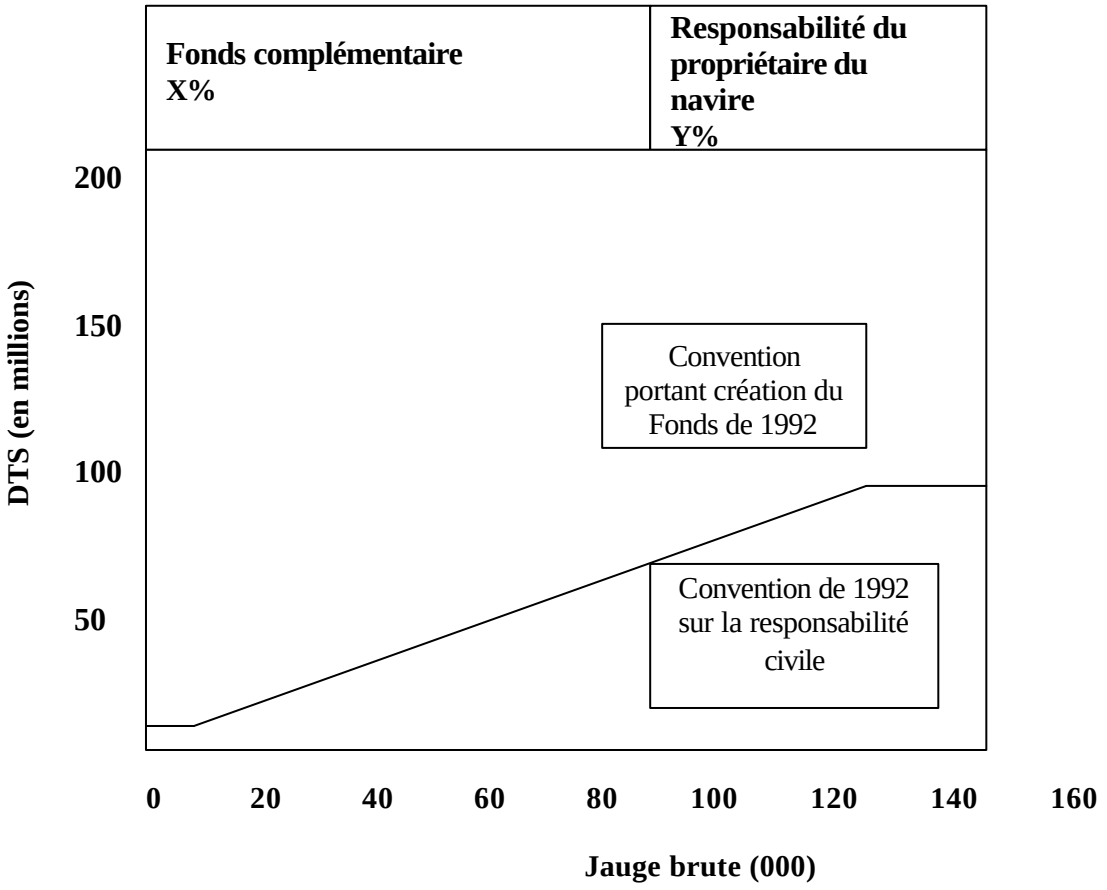
Tableau 1.



3.5 **Option 3**: le tableau 2 montre un autre moyen de faire jouer la responsabilité du propriétaire du navire, moyen qui s'appliquerait en tandem avec la responsabilité des réceptionnaires dans le cadre du troisième niveau d'indemnisation au-delà des plafonds du Fonds de 1992. Fondamentalement, si les États parties au troisième niveau d'indemnisation devaient prendre à leur charge des dépenses d'indemnisation au-delà des plafonds du Fonds de 1992, ces montants proviendraient des contributions versées et par le propriétaire du navire et par le réceptionnaire, plutôt que d'être à la charge, du moins dans un premier temps, d'une seule des deux parties. Bien que ce mécanisme s'écarte légèrement de l'idée de responsabilité par étape qui est celle des régimes de 1992, il préserve le principe qui veut que et les propriétaires des navires et les réceptionnaires soient responsables pour tous frais d'indemnisation dépassant les plafonds du Fonds de 1992, encore que pas nécessairement dans les mêmes proportions.

3.6 Les pourcentages à attribuer au propriétaire et aux réceptionnaires restent pour l'instant en blanc. L'option 3 sera peut-être préférée par les États Membres qui estiment que lorsque le troisième niveau d'indemnisation sera amené à jouer, il n'y aura plus lieu d'avoir des contributions progressives de la part du propriétaire du navire/assureur et des réceptionnaires.

Tableau 2.



3.7 **Option 4:** l'élaboration d'un troisième niveau d'indemnisation, que celui-ci compte ou non une participation du propriétaire du navire, ne devrait pas empêcher une révision du régime mis en place par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les auteurs du présent document reconnaissent que l'augmentation des plafonds d'indemnisation par le Comité juridique de l'OMI l'an dernier a répondu à une préoccupation certaine concernant la couverture en vertu du régime actuel des Conventions de 1992. Cela étant dit, le Groupe de travail doit encore approfondir plusieurs questions qui, si elles doivent aboutir, exigeront une révision des Conventions de 1992, ce qui créera par la même occasion la possibilité de mettre à jour les plafonds de responsabilité.

4 Conclusion

Le Groupe de travail est invité à examiner les questions soulevées ci-dessus, à faire des observations et à se prononcer comme il le jugera utile.