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.3/8/9
13 juin 2001
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par l'International Group of P & I Clubs

Résumé:	Le présent document contient une proposition actuellement mise au point en vue de relever volontairement la limite minimale de responsabilité pour les petits propriétaires de navires dans les États qui pourraient opter pour un troisième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à prendre note de cette proposition.

1 L'International Group of P & I Clubs est favorable au relèvement des niveaux d'indemnisation en vertu des Protocoles de 1992 qui prendra effet en novembre 2003. Par ailleurs, le souhait de certains États de prévoir de nouvelles augmentations est parfaitement compréhensible et, compte tenu des débats qui ont eu lieu lors de la réunion du Groupe de travail intersessions en mars 2001 au sujet des questions épineuses de la limitation de la responsabilité et du droit des traités, il semble que le moyen le plus rapide de mettre en place ce nouveau niveau d'indemnisation à titre de mesure intérimaire consisterait à prévoir, au-delà de la limite actuellement prévue par le Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971, un troisième niveau facultatif qui serait financé exclusivement par les réceptionnaires d'hydrocarbures.

2 Toutefois, les Clubs et les propriétaires de navires demeurent attachés à l'idée d'un partage de l'indemnisation des victimes des déversements d'hydrocarbures, sur laquelle repose le régime mis en place par les Conventions de 1992. Dans ce régime, ce partage n'intervient dans la pratique que sur une base très large: en cas de très grosses demandes d'indemnisation liées à un petit navire, comme l'*Erika*, la proportion des indemnités versées par les armateurs sera modeste comparée aux fonds fournis par les réceptionnaires d'hydrocarbures. Globalement toutefois, ainsi qu'il ressort des graphiques fournis dans notre document antérieur (92FUND/WRG.3/8/3), les contributions des propriétaires de navires pendant une certaine période peut égaler sinon dépasser celles des réceptionnaires d'hydrocarbures car ces fortes demandes d'indemnisation sont très rares et sont

contrebalancées par le nombre très supérieur de cas qui entrent dans les limites de la Convention 1992 sur la responsabilité civile.

3 La formule du partage variera dans le temps en fonction de l'évolution des demandes d'indemnisation et les relèvements qui prendront effet en 2003 auront bien évidemment un impact en augmentant d'environ 50% la part des propriétaires de navires dans tous les événements relevant du régime mis en place par les Conventions de 1992. Le troisième niveau facultatif qui est envisagé pourrait aussi avoir un impact, même si son importance dans la réalité est beaucoup plus imprévisible. Les seules demandes d'indemnisation à ce jour qui pourraient relever de ce niveau de responsabilité sont celles liées à l'*Erika*. Néanmoins, même si la probabilité de demandes d'indemnisation relevant du troisième niveau est faible, le risque supplémentaire des réceptionnaires d'hydrocarbures est reconnu, ce qui donne à penser qu'une contribution financière supplémentaire de la part des propriétaires de navires pourrait être justifiée.

4 Ainsi que l'a constaté le Groupe de travail intersessions à sa réunion de mars 2001, la mise en place d'un nouveau niveau de responsabilité du propriétaire du navire à ce stade au moyen d'un traité se heurte à de grandes difficultés juridiques. Afin d'aider les États qui demandent une indemnisation supplémentaire et pour trouver une solution rapide à ce problème, les Clubs qui appartiennent à l'International Group of P & I Clubs ont entrepris de mettre au point, avec l'appui d'organisations d'armateurs, une proposition de relèvement volontaire de la limite de responsabilité des petits navires en vertu du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ce relèvement ne s'appliquant qu'aux États qui choisissent le troisième niveau d'indemnisation envisagé au-delà des limites du Fonds de 1992. C'est ainsi que dans ces États, le montant de l'indemnisation versée par les propriétaires de navires à la suite de déversements provenant de petits navires-citernes, qui transportent souvent des cargaisons particulièrement polluantes, serait considérablement augmenté, que le troisième niveau facultatif intervienne effectivement ou non dans le cas d'un événement déterminé. La notion de partage pourrait ainsi être maintenue.

5 Pour comprendre la manière dont l'impact de cette proposition serait réparti dans l'ensemble du secteur des transports maritimes, il est peut-être nécessaire d'expliquer la manière dont fonctionne le système d'assurance des Clubs contre la pollution par les hydrocarbures: la première tranche de 5 millions de dollars de chaque demande d'indemnisation en cas de pollution par les hydrocarbures est à la charge du Club auquel appartient le navire en cause; au-delà de 5 millions de dollars, la demande d'indemnisation est répartie entre tous les Clubs de l'International Group et, si elle est suffisamment importante, elle peut être couverte par les contrats de réassurance que les Clubs passent sur le marché commercial. Étant donné qu'on estime que plus de 98% des navires-citernes qui nécessitent un certificat CLC sont couverts par les Clubs appartenant à l'International Group, on constate que le risque est en fait couvert par l'ensemble du secteur des armateurs. Afin de consulter l'ensemble de ce secteur, la proposition doit être soumise aux organes directeurs des Clubs, dont chacun se compose de représentants des armateurs qui déterminent ensemble la politique suivie par chaque Club. La consultation des organes directeurs des Clubs sur le principe à la base de la proposition a lieu actuellement et on espère que lors de la prochaine réunion du troisième Groupe de travail intersessions, en juin, les résultats de cette consultation pourront être annoncés. Si le principe en est approuvé et en fonction de l'issue de la réunion en juin, il sera alors nécessaire d'inviter les organes directeurs des Clubs à examiner les aspects détaillés de la proposition.

6 Dans l'intervalle, il est peut-être utile de résumer les éléments clés de cette proposition:

- Cette proposition ne s'appliquerait qu'aux États parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971 qui ont aussi opté pour le troisième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures actuellement envisagé par le troisième Groupe de travail intersessions.

- Cette proposition nécessiterait que le FIPOL s'engage à verser volontairement la différence entre la limite inférieure prévue à l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (telle que relevée à compter de novembre 2003) et le nouveau minimum volontairement convenu.

- L'importance du relèvement volontaire reste à fixer, mais on envisage de l'appliquer uniquement à la limite inférieure prévue à l'article V de la Convention sur la responsabilité civile, qui est fixée à 3 millions de DTS en vertu des Protocoles de 1992 (4,51 millions de DTS en 2003) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 tonneaux. Les organes directeurs des Clubs n'ont pas encore fixé l'ampleur exacte de cette augmentation mais si, à titre de simple illustration, une augmentation volontaire du simple au triple était approuvée, la limite inférieure serait portée de 4,51 DTS à 13,53 DTS et s'appliquerait à tous les navires d'une jauge brute inférieure ou égale à 19 247 tonneaux. Aucune augmentation ne serait appliquée aux navires d'une jauge brute supérieure à 19 247 tonneaux.

- Il n'y aurait aucun relèvement correspondant de la limite globale de 59,7 millions de DTS prévue dans la Convention sur la responsabilité civile (89,77 millions de DTS à compter de 2003).

- Il n'y aurait pas de relèvement correspondant de la limite du deuxième niveau d'indemnisation.

7 La proposition ci-dessus est élaborée dans le dessein de contribuer à maintenir un équilibre entre les intérêts des armateurs et ceux des chargeurs à court et à moyen terme et, à cette fin, repose sur l'hypothèse que le régime de responsabilité existant resterait pour l'essentiel inchangé. Si cette hypothèse est inexacte et si un élément essentiel de ce régime était modifié, qu'il s'agisse par exemple de la canalisation de la responsabilité, de la définition du dommage ou du critère existant permettant de déterminer le droit à limitation, la proposition devrait alors être réexaminée.