

Deuxième série de webinaires du GI WACAF sur la préparation et la lutte en cas de déversement d'hydrocarbures

Webinaire n°5 : le régime international de responsabilité et d'indemnisation

Introduction aux clubs P&I Clubs et au Groupe
international des clubs P&I – Pollution

Julien Rabeux, David Baker,
International Group of P&I Clubs

www.igpandi.org



IGP&I International
Group of
P&I Clubs

GI WACAF - webinaire n°5 : le régime international de responsabilité et d'indemnisation

- **Rôle des clubs P&I** : (i) Portée de la couverture d'assurance (P&I),
(ii) Le Groupe International des Clubs P&I
- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (2001) (la « **Convention sur les hydrocarbures de soute** ») :
 - Principales dispositions
 - Certificats de garantie financière de la Convention (« cartes bleues »)
 - Rôle des clubs P&I
 - Droit de limitation de responsabilité et régime LLMC
- **Résumé**

Que sont les Clubs P&I?

P&I Clubs = compagnies d'assurance

Assurent la responsabilité civile liée à l'utilisation et à l'exploitation des navires =
Couverture de protection et d'indemnisation 'P&I'

La couverture P&I comprend les pertes, réclamations, dommages résultant de

- **Dommmages causés par la pollution** causée par les navires, y compris la **pollution par les hydrocarbures** (soutes et cargaisons)
- **Décès et blessures corporelles** des passagers et de l'équipage
- **Dommmages** aux objets fixes et flottants
 - Terminaux, quais, portiques, jetées, etc.
- **Enlèvement de l'épave**
- **Perte/endommagement de la cargaison**

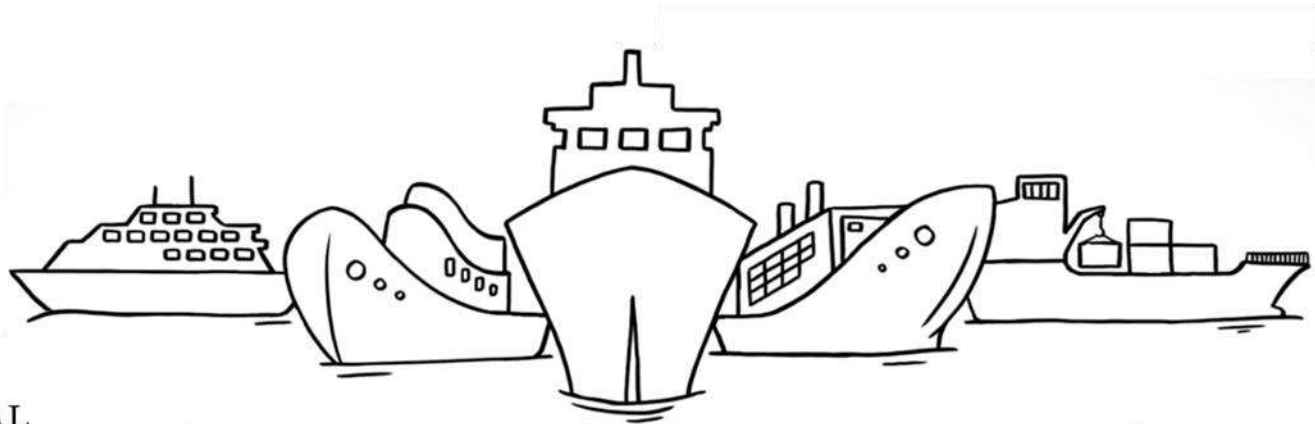
LA COUVERTURE P&I N'INCLUT PAS :

- L'assurance de la coque et machinerie

Qu'est-ce que le Groupe International des Clubs P&I ?

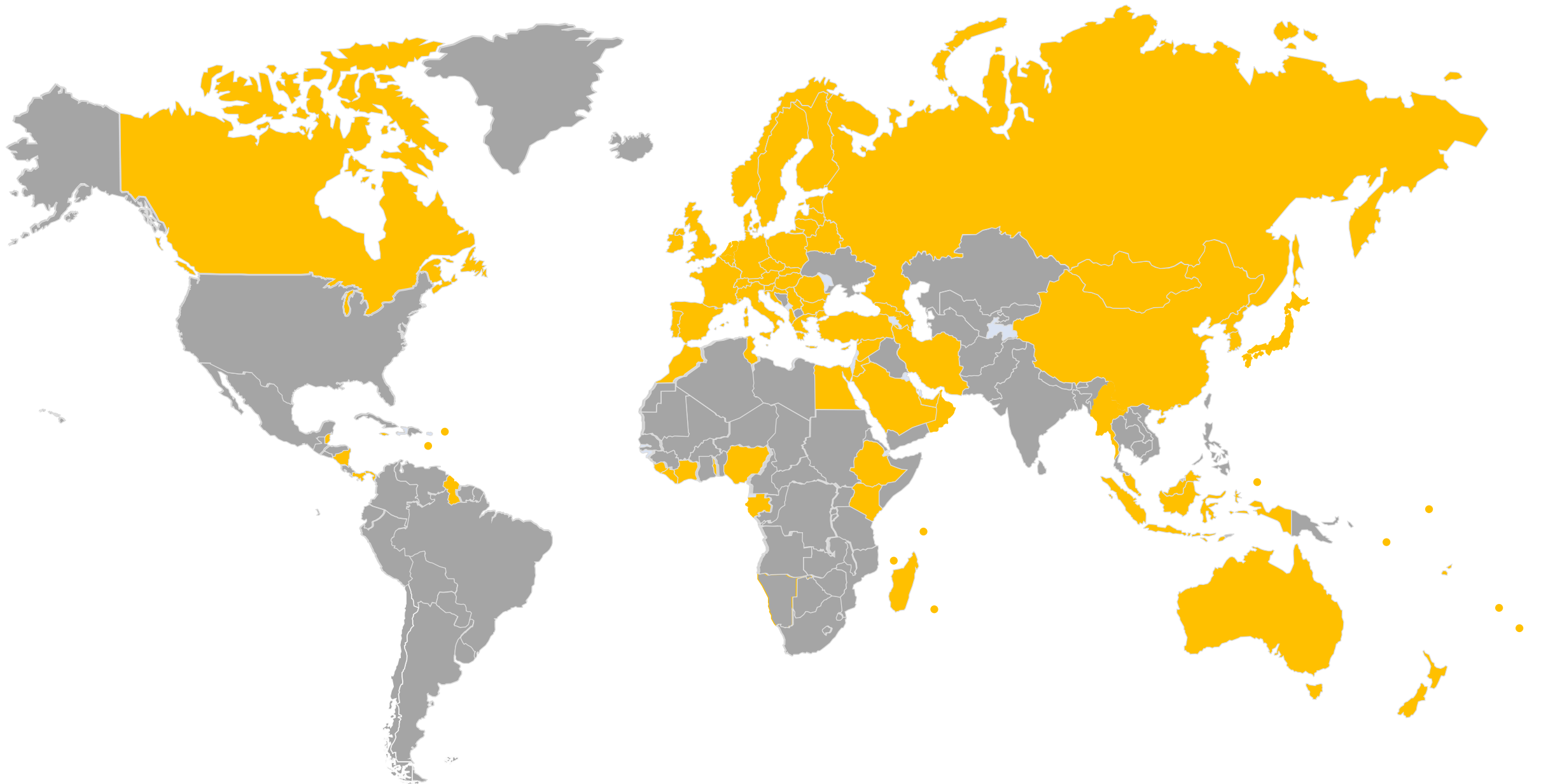
- **Regroupement de 13 des principaux** clubs P&I dans le monde
- 13 clubs P&I offrent une couverture d'assurance P&I à plus de 90 % du tonnage océanique mondial
- **Tonnage total engagé** dans 13 clubs du groupe international env. 1,21 milliard de Jauge Brute
- Environ 65 000 navires
- Plus de 95 % de tous les pétroliers océaniques
- **Une saine concurrence** en dehors d'International Group : en particulier dans le secteur des petits navires

Les 13 International Group P&I Clubs:



Grouped together to form





Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute – 102
Etats parties dans le monde:



Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute – dispositions clés – similaires à/fondées sur la Convention relative aux hydrocarbures de 1992

- S'applique aux **déversements d'hydrocarbures** de soute provenant de tous les types de navires, **à l'exception des pétroliers sales (CLC)** – Article 1^{er}
- **« Dommages dus à la pollution » (y compris les « mesures préventives »)** – similaire à la CLC de 1992 (article 1er)
- **Responsabilité absolue** de l'«armateur» (telle que définie à l'article 1er) = propriétaire enregistré, affréteur coque nue, gestionnaire et exploitant du navire – similaire à la CLC de 1992?
- **Dommages dus à la pollution - Responsable** de quoi?
 - Mesures préventives/nettoyage
 - Dommages matériels
 - Perte économique causée par la contamination
 - Restauration de l'environnement - les mesures doivent être raisonnables/proportionnées
 - Mêmes **exceptions** à la responsabilité que la CLC de 1992
- **Le champ d'application géographique s'applique dans les domaines suivantes:**
 - Territoire, eaux territoriales et ZEE ou zone équivalente, et mesures préventives partout où elles sont prises – identiques à la CLC de 1992

Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute – dispositions clés – similaires à/fondées sur la Convention relative aux hydrocarbures de 1992?

- **Aucun régime de prescription pour l'armateur** (c'est-à-dire les niveaux d'indemnisation) au sein de la Convention – cela dépend de la législation nationale ou du régime de prescription mondial distinct (LLMC)
- Pas de **fonds d'indemnisation supplémentaire** tel que le Fonds des FIPOLE de 1992 ou le Fonds supplémentaire de 2003
- **Obligation d'assurance (garantie financière)** pour les navires > **1000 tonnes brutes**:
 - La sécurité financière fournie par l'assureur est **toujours limitée** à la limite fixée par le Protocole LLMC de 1996
- Uniquement sur le **propriétaire enregistré** pour maintenir la sécurité financière (voir l'article 7) – pas sur les autres parties
- Les demandeurs ont **un droit d'action directe** contre l'assureur (normalement un club P&I) (voir article 7)
- **Certificats de la Convention sur les hydrocarbures de soute de l'État** attestant une couverture d'assurance (voir article 7)
- **Certificats d'assurance Bunkers Convention (cartes bleues)** délivrés par les clubs P&I au propriétaire enregistré

SHIP SEARCH

This Vessel Search data has been prepared for informational purposes only, and is not intended to provide, and should not be relied on for legal or other purposes. You should consult with the individual P&I Club who provides cover for all other matters.



SHIP SEARCH

Sea Beauty

This Vessel Search data has been prepared for informational purposes only, and is not intended to provide, and should not be relied on for legal or other purposes. You should consult with the individual P&I Club who provides cover for all other matters.

Search results for 'Sea Beauty':

SEA BEAUTY

IMO number: 9806627

Type: PRODUCTS TANKER

Club: West of England

Member: Arab Maritime Petroleum Transport Company

Pourquoi les clubs P&I sont-ils pertinents pour la Convention sur les hydrocarbures de soute ?

International Group P&I Clubs (IG):

- Fournit la couverture d'assurance requise par la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute :
- La plupart des déversements d'hydrocarbures provenant des soutes de navires océaniques impliquent des navires couverts par un club P&I du Groupe international des clubs P&I
- Couverture d'assurance pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui **ne dépend** pas du fait que des conventions de l'OMI soit en application localement
- Les clubs P&I traitent, évaluent et paient les réclamations de la Convention sur les hydrocarbures de soute – **aucune participation du FIPOL**
- **Délivrent des** cartes bleues relatives à la Convention sur les hydrocarbures de soute (identiques à la Convention de 1992) attestant de la couverture de la Convention

Limitation de la responsabilité d'un armateur en vertu de la Convention sur les hydrocarbures de soute ?

- Pas de régime de limitation de responsabilité spécifique dans la Convention sur les hydrocarbures de soute
- Le droit de l'armateur de **limiter sa responsabilité** et l'indemnisation disponible? Voir l'article 6 de la Convention

Convention sur les hydrocarbures de soute : Limitation et montants de l'indemnisation pour les « dommages dus à la pollution »

“Article 6 Limitation de la responsabilité

Aucune disposition de la présente convention n'affecte le droit du propriétaire du navire et de la personne ou des personnes qui fournissent l'assurance ou autre garantie financière de limiter leur responsabilité en vertu de tout régime national ou international applicable, tel que la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée. [Protocole LLMC de 1996]”

LLMC 1976 + Protocole LLMC de 1996

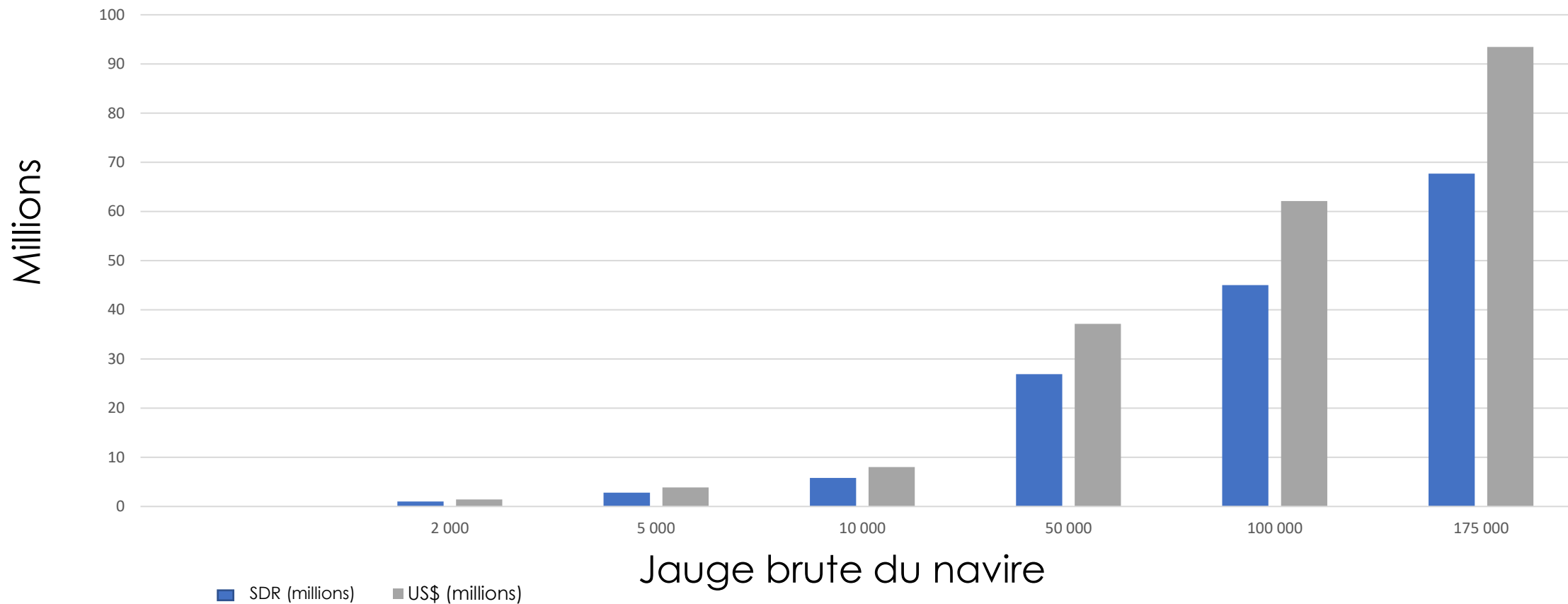
LLMC 1976, Art. 2(1):

Créances maritimes faisant l'objet de limitation de responsabilité incluent:

(a) les réclamations relatives à dommages matériels...

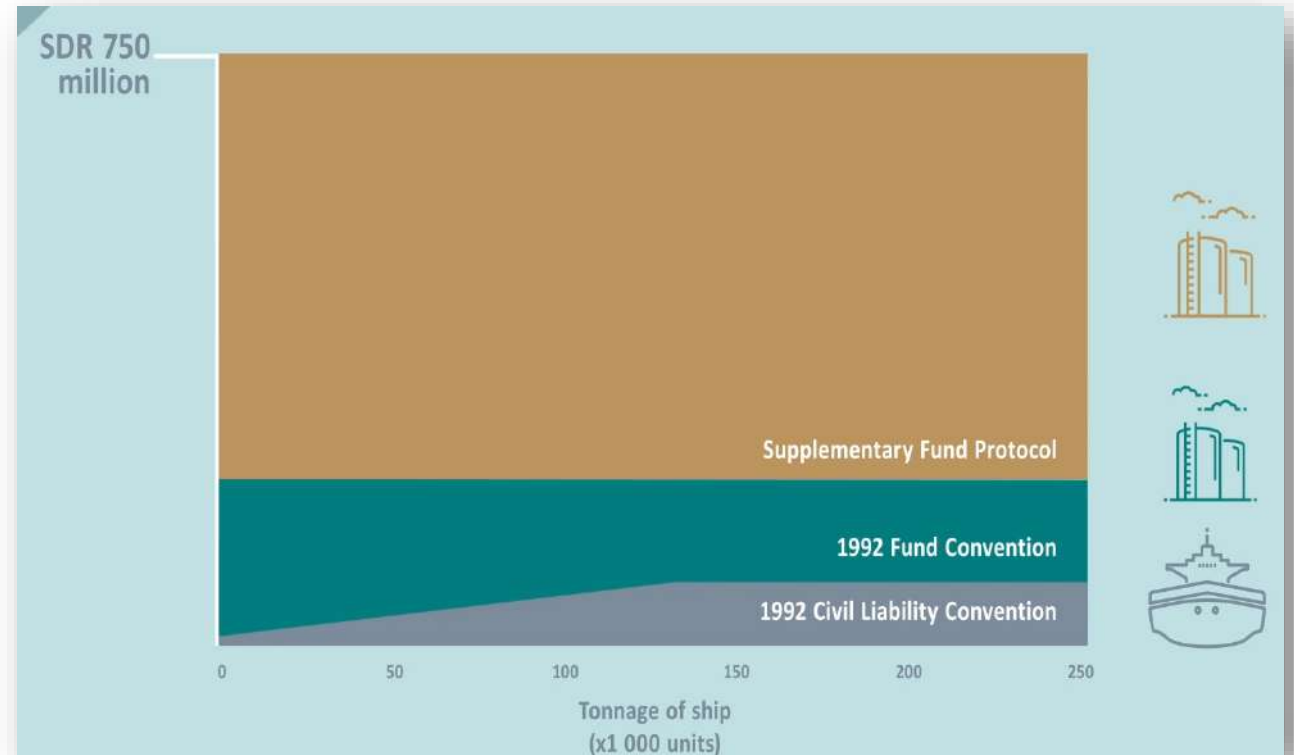
(d) les réclamations relatives à la levée, à l'enlèvement, à la destruction ou à l'innocuité d'un navire qui est coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou a été à bord d'un tel navire;

Limites du protocole LLMC de 1996 par taille de navire (jauge brute) – dommages causés par la pollution par les hydrocarbures de soute



Principales différences entre la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001 et le système de la CLC/Fonds de 1992?

- Pas de FIPOLE 1992/Fonds complémentaire ou autre fonds d'indemnisation supplémentaire disponible au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire.
- Seuls les armateurs/P&I Club s'occupent des demandes d'indemnisation, les évaluent (avec l'aide d'ITOPF) et les paient. Aucune participation du FIPOLE au Fonds.



Conclusions : Pourquoi la Convention sur les hydrocarbures de soute est-elle importante?

- **Régit** la responsabilité et l'indemnisation de ceux qui subissent des dommages dus à la pollution causés par des déversements d'hydrocarbures provenant des soutes des navires – aucun régime mondial antérieur à 2001
- **Règlements à l'amiable, évitant l'implication du tribunal** – responsabilité stricte, droits d'action directe, etc.
- **L'application est uniforme lorsqu'elle est largement ratifiée** : Importante pour les demandeurs d'indemnisation en termes de certitude ainsi que pour les propriétaires et les assureurs
- Tout le monde devrait être sur un pied **d'égalité de traitement**
- **Beaucoup plus** de déversements d'hydrocarbures provenant des soutes des navires que de pétrole lorsqu'ils sont transportés en tant que cargaison
- **Il est important** de ratifier également le régime de limitation LLMC le plus à jour, c'est-à-dire **le protocole LLMC de 1996 !!**

IGP&I

Merci !

Julien Rabeux & David Baker
International Group of P&I Clubs

www.igpandi.org

IGP&I International
Group of
P&I Clubs