



**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE 1992
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES**

ASSEMBLÉE
10ème session
Point 8 de l'ordre du jour

92FUND/A.10/7/3/1
14 octobre 2005
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Soumis par l'International Group of P&I Clubs

Résumé: On trouvera dans la présente communication les observations actualisées de l'International Group of P&I Clubs.

Mesures à prendre: L'Assemblée est invitée à prendre en compte ces observations.

- 1 Les documents soumis par l'OCIMF (92FUND/A.10/7/7) et l'ICS et Intertanko (92FUND/A.10/7/8) ont le mérite de soulever la question de la responsabilité des propriétaires de navires qui est passablement minimisée dans les documents soumis par l'Australie et les autres coauteurs (92FUND/A.10/7/5). Nous partageons l'avis avancé dans le rapport du Président à la dernière réunion du Groupe de travail selon lequel les questions dites de 'gestion courante' ne devrait être abordées que si la question centrale de la responsabilité des propriétaires de navires doit être traitée dans le cadre d'une révision.
- 2 Nous partageons le point de vue généralement admis à la dernière réunion du Groupe de travail selon lequel aucune des questions de 'gestion courante' n'est d'une importance cruciale et ne justifierait la révision des conventions. Nous pourrions formuler des observations détaillées sur ces points si la demande nous en est faite.
- 3 S'agissant de la responsabilité des propriétaires de navires, nous serions d'avis que l'Assemblée devrait faire preuve d'une grande prudence. Deux démarches possibles ont été proposées:
 - a) S'entendre pour étudier les questions de 'gestion courante' puis se pencher sur la question de la responsabilité des propriétaires de navires, ou
 - b) Accepter la structure en place en s'appuyant sur les propositions faites par le secteur privé pour conserver les avantages du système actuel.
- 4 En ce qui concerne l'alinéa 3a) ci-dessus ce que les propriétaires de navires craignent c'est qu'une longue procédure de révision amène à revoir les conditions de limitation qui sont au coeur même des propositions de partage autour desquelles s'articule le présent régime. Naturellement, les réceptionnaires d'hydrocarbures sont conscients de ce risque car des conditions moins dures de limitation pourraient signifier dans la pratique que les propriétaires de navires supporteraient le gros de la charge des demandes d'indemnisation comme ils le font aux États-Unis en application de la loi sur la pollution par les hydrocarbures de 1990.
- 5 On a avancé l'idée que des accords volontaires ayant la force obligatoire d'un contrat sont par essence peu fiables. Les systèmes TOVALOP et CRISTAL bien que d'une nature différente permettent de montrer que, dans la pratique, les régimes volontaires fonctionnent. Pour ce qui est des autres objections soulevées, nos observations sont les suivantes:
 - L'accord STOPIA s'appliquerait dans tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (voir paragraphe 7 ci-dessous)

- L'accord TOPIA ne s'appliquerait bien sûr que dans les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire.
 - Comme nous l'avons expliqué dans notre document 92FUND/A.10/31/1, dans les deux accords STOPIA et TOPIA les dispositions concernant le retrait visent principalement la situation où les clubs ne pourraient plus suivre à cause des conditions du marché ou parce que le Groupe aurait cessé d'exister. De toute façon, une liaison étroite serait maintenue avec le secrétariat des FIPOL que nous avertirions à l'avance si ce genre de situation se produisait.
 - En ce qui concerne le champ d'application des deux accords, nous avons demandé aux administrations si elles avaient connaissance de certificats d'assurance relatifs à la responsabilité civile délivrés par un assureur n'appartenant pas à l'International Group. Aucune réponse n'a été reçue ce qui semble indiquer que tous les navires concernés (c'est-à-dire ceux capables de transporter au moins 2000 tonnes de cargaison) seraient couverts par les accords STOPIA et TOPIA. Comme indiqué dans notre document 92FUND/A.10/31/1, nous estimons que le nombre de navires-citernes de mer internationaux qui ne seraient pas couverts est insignifiant.
 - Pour ce qui est des retards de paiement propres aux régimes contractuels, nous tenons à faire remarquer que l'accord STOPIA contient dans sa clause V des dispositions conçues pour permettre le remboursement rapide du Fonds de 1992 même si l'Assemblée ne s'est pas encore définitivement prononcée sur des actions récursoires. Ces dispositions pourraient être reprises dans l'accord TOPIA.
- 6 Convaincus que bon nombre des questions dont l'Assemblée est saisie sont liées à la base aux transports sous-normes des hydrocarbures, nous recommandons instamment qu'un nouveau Groupe de travail distinct soit chargé d'étudier cette question plus avant afin que des propositions concrètes puissent être faites à l'Organisation maritime internationale (OMI).
- 7 S'agissant de la question centrale soulevée tant par l'ICS et Intertanko que par l'OCIMF nous confirmons que, dans le souci de conserver le système en place, les Clubs seraient disposés, afin d'assurer un partage égal de la charge des demandes d'indemnisation, à étendre l'accord STOPIA à tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et également à partager la responsabilité financière qui incombe à tous les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire par le biais d'un accord contractuel supplémentaire ayant force obligatoire tel que l'accord TOPIA. Toutefois, ces propositions visent à conserver le système en place et ne seraient pas maintenues si l'on s'engageait dans la révision d'un quelconque point. À notre avis, il y aurait lieu de procéder à un examen en 2010 afin de vérifier si, pendant le temps écoulé, le partage s'est bien fait de manière égale et si nécessaire d'apporter les ajustements requis. Dans ce contexte, il est peut-être bon de faire observer que le pourcentage cité par l'OCIMF pour le partage repose sur les hypothèses les plus extrêmes et que des hypothèses différentes fondées sur les conclusions du secrétariat devraient aller normalement dans le sens d'un partage égal des demandes d'indemnisation historiques. Nous renvoyons à l'étude statistique soumise à l'Administrateur en mai 2004 (document 92FUND/WGR.3/22) d'où il ressort que sur le total des paiements nets effectués au titre de 5800 sinistres entre 1978 et 2002, 53 %, l'ont été par des propriétaires de navires et 47 % par des chargeurs.
- 8 Si les États ne sont pas disposés à accepter les systèmes volontaires contractuels ayant force obligatoire que nous proposons, nous estimons qu'inévitablement tous les avantages du système en place seront perdus par suite de la fragmentation qu'entraînera la révision, d'autant que de nombreux États ont déjà fait savoir qu'ils ne souhaitaient pas apporter d'autres changements au régime actuel.
-