



EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Proposition reposant sur l'étude de coûts effectuée par le Secrétariat des FIPOL

Soumise par le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

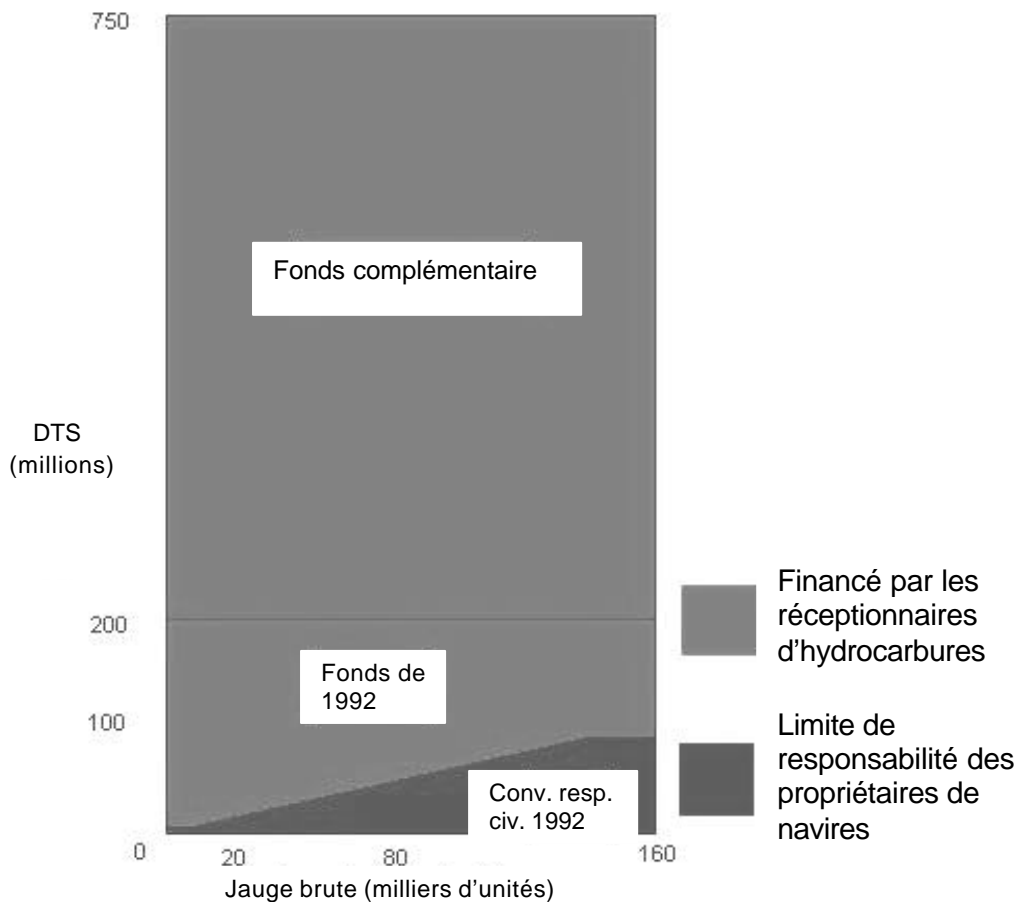
Résumé:	Le présent document propose une solution à la question de la responsabilité des propriétaires de navires fondée sur les informations fournies par le Secrétariat des FIPOL dans son étude de coûts de mai 2004.
Mesures à prendre:	Voir la section 6.

1 Introduction

- 1.1 Le présent document vise à proposer, à partir des informations fournies par le Secrétariat des FIPOL dans son étude de coûts de mai 2004, une solution à l'importante question de la responsabilité des propriétaires de navires.
- 1.2 Le Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) a pris note des propositions avancées par l'Australie et d'autres coauteurs dans le document 92FUND/A.10/7/5 et souscrit à ces propositions. Nous sommes favorables à la révision des points indiqués à la section 3 de ce document et au retrait des points indiqués à la section 2. En outre, l'OCIMF attend avec intérêt que le Groupe de travail poursuive (comme l'ont proposé les Clubs P&I) son étude des domaines dans lesquels le secteur privé et les États pourront collaborer pour favoriser l'amélioration et encourager la qualité du transport maritime, et chercher à résoudre la question du transport sous-normes des hydrocarbures.
- 1.3 Conformément à la proposition figurant à la section 4 du document présentée par l'Australie et d'autres coauteurs, la solution que l'OCIMF propose dans le présent document repose sur les chiffres obtenus de l'étude de coûts effectuée par l'entre les FIPOL et du Secrétariat. Il y a lieu de noter que la solution que propose l'OCIMF est fondée sur un texte conventionnel. Nous ne sommes pas favorables aux accords volontaires pour les raisons déjà expliquées dans des documents antérieurs de l'OCIMF ainsi que pour celles avancées par l'Australie et les autres coauteurs. Nous considérons en particulier que les accords volontaires envisagés par l'International Group of P&I:
- sont susceptibles de faire l'objet d'un retrait unilatéral;
 - ne couvrent pas tous les navires (et le pourcentage de navires couverts diminuera si les Clubs P&I Clubs mettent en oeuvre leurs propositions concernant les navires sous-normes); et
 - retardent les versements aux FIPOL de cinq à dix ans environ après le sinistre (c'est-à-dire après qu'une action récursoire a été menée ou écartée)

2 La naissance du Fonds complémentaire

- 2.1 À la deuxième réunion du Groupe de travail, en mars 2001, une proposition a été avancée qui a finalement donné naissance au Fonds complémentaire. Les États d'Australie, du Canada, du Danemark, des Pays-Bas, de la Norvège, de la Suède et du Royaume-Uni avaient proposé un troisième niveau facultatif d'indemnisation à deux étages. Le premier étage devait relever les limites des réparations versées par les propriétaires de navires et le deuxième étage celles correspondant aux réceptionnaires d'hydrocarbures.
- 2.2 Étant donné les difficultés propres au droit des traités, il a finalement été décidé, par souci de rapidité, de mettre sur pied un fonds complémentaire entièrement financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures et de traiter ultérieurement de la question de la responsabilité des propriétaires de navires. Le Fonds complémentaire, tel que nous le connaissons aujourd'hui, a été créé lors d'une Conférence diplomatique tenue en mai 2003. Le graphique ci-dessous décrit le régime international après l'adoption du Fonds complémentaire.



3 L'OCIMF appuie le Fonds complémentaire en tant que première phase d'examen

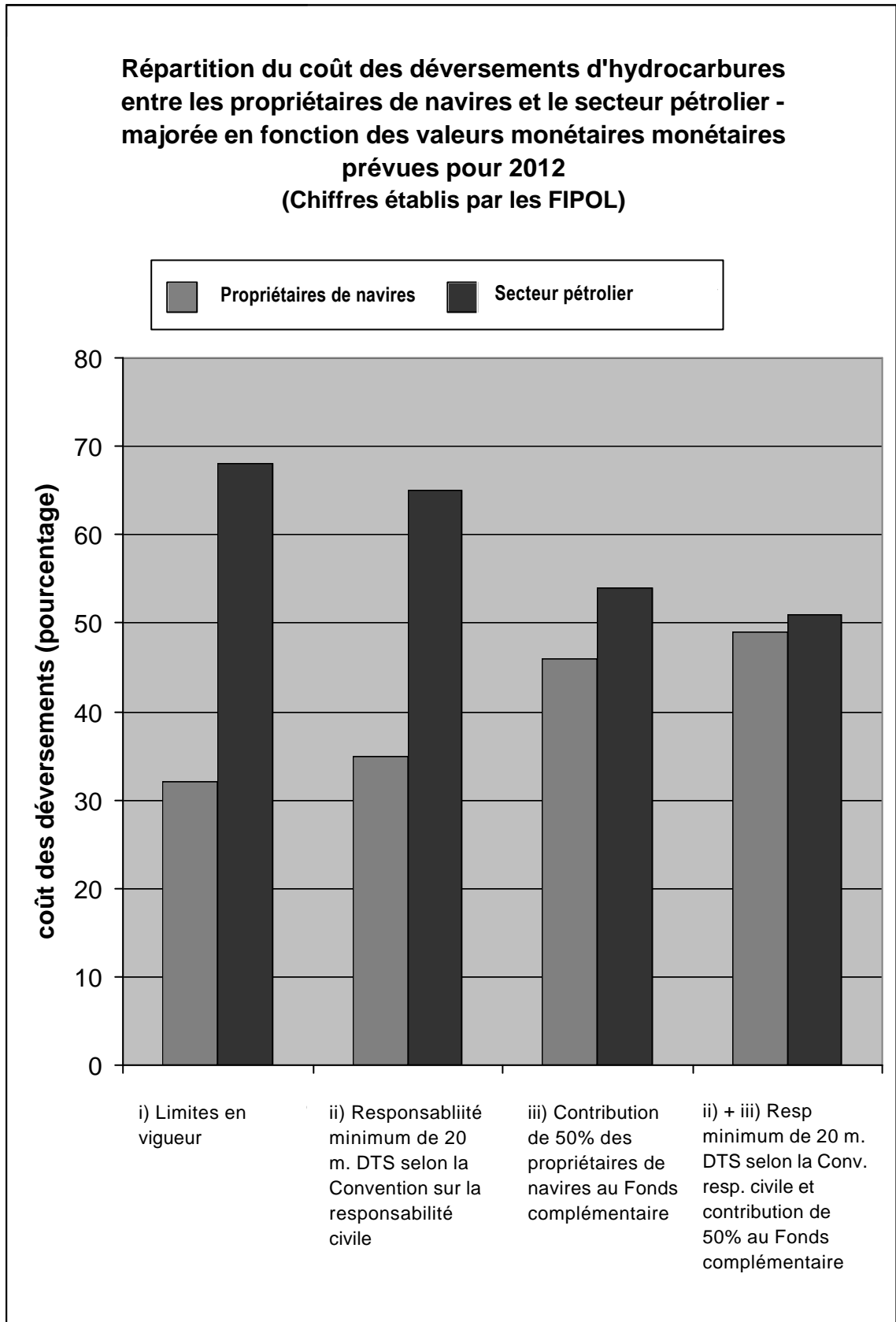
L'OCIMF, dont les membres fournissent l'essentiel du financement des FIPOL, a apporté son appui à un fonds complémentaire conçu comme provisoire dans le contexte suivant (voir également 92FUND/WGR.3/8/2)

- un Fonds complémentaire doit avoir un plafond de 400 millions de DTS
- le seuil de responsabilité prévu par la Convention sur la responsabilité civile doit être relevé pour assurer une responsabilité minimum de 20 millions de DTS
- une décision doit être prise afin que le FIPOL continue de rechercher d'urgence une solution qui fasse participer notablement les propriétaires de navires et leurs assureurs au financement de l'indemnisation supplémentaire. L'OCIMF estime que la responsabilité

du propriétaire du navire doit être proportionnelle à sa responsabilité dans l'exploitation de navires sûrs et non polluants.

4 Le Groupe de travail poursuit ses travaux conformément à la résolution de la Conférence diplomatique (mai 2003)

- 4.1 Une fois le Protocole portant création du Fonds complémentaire adopté en 2003, le Groupe de travail a poursuivi ses travaux qui, comme il est naturel, ont essentiellement porté sur la question de la responsabilité des propriétaires de navires.
- 4.2 En mai 2004, le Secrétariat des FIPOL a rendu public son étude sur les coûts des déversements d'hydrocarbures répartis entre les propriétaires de navires et le secteur pétrolier. Cette répartition était étudiée en fonction des montants de limitation passés, actuels et futurs. La comparaison des coûts des déversements d'hydrocarbures passés avec les limites financières actuelles prévues par les Conventions de 1992 et le Protocole portant création du Fonds complémentaire a fait apparaître que la contribution apportée serait de 32 % pour le secteur du transport maritime et de 68 % pour le secteur pétrolier. Cet écart ressort de l'alinéa i) "limites en vigueur" du diagramme à barres présenté ci-dessous.
- 4.3 Le diagramme montre également l'effet qu'aurait sur la répartition entre les deux secteurs:
- ii) le relèvement à 20 millions de DTS de la responsabilité minimum prévue par la Convention sur la responsabilité civile;
 - iii) le relèvement de 0 à 50 % de la contribution des propriétaires de navires au Fonds complémentaire;
 - iv) le cumul de ii) et iii)



- 4.4 On constate qu'un relèvement de la responsabilité minimum prévue par la Convention sur la responsabilité civile à 20 millions de DTS **ET** un relèvement de 0 à 50 % de la contribution des propriétaires de navires au Fonds complémentaire amèneraient une répartition à peu près égale entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier. Même si le partage égal des coûts n'est pas un principe fondateur du régime international, l'OCIMF estime que la contribution ainsi accrue des propriétaires de navires serait proportionnelle à leur responsabilité dans l'exploitation

de navires sûrs et non polluants et que cela devrait encourager à améliorer encore les normes de sécurité.

5 Solution que l' OCIMF propose

- 5.1 La solution que l'OCIMF propose donc est de relever la responsabilité minimum prévue dans la Convention sur la responsabilité civile à 20 millions de DTS **ET** de relever de 0 à 50 % la contribution des propriétaires de navires au Fonds complémentaire, comme indiqué à l'annexe.
- 5.2 Avec l'aide d'assureurs spécialisés, l'OCIMF a étudié le coût potentiel que supposerait pour les propriétaires de navires d'assurer une telle responsabilité. Ce coût serait relativement faible et - il faut le souligner - beaucoup plus faible que le coût de l'assurance de navires citernes pour un voyage aux États-Unis.
- 5.3 L'OCIMF estime que cette solution, si elle est mise en oeuvre, résoudrait le problème du partage entre le secteur pétrolier et le secteur du transport maritime et entre les États du pavillon et les grands États réceptonnaires d'hydrocarbures. Elle permettrait également de donner au régime international une nouvelle base qui continuerait d'assurer son succès pendant de nombreuses années à venir.
- 5.4 Il convient de reconnaître que le succès du régime international a été dû dans une grande mesure à la confiance et à l'appui que lui ont accordés toutes les parties concernées: les États contractants, les propriétaires de navires et leurs assureurs ainsi que le secteur pétrolier qui finance les FIPOL. L'OCIMF craint que si le régime ne réussit pas à s'adapter, à se développer et à s'améliorer pour répondre aux préoccupations tout à fait réelles d'un certain nombre d'États et d'autres parties prenantes, le régime risque de ne plus bénéficier de cette confiance et de cet appui. En pareil cas, le régime risquerait à l'avenir de ne pouvoir relever le défi que lui poseraient des propositions alternatives de mécanismes régionaux. L'Assemblée doit donc prendre une décision cruciale afin d'éviter que le seul système mutuel multilatéral existant actuellement au niveau international ne subisse un préjudice potentiel irrévocable.

6 Mesures que l'Assemblée est invitée à prendre

L'Assemblée est invitée à prendre note des propositions formulées et des vues exprimées dans le présent document et à se prononcer en conséquence.

* * *

ANNEXE

Solution que l'OCIMF PROPOSE

