



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.10/7/8  
7 octobre 2005  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Soumis par INTERTANKO et la Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

<b>Résumé:</b>	INTERTANKO et la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) appuient le régime international de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures récemment révisé. Le régime, dont l'adoption a un caractère véritablement international, défend grâce à des niveaux d'indemnisation bien supérieurs (et au Fonds complémentaire facultatif), l'intérêt bien compris des victimes de déversements d'hydrocarbures survenus dans le monde entier. INTERTANKO et l'ICS souscrivent également au principe selon lequel la charge des demandes d'indemnisation doit être partagée à égalité entre les propriétaires des navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. Par ailleurs les deux associations sont favorables à l'élimination du transport sous-normes des hydrocarbures.
<b>Mesures à prendre:</b>	L'Assemblée est invitée à prendre note du présent document dans le cadre de ses délibérations sur la nécessité de poursuivre la révision du régime actuel qui a déjà été notablement actualisé.

- 1 Le présent document tend à appuyer le régime international actuel de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures qui a déjà fait l'objet d'une révision poussée sous la forme d'un relèvement des niveaux d'indemnisation disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et par l'instauration du Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire qui est entré en vigueur le 3 mars 2005. Selon nous, il est important de réfléchir aux caractéristiques de ce régime qui ont amené quelque 90 États à y adhérer.
- 2 Le régime a été conçu pour mettre en place à l'intention des victimes de déversements d'hydrocarbures un régime d'indemnisation présentant un intérêt universel et fondé sur l'idée que le coût des déversements doit être partagé entre les propriétaires des navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. Les auteurs ont mis au point un régime qui, du point de vue des victimes de déversements d'hydrocarbures, est simple et efficace. Il importait également que ce régime attire un grand nombre d'États dans le monde entier. Sur ce point également, le régime a été un succès puisque quelque 90 États l'ont adopté. À notre avis, les principales préoccupations des victimes d'un déversement d'hydrocarbures sont le montant d'indemnisation disponible et la rapidité de versement des indemnités. À la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, il est clairement ressorti qu'au fil des années on a constaté que les seuils d'indemnisation en vigueur n'étaient plus adaptés. INTERTANKO et l'ICS ont approuvé le relèvement de 50 % de ces seuils qui a pris effet en novembre 2003. Certains États ont trouvé insuffisant le relèvement du seuil à 89,77 millions de DTS (US\$130 millions) dans le cas de la Convention sur la responsabilité civile et

de 203 millions de DTS (US\$293 millions) dans celui de la Convention portant création du Fonds (y compris la Convention sur la responsabilité civile). Aussi les États se sont-ils mis d'accord sur un troisième niveau facultatif sous la forme du Fonds complémentaire et qui ferait passer le montant maximum d'indemnisation disponible à 750 millions de DTS (US\$1 083 millions) (y compris la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds). INTERTANKO et l'ICS ont appuyé cette évolution du régime. Cette solution consistant à instaurer un niveau d'indemnisation disponible facultatif a permis de maintenir le large appui dont bénéficiait le régime.

- 3 Le régime actuel présente certaines caractéristiques fondamentales qu'il ne faut pas perdre de vue lorsque nous réfléchissons au bien-fondé de documents qui demandent l'instauration d'un nouveau régime ou la réouverture des Conventions.

*Principales caractéristiques du régime en place*

- Canalisation de la responsabilité vers le propriétaire immatriculé du navire quelle que soit la faute.
  - Responsabilité stricte mais limitée du propriétaire immatriculé.
  - Le propriétaire perd son droit à limiter sa responsabilité civile s'il est établi que le déversement résulte *"de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement"*.
  - Les propriétaires de navires ont remboursé plus de 90 % de toutes les demandes d'indemnisation sans faire appel à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
  - Si le niveau d'indemnisation prévu par la Convention sur la responsabilité civile ne suffit pas à satisfaire une demande, un autre niveau d'indemnisation est disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds, financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures et si le déversement se produit dans un État qui est partie au Fonds complémentaire il existe encore un autre niveau d'indemnisation.
  - Les statistiques disponibles à ce jour montrent que dans l'ensemble le coût des demandes d'indemnisation est réparti à égalité entre les propriétaires et les réceptionnaires.
  - Le FIPOL peut tenter une action récursoire si les dommages ont été causés intentionnellement ou par imprudence.
- 4 Nous prenons note de la crainte que le financement du Fonds complémentaire par les réceptionnaires hydrocarbures ne déséquilibre le partage du coût des demandes entre les propriétaires et les réceptionnaires. D'où la discussion en cours sur la manière de résoudre cette question. INTERTANKO et l'ICS continuent d'adhérer fermement au principe selon lequel le régime international doit assurer un partage à égalité du coût des demandes d'indemnisation entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures et sont résolus à collaborer avec les États pour assurer le maintien du régime international actuel.
- 5 À la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* certains États, sensibilisés, ont considéré que le régime international et le secteur des transports maritimes en général leur avaient fait défaut. Le secteur des transports maritimes et les nations maritimes ont pris ces préoccupations à cœur. Outre les révisions dont a fait l'objet le régime international de responsabilité et d'indemnisation en cas de déversements d'hydrocarbures, les États se rappelleront les mesures prises par l'Organisation maritime internationale (OMI) et le secteur des transports maritimes:
- Élimination accélérée des navires-citernes à coque simple.
  - Interdiction du transport du fuel lourd à bord de navires-citernes à coque simple.
  - Investissement massif dans de nouvelles unités.
  - Instauration du système d'évaluation de l'état du navire (CAS) pour tous les navires-citernes âgés de plus de 15 ans (y compris l'évaluation de la résistance de la coque).
  - Pressions exercées pour que le contrôle par l'État du port cible mieux la navigation sous-normes au lieu de se fonder sur un système arbitraire de quotas.
  - Évolution grâce à l'OMI vers des audits des États du pavillon.

- Mise en place de systèmes d'examen de plus en plus stricts par divers organismes, y compris les principaux pétroliers.
  - Mesures prises par l'International Group of P&I Clubs à la suite du Rapport sur la suppression de l'assurance pour les navires sous-normes.
- 6 Il est universellement reconnu que toutes les composantes du secteur, qu'il s'agisse des régulateurs ou de ceux qu'ils régulent, doivent intervenir dans la lutte contre les transports sous-normes d'hydrocarbures. Toutefois, INTERTANKO et l'ICS continuent de penser que le régime de responsabilité et d'indemnisation n'est pas un bon moyen pour mener cette lutte. Même si, bien entendu, nous nous félicitons de tout effet bénéfique accessoire que le régime peut avoir sur la sécurité et la qualité, la modification des Conventions dans le but d'instaurer d'autres mesures spécifiques en faveur de la sécurité et de la qualité aurait pour conséquence malheureuse de fragmenter le système, les États parties n'étant pas les mêmes selon 'l'édition' de la Convention sur la responsabilité civile et celle de la Convention portant création du Fonds. Selon nous, on obtiendrait un meilleur résultat en suivant la proposition de l'International Group of P&I Clubs tendant à créer un groupe de travail informel chargé d'étudier les mesures complémentaires que toutes les parties intervenant dans la chaîne de responsabilité pourraient prendre afin de lutter contre le transport des hydrocarbures sous-normes. Tout en reconnaissant les connaissances spécialisées qu'a le FIPOL en matière de certification, nous appuyons également le point de vue exprimé récemment dans le document 92FUND/A.10/7/6 (soumis par la Grèce) selon lequel cette question serait mieux traitée sous les auspices de l'OMI.
- 7 Un certain nombre d'États ont préconisé que le troisième groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 soit maintenu et qu'il soit chargé d'élaborer un texte conventionnel sur des points touchant l'entretien et certaines questions techniques, tout en permettant au débat de se poursuivre pour déterminer si les dispositions des Conventions concernant le partage des paiements d'indemnités entre le secteur des transports maritimes et les pétroliers doivent être révisées (92FUND/A.10/7/5 soumis par l'Australie et les coauteurs). Il y a lieu de souligner que cela amènerait à établir un nouveau protocole et donc inévitablement à une fragmentation du régime au détriment de sa vocation universelle. Cela ne se ferait pas seulement aux dépens des demandeurs mais également à ceux du secteur qui tient beaucoup à montrer qu'il réagit rapidement aux sinistres - pour ce qui est des indemnités. De ce fait, le secteur des transports maritimes continue de se déclarer opposé à ce que les Conventions soient révisées pour résoudre des questions techniques (dont certaines ont déjà fait l'objet d'un débat prolongé (définition du terme 'navire') et d'autres sont largement reconnues comme étant insolubles (application uniforme des Conventions).
- 8 S'agissant du partage, le secteur des transports maritimes appuie les propositions faites par l'International Group of P&I Clubs pour résoudre la question au moyen d'un accord volontaire contraignant qui non seulement éviterait la fragmentation du système en place mais pourrait également entrer en vigueur immédiatement en évitant un long processus de révision et de ratification. Les propositions des Clubs, que ceux-ci font comme alternative à une révision, reposent évidemment sur le système en place et ne pourraient donc être maintenues si la démarche recommandée par l'Australie et les coauteurs était suivie.
- 9 Nous restons convaincus que le régime actuel a bien servi les victimes de déversements d'hydrocarbures et que les nouveaux seuils d'indemnisation arrêtés lui permettront de continuer à le faire. Nous sommes donc d'accord avec les États qui sont opposés à une révision des Conventions et les appuyons.
-