



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.3/19/10
13 février 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

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

Résumé: Le présent document décrit les mesures prises par les P&I Clubs pour lutter contre les pratiques maritimes qui enfreignent les normes.

Mesures à prendre: Le Groupe de travail est invité à prendre note de ces informations.

Mesures prises par les P&I Clubs pour lutter contre les pratiques maritimes qui enfreignent les normes

Ce sont les propriétaires et les exploitants de navires, l'administration de l'État du pavillon et les sociétés de classification, avec l'aide des contrôles effectués par l'État du port, auxquels il incombe en premier lieu de veiller à ce que la propriété, l'entretien et l'exploitation des navires respectent des normes acceptables.

La question de la police, de caractère général, mise à part, les Clubs de l'International Group ont tout intérêt à veiller à ce que les navires respectent des normes qui permettent de mutualiser les responsabilités, que ce soit en leur sein ou entre Clubs du Pool, où les responsabilités sont mises en commun dès qu'elles dépassent \$5 millions. Voici les mesures que les Clubs ont adoptées pour y parvenir (la liste n'est pas exhaustive):

1. Les règles de tous les Clubs du Groupe rejettent tout droit de recours pour les demandes formées du fait du non-respect par les navires des prescriptions légales fixées par l'État du pavillon.
2. Ces règles rejettent de même tout droit de recours en cas de demandes formées à propos de navires non classés par une société de classification agréée.

Ces mêmes règles, adoptées en commun par les Clubs, subordonnent la souscription d'une assurance à l'obligation pour l'assuré:

- a) de soumettre au plus tôt à la société de classification toute question au sujet de laquelle celle-ci pourrait faire des recommandations;
 - b) de se conformer en temps voulu aux règles et aux prescriptions édictées par la société de classification;
 - c) d'autoriser la société de classification à divulguer les informations relatives au navire demandées par le Club; et
 - d) d'avertir le Club en cas de changement de société de classification, en précisant les recommandations ou prescriptions à suivre à la date de ce changement.
3. Les Clubs ont pour politique de n'assurer, que ce soit pour la première fois ou dans le cadre d'un renouvellement, aucun navire non détenteur d'un certificat de gestion de la sécurité tel que prescrit par le Code ISM.
 4. En vertu de l'accord «Pooling Agreement» les Clubs de l'International Group refusent de mutualiser les risques lorsqu'il s'agit de navires qui ne répondent pas aux prescriptions énoncées aux paragraphes 1, 2 et 3 ci-dessus.
 5. Tous les Clubs organisent des programmes d'inspection pour vérifier si les navires sont entretenus et exploités selon des normes acceptables. Toutefois, étant des assureurs et non des organismes d'inspection, ils ne sont pas en mesure de remplacer les visites effectuées par les sociétés de classification. Leurs programmes d'inspection ne portent donc que sur une partie limitée des navires inscrits sur leurs registres ou demandant à l'être; par ailleurs, il se peut que le champ de ces visites soit limité, en raison, par exemple, de l'impossibilité d'inspecter des citernes non dégazées. N'oublions pas non plus que les sociétés de classification examinent la structure d'un navire alors que les visites effectuées par les Clubs portent plutôt sur son exploitation.
 6. L'utilisation des renseignements obtenus grâce aux inspections menées par les Clubs peut être limitée par les restrictions légales à leur diffusion. L'avis juridique qui a été demandé contribuera, espère-t-on, à clarifier davantage les droits et les devoirs des Clubs en matière de divulgation d'informations. Si cet avis indique que la divulgation de renseignements utiles est entravée par des questions de droit de la concurrence, il faut espérer que les Clubs pourront bénéficier de l'aide des États et particulièrement de la Commission de l'Union européenne à cet égard.
 7. En attendant, l'International Group étudie les pratiques des Clubs en matière d'inspection afin d'élaborer une norme minimale établissant ce qui doit y figurer (norme que tout club pourrait rendre plus stricte) et la possibilité de fixer en commun les coefficients de ciblage utilisés (tels que l'âge, le secteur d'activité, le type de navire, la société de classification, l'historique des immobilisations pour contrôle par l'État du port, etc.) pour déterminer quels navires doivent être inspectés.
 8. Conscients du caractère particulièrement dommageable de certains types de cargaisons d'hydrocarbures, les Clubs envisagent la possibilité de signaler, par une garantie, les navires qui

transportent du fuel-oil lourd, de sorte que cela puisse être l'un des critères de ciblage des navires destinés à l'inspection.

9. Les Clubs reconnaissent déjà les risques supplémentaires que comporte le transport de produits «noirs» en établissant des souscriptions et en répartissant les coûts de réassurance de manière différenciée suivant qu'il s'agit de navires-citernes transportant des produits «noirs» ou des produits «blancs».

Pour ces motifs, les Clubs partagent le souhait des États de voir mettre fin aux pratiques maritimes qui enfreignent les normes. Ils ne pensent toutefois pas que cet objectif puisse être atteint en utilisant l'indemnisation comme une forme de sanction dans un contexte où les victimes de pollutions sont protégées par des assurances obligatoires. Ils estiment en revanche que la manière d'aborder correctement ce problème consiste en l'adoption, par tout le secteur, d'une initiative qui fasse participer les gouvernements, et espèrent formuler de nouvelles propositions à cet égard.
