



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.3/19/16  
25 février 2004  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### NOUVELLE JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION SELON LAQUELLE LES SOCIÉTÉS DE STOCKAGE POURRAIENT RÉVÉLER L'IDENTITÉ DE LEUR MANDANT ET AINSI ÉVITER D'ACQUITTER DES CONTRIBUTIONS

#### **Document soumis par la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA) (Fédération européenne des associations de stockistes indépendants)**

- 1 La FETSA comprend parfaitement les inquiétudes exprimées par différents délégués, s'agissant, en résumé, du risque de voir s'effriter l'assise financière du Fonds. Cependant, nous estimons que le fardeau du Fonds est tout à fait déraisonnable: nous ne participons pas au commerce de ces produits et ne sommes pas responsables des opérations en mer; pourtant, en cas de problème à l'autre bout du monde, les sociétés de stockage, entre autres, sont tenues de verser des indemnités au titre des dommages causés aux victimes. Les sociétés de stockage tirent des revenus d'un tarif établi pour le stockage de ces catégories de produits durant une période déterminée, y compris pour les transbordements (chargements et déchargements) entre presque tous les modes de transport à terre, d'où le fait que nombre de ces sociétés sont installées dans des zones portuaires. De cette manière, toute la chaîne logistique, de la source au consommateur, demeure intacte. Nous nous considérons donc comme des exploitants logistiques qui n'ont aucun intérêt économique dans la valeur du produit en tant que tel. Il est évident que la FETSA assume la responsabilité du stockage sûr et écologique de ces produits et, dans de nombreux pays du monde entier, doit tenir compte de règlements légitimement stricts. En cas de problème, nous assumons nos responsabilités et il n'y a pas de plafond au-delà duquel nous pourrions reporter le montant des factures. Des normes d'exploitation satisfaisantes et des contrôles gouvernementaux effectués localement font que les incidents sont rares.
  
- 2 Essentiellement, seule une analyse des données peut permettre d'aborder les préoccupations susmentionnées. Cela impliquerait de copier et rassembler les données commerciales des sociétés de stockage en cause, concurrents y compris. Il est inutile d'expliquer à cette assemblée de représentants de gouvernements nationaux que, ce faisant, l'on ne tardera pas à se trouver face aux limites et sanctions imposées en vertu des législations nationales et internationales sur la concurrence. Ce que l'on peut avancer pour le moment est fondé sur les points de vue de quelques experts. Ainsi, nous formulons les préoccupations suivantes:

#### Perte éventuelle de volume de la cargaison donnant lieu à contribution, en raison de deux facteurs:

- a) Une dispersion du volume existant que représente actuellement le secteur de stockage vers une multitude de volumes plus restreints à la charge des mandants demeurant en

dessous de la valeur seuil de 150 000 tonnes par an.

- b) Impossibilité d'identifier les mandants de manière sûre, d'où le retour de la facture à l'expéditeur.

Ces deux facteurs ne jouent un rôle que si les mandants en cause sont soumis à la juridiction d'un État Partie.

- 3 Il est nécessaire d'examiner l'histoire récente des échanges commerciaux internationaux. Jusqu'il y a vingt ans, les insuffisances du système des échanges commerciaux internationaux permettaient à nombre de petites sociétés de commerce international qui avaient une ligne de crédit de deux ou trois millions de dollars des États-Unis et employaient trois personnes, de se développer, et beaucoup de ces petites entreprises étaient clientes des sociétés de stockage. Au début des années 1980, nombre de compagnies pétrolières ont commencé à concentrer leurs efforts pour régler des points de détail dans le cadre de leurs activités commerciales. Simultanément, un nouveau phénomène est apparu: la communication par voie électronique; il en est résulté que, rapidement, tous les acteurs présents sur le marché ont pu connaître en temps réel les tarifs courants qui y étaient pratiqués. Cela a eu un effet dévastateur sur les sociétés d'import-export de petite taille. D'une manière générale, la liste de ces petites entreprises a diminué de 90 pour cent entre 1985 et 1986. Avant cette période, les sociétés de stockage avaient de nombreux petits clients mais en 2004 il ne reste presque plus de petites sociétés clientes. Cette augmentation d'échelle n'a pas été sans effet sur les sociétés de stockage: beaucoup d'entre celles-ci qui atteignent aisément le seuil prévu ont mis au point des transactions logistiques globales avec des mandants opérant à l'échelle internationale. Manifestement, ces mandants sont des entreprises bien établies, bénéficiant d'une situation financière satisfaisante et ceux d'entre eux qui reçoivent des cargaisons donnant lieu à contribution qui dépassent le seuil prévu sont peut-être plus nombreux que les sociétés de stockage.
- 4 Ensuite se pose bien sûr la question du transbordement. À ce sujet, l'on pourrait envisager un instant l'avenir mais nos membres signalent déjà – et cela n'apparaît peut-être même pas dans les statistiques publiques – que le rapport volume/destination se déplace très rapidement vers les économies en expansion d'Asie. Cela signifie un déplacement en faveur de la cargaison reçue dans un État Partie. Cette évolution entraînera manifestement une situation durable, étant donné la taille des pays concernés.
- 5 Nous concluons donc qu'un réaménagement du dispositif de financement comme celui que proposent les Pays-Bas dans le document 92FUND/WGR.3/19/5 n'aura aucun effet sur le volume de la cargaison donnant lieu à contribution qui est reçue, ne portera donc nullement atteinte au Fonds de 1992 et lui permettra de poursuivre son importante mission.
-