



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.3/22/13  
7 mai 2004  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

### Document présenté par le Groupe international des Clubs P&I

<b>Résumé:</b>	Pour éviter tout malentendu, ce document présente les propositions du Groupe international des Clubs P&I sur la question du partage de la charge de l'indemnisation et celle de la navigation sous-normes.
<b>Mesures à prendre:</b>	Le Groupe de travail est invité à prendre note des propositions présentées dans ce document.

- 1 Les débats avec les partenaires du secteur se poursuivent et l'on espère qu'il sera possible de faire un rapport plus détaillé à la prochaine session du Groupe de travail. Cependant, en attendant, il semble que la position des Clubs sur un certain nombre de points ne soit pas totalement comprise. Le présent document vise donc à fournir un bref résumé destiné à éviter tout malentendu.
- 2 Sous réserve du rapport sur le bilan des demandes qui doit être présenté au Groupe de travail, les montants des demandes disponibles à ce jour semblent indiquer que le coût de l'indemnisation a par le passé en grande partie été partagé entre le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier. Étant donné les augmentations de 50% entrées en vigueur l'an dernier, il est probable que la part d'indemnisation à la charge du secteur des transports maritimes en vertu des conventions en vigueur actuellement augmente à l'avenir. Toutefois, ce relèvement du montant encouru est plus que compensé par le montant encouru par le secteur pétrolier en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Pour cette raison, les Clubs ont proposé lors de la Conférence diplomatique que l'on relève la limite minimale de responsabilité des navires-citernes en vertu d'un accord (connu sous le nom de STOPIA) entre les propriétaires de navires inscrits auprès des Clubs P&I et le FIPOL, accord qui aurait pour effet le remboursement au Fonds de toutes sommes versées par celui-ci au-delà du seuil de 20 millions de DTS dans le cadre de tout sinistre de pollution survenu dans un État ayant adhéré au Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- 3 Cependant, à la réflexion, il est devenu évident que cette proposition ne permettait pas de bien faire progresser la question du partage du fardeau de l'indemnisation. Nous avons donc tenté de trouver un moyen de préserver la stabilité et l'efficacité du système existant dont les résultats ont été remarquables à la fois sur le plan de l'indemnisation des victimes et sur celui du partage équitable de la charge financière de l'indemnisation entre les secteurs, comme les chiffres le prouvent. Étant donné que l'on ne peut pas faire de prévisions en ce qui concerne les grosses demandes

d'indemnisation, il n'est pas possible d'affirmer avec certitude que la proposition STOPIA permettrait de maintenir cet équilibre dans toutes les circonstances. Au lieu de cela et afin de conserver la stabilité et l'équilibre de la structure existante, les Clubs sont prêts à recommander à leur conseil d'administration, au nom de leurs membres-propriétaires de navires, de passer un accord obligatoire par contrat avec les FIPOL pour un partage équitable du fardeau imposé par le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Cette proposition permettrait un partage égal à raison de 50% du système existant, qui serait prolongé à l'avenir et rendrait inutile une nouvelle révision des conventions.

- 4 Il serait ainsi possible d'éviter les perturbations qu'entraînerait inévitablement un processus de révision, mais aussi, sur le plan des traités, la dénonciation et la ratification par les différents États à différentes périodes. Si le processus de révision était retardé pour par exemple dix ans, cela permettrait également de suivre la situation des demandes d'après les changements récemment convenus ainsi que les effets des autres propositions du Groupe de travail.
  - 5 La proposition soulignée ci-dessus ne traite pas de l'autre question qui a appelé l'attention des États, à savoir celle de la navigation sous-normes. Comme nous l'avons indiqué à plusieurs reprises, d'après notre expérience, il est peu probable que le fait d'imposer une responsabilité supplémentaire ait des conséquences sur les normes d'un propriétaire de navire donné, puisque le but de l'assurance (requis en vertu de la Convention sur la responsabilité civile) est de diviser les risques au niveau de l'ensemble du secteur. Néanmoins, les Clubs, en tant qu'assureurs mutualistes, estiment qu'il faut examiner sérieusement la question de la navigation sous-normes. Un résumé des nombreuses mesures déjà prises par les Clubs a été présenté à la dernière réunion du Groupe de travail. De plus, les Clubs avaient déjà commencé un nouvel examen qui sera sans doute accéléré en raison des conclusions du rapport que le Comité des transports maritimes de l'OCDE doit faire le 24 mai. Les Clubs se sont donc déjà engagés à faire une analyse complète de la question et à cette fin ils proposent que soit établie une commission avec la participation des États et de l'OMI pour garantir transparence et responsabilité. Le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier sont invités à y participer et cette proposition constitue en grande partie le sujet des débats communs qui ont lieu actuellement.
  - 6 Tant que l'on ne connaît pas les recommandations du rapport de l'OCDE, il n'est pas possible de fournir une liste complète des sujets qu'une commission de ce type aborderait mais l'on espère qu'il sera possible de faire un rapport détaillé à la prochaine réunion du Groupe de travail qui pourrait également comprendre la contribution précise des autres secteurs concernés.
-