



TROISIÈME GROUPE
DE TRAVAIL INTERSESSIONS
Point 2 de l'ordre du jour

92FUND/WGR.3/22
14 mai 2004
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

ÉTUDE SUR LES COÛTS DES DÉVERSEMENTS D'HYDROCARBURES PAR RAPPORT AUX MONTANTS DE LIMITATION PASSÉS, ACTUELS ET FUTURS EN VERTU DES CONVENTIONS DE 1992

Note de l'Administrateur

Résumé:

L'Administrateur a été invité par le Groupe de travail à effectuer une étude indépendante du coût des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992. Les P&I Clubs du Groupe international des Clubs P&I ont souscrit aux propositions de l'Administrateur sur les conditions requises en vue de cette étude et ont accepté de fournir des renseignements à titre confidentiel au Fonds de 1992. Ce rapport est fondé sur les données sur les coûts communiquées par l'International Group en ce qui concerne 5 802 sinistres survenus durant la période de 25 ans allant de 1978 à 2002, ainsi que sur les données sur les coûts des FIPOL et celles de l'accord CRISTAL.

Mesures à prendre:

Noter les renseignements fournis dans le présent document.

1 Introduction

- 1.1 À la 5^{ème} réunion du Groupe de travail, tenue en février 2003, l'Administrateur a été invité à effectuer une étude indépendante du coût des déversements d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992, et a reconnu que cette étude serait utile pour autant que les Clubs P&I et le secteur pétrolier fournissent les données de base dont ils disposent. Le Groupe de travail a estimé qu'il importait que cette étude fasse apparaître les coûts des déversements passés et la répartition de ces coûts entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier d'après les valeurs actuelles et celles auxquelles on pouvait s'attendre à l'avenir, compte tenu des indices inflationnistes de chaque État (documents 92FUND/A/ES.7/6 et 92FUND/WGR.3/15, paragraphe 6.19).
- 1.2 En mars 2003, l'Administrateur a écrit au Président du Sous-Comité contre la pollution du Groupe international des Clubs P & I pour lui soumettre une ébauche de proposition d'une étude sur les coûts définissant les données d'entrée requises, la méthode à suivre et les résultats. L'Administrateur a indiqué que pour procéder à une étude sérieuse, il conviendrait de prendre en compte toutes les informations sur les coûts disponibles depuis 1978, année ou la Convention

de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur, jusqu'à l'heure actuelle et que ces informations ne devraient pas porter uniquement sur les sinistres survenus dans les États membres. Toutefois, l'Administrateur a fait observer qu'il ne faudrait pas inclure les informations concernant les États-Unis d'Amérique étant donné que la responsabilité qui incombe aux propriétaires de navires en vertu de la législation de ce pays est bien supérieure à celle que prévoit la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Étant donné le caractère confidentiel de certaines des informations relatives aux déversements pour lesquels les FIPOL n'ont pas eu à intervenir, l'Administrateur a proposé que les résultats des analyses soient présentés sous forme graphique sans indication des noms des navires. Le Président du Sous-Comité contre la pollution a accepté la proposition de l'Administrateur sous réserve que le caractère confidentiel de l'étude soit respecté. Sur la proposition du Président du Sous-Comité contre la pollution, un groupe directeur a été créé, composé des représentants du Fonds de 1992, du Groupe international, de la Chambre internationale de la marine marchande, d'OCIMF et d'ITOPF. Ce groupe directeur s'est réuni en décembre 2003 afin de mettre au point la méthode à utiliser en vue de cette étude et a été invité à formuler des remarques sur le projet de rapport.

- 1.3 En décembre 2003, l'Administrateur a reçu, par l'intermédiaire d'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), des données communiquées par tous les Clubs P&I du Groupe international. Ces renseignements portaient sur environ 7 800 sinistres de pollution survenus depuis 1978. Cependant, d'après une analyse effectuée par les FIPOL sur les données liées aux sinistres dans le cadre desquels les FIPOL avaient été amenés à intervenir, il est apparu nécessaire d'analyser de manière approfondie les données de base recueillies, avant de pouvoir les exploiter pour élaborer des statistiques utiles car certains Clubs avaient soumis des chiffres globaux des paiements effectués qui ne différenciaient pas, par exemple, les sommes versées au titre des dommages par pollution et les paiements concernant d'autres types de demandes nées d'un sinistre comme l'enlèvement de l'épave, la perte de la cargaison, amendes et autres coûts.
- 1.4 À la demande de l'Administrateur, le Président du Sous-Comité du Groupe international a invité les Clubs P&I à réexaminer leurs données dans le but d'en éliminer les coûts ne se rapportant pas aux dommages par pollution. Pour les aider dans cette tâche, les Fonds ont envoyé un questionnaire et l'Administrateur adjoint/Conseiller technique s'est ensuite rendu auprès d'un certain nombre de Clubs. Il ressort de cet examen que l'Administrateur considère que dans le cas des sinistres dont le coût est supérieur à US\$100 000, les données rendent compte avec exactitude du coût des dommages par pollution. En ce qui concerne les sinistres dont le coût est inférieur à US\$100 000, il est possible que dans certains cas le montant signalé comprenne d'autres coûts comme les coûts afférents aux honoraires d'experts, d'avocats et des correspondants des Clubs. Selon cet examen, les coûts associés aux sinistres majeurs correspondaient généralement à environ 10% du coût total. Étant donné qu'il est peu probable que les coûts des sinistres relativement moins importants soient élevés, l'Administrateur a décidé que si on les incluait, cela ne modifierait pas sensiblement les conclusions de l'étude.
- 1.5 Comme l'un des objectifs de l'étude sur les coûts était de déterminer le degré de partage de la charge financière d'un dommage par pollution par les hydrocarbures entre le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier, l'Administrateur a estimé nécessaire d'inclure les données sur les paiements effectués en vertu des systèmes volontaires TOVALOP et CRISTAL (voir ci-dessous), qui ont coexisté et durant un certain temps ont interagi avec les Conventions internationales.
- 1.6 À l'issue de l'examen, les Fonds ont obtenu des données sur les coûts concernant au total 5 802 sinistres survenus durant la période de 25 ans allant de 1978 à 2002. Il conviendrait de noter que ce chiffre ne représente pas le nombre total de sinistres par pollution qui se sont produits au cours de cette période car les Clubs P&I n'ont pas tous été en mesure d'obtenir des renseignements concernant les années antérieures. Cependant, l'Administrateur estime que les données sur tous les sinistres importants survenus durant cette période ont été incluses. Le total de 7 800 sinistres a été ramené à 5 802 essentiellement parce que les renseignements initialement fournis par les Clubs en décembre 2003 recouvraient également les sinistres mettant en cause des

navires qui ne relevaient pas de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992 et qu'un nombre important de sinistres compris dans ces données n'avaient fait l'objet d'aucune indemnisation au titre des dommages par pollution.

- 1.7 Toutes les données sur les coûts ont été converties en dollars des États-Unis, qui est la monnaie utilisée par les Clubs P&I. Les sommes versées par les FIPOL ont été converties des livres sterling en dollars des États-Unis à un taux fixe de £1=US\$1,6, correspondant au taux de change moyen en vigueur durant la période couverte par l'étude. Sauf pour ce qui est des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, les montants versés par le secteur des transports maritimes et les chargeurs représentent les montants effectivement versés ou qui devaient être versés par les Clubs P&I, CRISTAL et les FIPOL au 31 décembre 2003. Pour déterminer le partage global de la charge financière des sinistres entre le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier les chargeurs, on a pris le montant maximum à payer en vertu des Conventions de 1992 au titre des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*. Cependant, pour l'examen des coûts réels et majorés des déversements d'hydrocarbures par rapport aux limites financières en vertu des Conventions de 1992 et du Fonds complémentaire, on a pris en compte le coût intégral recevable de ces sinistres tel que prévu.

2 Les systèmes volontaires

- 2.1 Les systèmes volontaires d'indemnisation, à savoir l'accord TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution), accord volontaire des armateurs pétroliers concernant la responsabilité de la pollution marine par le pétrole, entré en vigueur en 1969, et l'accord CRISTAL (Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution), accord destiné à compléter la responsabilité des navires-citernes en matière de pollution par les hydrocarbures, entré en vigueur en 1971, ont été adoptés par le secteur des transports maritimes et le secteur pétrolier avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, respectivement. La portée de ces systèmes volontaires était largement comparable à celle de ces Conventions et ils étaient appliqués dans le monde entier. Quand la Convention de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur, en 1978, les systèmes volontaires ont continué de fonctionner de manière à fournir une indemnisation au titre des dommages par pollution dans les États qui n'étaient pas devenus parties aux Conventions.
- 2.2 En 1987, l'accord TOVALOP a fait l'objet d'une modification sous la forme d'un Supplément qui a lui été ajouté. L'accord CRISTAL a également été modifié en 1987. Ces modifications visaient à l'adoption de niveaux d'indemnisation semblables à ceux que fixaient les Protocoles de 1984 (ultérieurement Protocoles de 1992) à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'une des différences importantes entre l'accord CRISTAL tel que modifié et les Protocoles de 1984/1992 était que ces derniers prévoyaient un montant fixe d'indemnisation, quelle que soit la jauge du navire, alors que l'accord CRISTAL envisageait le montant de l'indemnisation par rapport à la jauge du navire, avec une somme de US\$125 millions disponible pour les navires d'une jauge brute de plus de 140 000 unités. Cependant, une caractéristique fondamentale des modifications apportées à ces systèmes volontaires était que les montants plus élevés étaient disponibles dans le monde entier, y compris dans les États parties aux Conventions de 1969/1971. Cela a permis de garantir environ neuf ans avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds, que les avantages financiers de ce qui allait devenir les Conventions de 1992 étaient disponibles dans le monde entier. À l'époque où ces modifications ont été faites, les propriétaires et les affréteurs coque nue d'environ 97% des navires pétroliers du monde entier étaient parties à l'accord TOVALOP et la plupart des contributeurs du Fonds de 1971 étaient également parties à l'accord CRISTAL.
- 2.3 Une autre caractéristique essentielle des modifications apportées en 1987 à ces systèmes volontaires était que dans le cas d'un sinistre survenu dans un État partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, le propriétaire du navire était tenu de rembourser aux parties à l'accord CRISTAL ayant contribué au paiement des

indemnités effectué par le Fonds de 1971, des montants à raison de la limite applicable en vertu du complément de l'accord TOVALOP. Ces remboursements étaient effectués sous réserve que le propriétaire du navire ait d'abord payé les sommes requises au titre de ses obligations juridiques en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et sous réserve également qu'au moment du sinistre le pétrolier ait transporté une cargaison appartenant à une partie à l'accord CRISTAL. Ce mécanisme de remboursement a été appliqué ou doit être appliqué dans le cadre de 10 sinistres de pollution dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, y compris les sinistres de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Keumdong N°5*, du *Sea Prince*, du *Yuil No.1* et du *Sea Empress*. Le montant total que les propriétaires de navires ont remboursé ou doivent rembourser aux parties à l'accord CRISTAL dans les États Membres du Fonds de 1971 est de quelque US\$92 millions.

3 Conclusions de l'étude

Partage global de la charge financière

- 3.1 Environ 98% du nombre de tous les sinistres de pollution par les hydrocarbures ayant mis en cause des navires-citernes durant la période allant de 1978 à 2002 dans le monde entier, États-Unis non compris, ont été intégralement indemnisés par le secteur des transports maritimes en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou de l'accord TOVALOP.
- 3.2 En ce qui concerne le partage de la charge financière entre le secteur des transports maritimes et les chargeurs (y compris les parties à l'accord CRISTAL), le tableau 1 ci-dessous présente un récapitulatif des données.
- 3.3 Dans l'étude en cause, l'Administrateur a tout d'abord considéré les paiements bruts effectués par les deux secteurs sur la base des limites financières en vertu des conventions pertinentes et des systèmes volontaires. Ces données montrent que le secteur des transports maritimes a payé un montant total de US\$669 millions alors que les chargeurs ont payé US\$1 060 millions, c'est-à-dire que le secteur des transports maritimes et les chargeurs ont payé, respectivement, 39% et 61% du montant total des indemnités versées.
- 3.4 Comme cela est indiqué plus haut, pour les sinistres survenus entre 1987 et 1996, le secteur des transports maritimes s'est engagé à rembourser les parties à l'accord CRISTAL qui avaient participé à l'indemnisation des demandes par le Fonds de 1971 à raison de la limite applicable du complément de l'accord TOVALOP (correspondant aux limites prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Compte tenu de ces remboursements, les versements effectués par le secteur des transports maritimes étaient de US\$785 millions et, ceux des chargeurs, de US\$944 millions; ils ont donc payé, respectivement, 45% et 55% du montant total des indemnités versées.
- 3.5 Enfin, après prise en compte des actions en recours engagées par les FIPOL depuis 1978 et des versements supplémentaires effectués par le secteur des transports maritimes à des tiers, c'est-à-dire les gouvernements et les demandeurs privés, le montant total payé par le secteur des transports maritimes était de US\$944 millions alors que le montant acquitté par les chargeurs était de US\$844 millions, ces deux secteurs ayant ainsi payé, respectivement, 53% et 47% du montant total des indemnités versées. Cette analyse ne prend pas en compte les contributions payées par chaque compagnie pétrolière au titre des coûts afférents à des sinistres spécifiques, par exemple les sommes versées par TotalFinaElf dans le cadre du sinistre de l'*Erika*. Il conviendrait de noter que le montant net payé par les chargeurs comprend un remboursement de US\$32 millions découlant de l'action en recours engagée par le Fonds de 1971 contre l'autorité portuaire de Milford Haven au titre du sinistre du *Sea Empress*. Il faudrait noter également que toutes les actions en recours ont été engagées par les FIPOL contre les propriétaires de navires en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui permettait plus facilement que ne le fait la

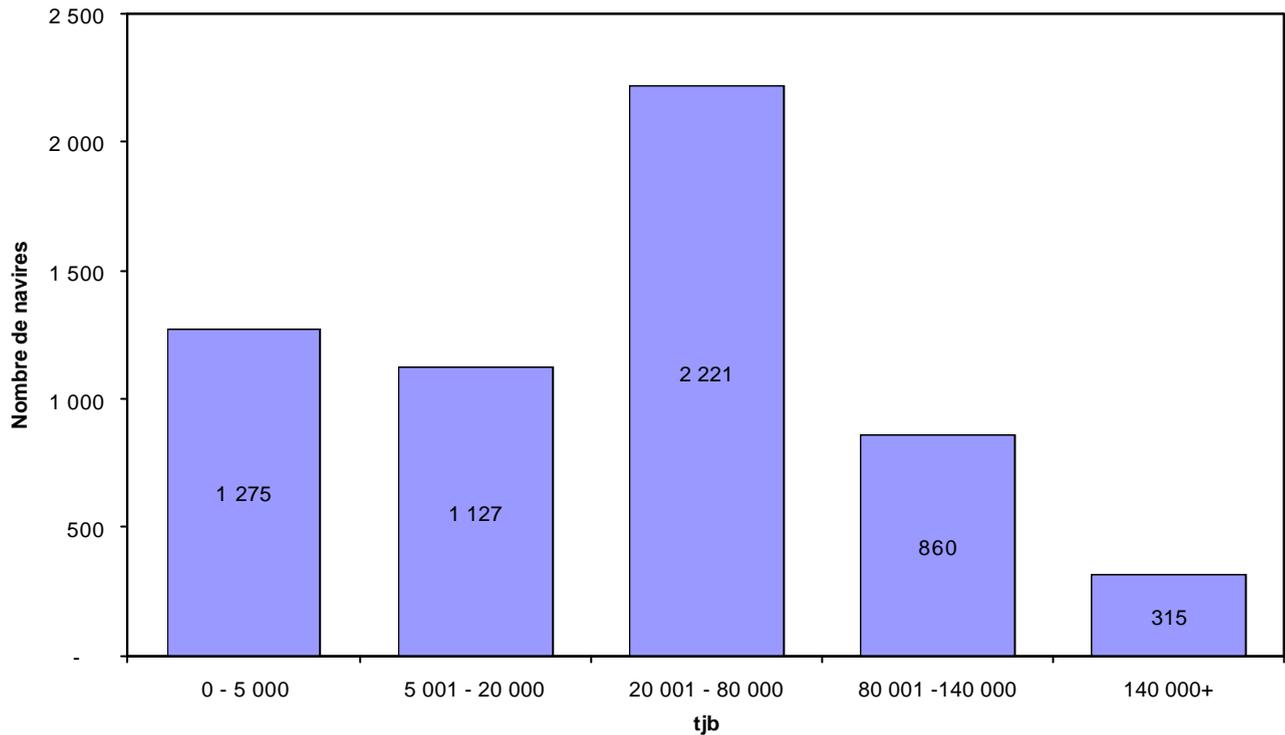
Convention de 1992 sur la responsabilité civile de déchoir le propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité.

Bases des paiements	Total payé par le secteur des transports maritimes US\$	Total payé par les intérêts des chargeurs US\$
Paiements bruts effectués dans les limites financières en vertu des Conventions ou des accords volontaires pertinents	668 892 249	1 059 856 835
Paiements nets après prise en compte des montants remboursés par le secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL qui ont contribué au paiement des indemnités au titre des sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	784 568 261	944 180 823
Paiements nets après prise en compte des montants remboursés par le secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL qui ont contribué au paiement des indemnités au titre des sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, et montants versés au Fonds de 1971 et à des tiers (gouvernements et demandeurs privés) du fait de l'action en recours	944 335 469	844 344 354

TABLEAU 1: Contributions du secteur des transports maritimes et des intérêts des chargeurs aux paiements des indemnités au titre des dommages par pollution dans le cadre de 5 802 sinistres survenus entre 1978 et 2002

Partage de la charge financière selon la jauge du navire

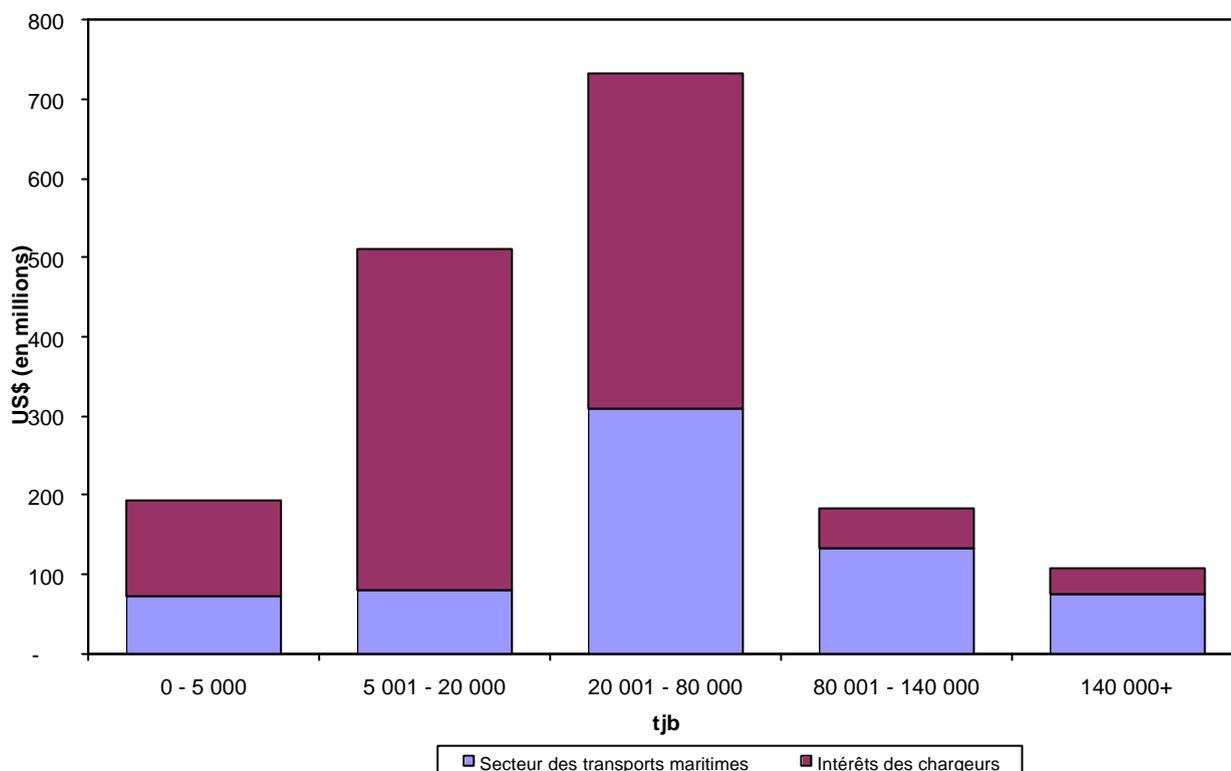
- 3.6 L'Administrateur a également examiné les conséquences de la jauge du navire sur le partage de la charge financière entre le secteur des transports maritimes et les intérêts des chargeurs. Le graphique 1 indique le nombre de sinistres couverts par l'étude pour les navires relevant des catégories de jauge suivantes: 5 000 tonneaux de jauge brute (tjb) et moins, de 5 001 à 20 000 tonneaux de jauge brute, de 20 001 à 80 000 tonneaux de jauge brute, de 80 001 à 140 000 tonneaux de jauge brute, plus de 140 000 tonneaux de jauge brute.



GRAPHIQUE 1: Nombre de sinistres couverts par l'étude sur les coûts pour les différentes catégories de navires en fonction de leur jauge

- 3.7 En ce qui concerne l'analyse du partage global de la charge financière, l'Administrateur a envisagé trois scénarios: paiements bruts effectués par les deux secteurs de l'industrie dans les limites financières prévues par les Conventions pertinentes ou les systèmes volontaires; paiements nets après prise en compte des remboursements effectués par le secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL qui ont participé au versement d'indemnités au titre des sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître; et paiements nets après prise en compte des remboursements effectués aux parties à l'accord CRISTAL et paiements au Fonds de 1971 et à des tiers du fait des actions en recours. Les graphiques 2A, 2B et 2C indiquent le coût total des sinistres et le partage de ces coûts entre les deux secteurs de l'industrie pour les navires dont la jauge correspond aux catégories de jauge ci-dessus, dans les trois scénarios. Il conviendrait de noter qu'il a fallu exclure de cette analyse les données relatives à trois sinistres étant donné que l'on ne connaissait pas la jauge brute des navires en cause. Pour la même raison, on n'a pas pris en compte les indemnités versées par le Fonds de 1992 au titre d'un sinistre provoqué au Royaume-Uni en 2002 par un navire-citerne inconnu.

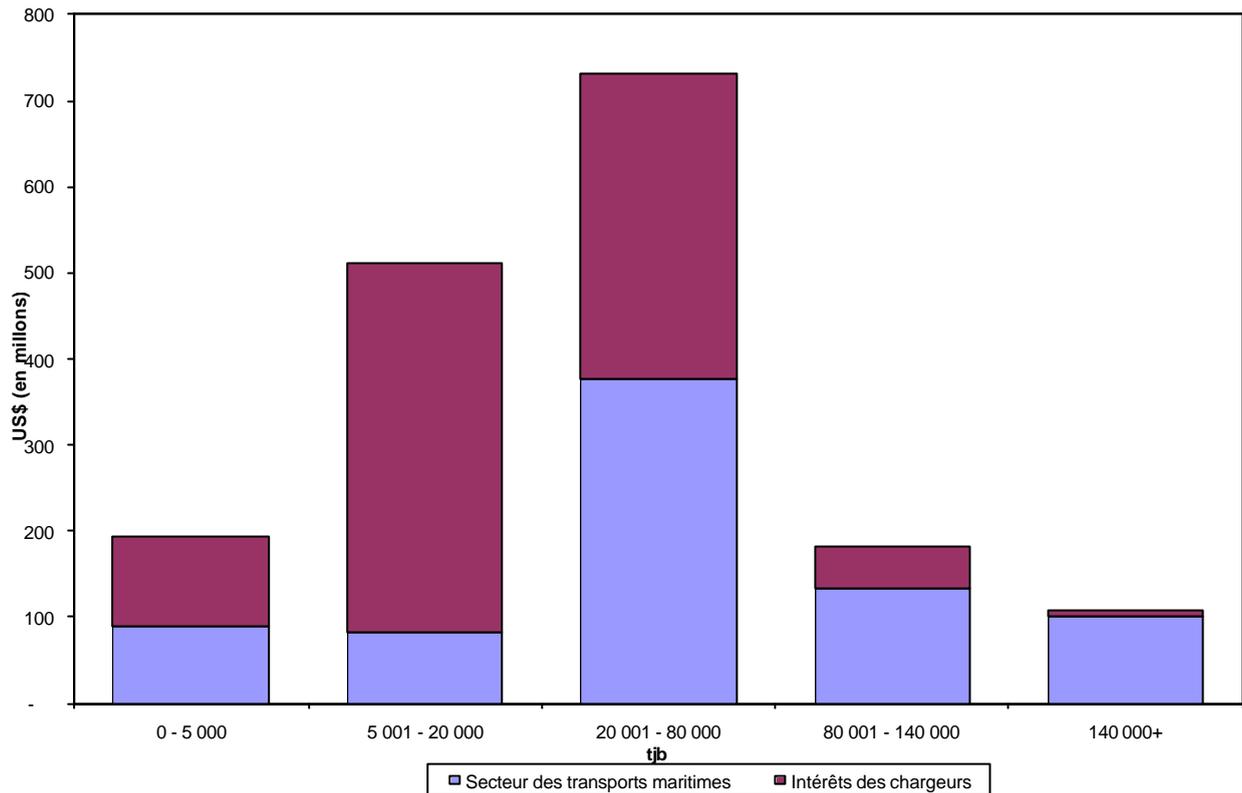
Jauge brute du navire	Nombre de sinistres	Montant total des indemnités versées US\$	Paiement effectué par le secteur des transports maritimes %	Paiement effectué par les chargeurs %
≤ 5 000	1 275	194 661 610	37	63
5 001 – 20 000	1 127	510 344 080	16	84
20 001 – 80 000	2 221	732 038 755	42	58
80 001 – 140 000	860	183 268 260	73	27
>140 000	315	107 905 839	69	31
TOTAL	5 798	1 728 218 543	39	61

TABLEAU 2A: Paiements bruts dans les limites financières prévues par les conventions pertinentes et les systèmes volontaires**GRAPHIQUE 2A: Total des coûts des déversements d'hydrocarbures et montants payés par le secteur des transports maritimes et les chargeurs dans les limites financières prévues par les conventions pertinentes et le système volontaire**

- 3.8 Comme on peut le constater d'après le tableau 2A, les paiements effectués par les chargeurs étaient de beaucoup supérieurs à ceux que le secteur des transports maritimes avait faits dans le cadre de sinistres impliquant des navires de 80 000 tonneaux de jauge brute et moins, en particulier en ce qui concerne les navires de 5 001 à 20 000 tonneaux de jauge brute. En revanche, la contribution du secteur des transports maritimes aux paiements des indemnités au titre des sinistres mettant en cause des navires de plus de 80 000 tonneaux de jauge brute a été considérablement plus importante.

Jauge brute du navire	Nombre de sinistres	Montant total des indemnités versées US\$	Paiements effectués par le secteur des transports maritimes %	Paiements effectués par les chargeurs %
= 5 000	1 275	194 661 610	46	54
5 001 - 20 000	1 127	510 344 080	16	84
20 001 - 80 000	2 221	732 038 755	51	49
80 001 - 140 000	860	183 268 260	73	27
>140 000	315	107 905 839	95	5
TOTAL	5 798	1 728 218 543	44	56

TABLEAU 2B: Paiements nets après prise en compte des remboursements du secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL ayant contribué au versement d'indemnités au titre de sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

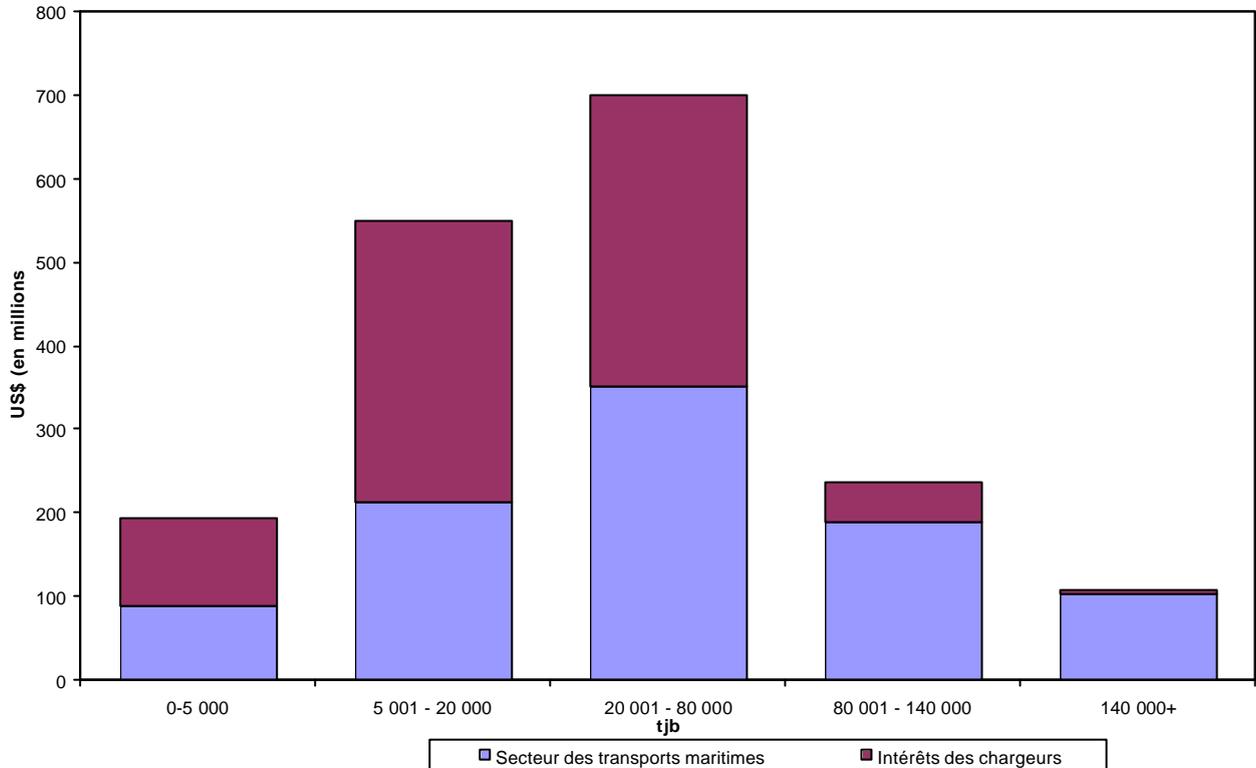


GRAPHIQUE 2B: Total des coûts des déversements d'hydrocarbures et montants payés par le secteur des transports maritimes et les chargeurs après prise en compte des sommes remboursées par le secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL qui ont participé au versement d'indemnités au titre des sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

- 3.9 Le tableau 2B indique que compte tenu des remboursements effectués par le secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL qui ont effectué des paiements au titre des sinistres relevant du Fonds de 1971, les paiements des chargeurs étaient toujours supérieurs aux montants versés par le secteur des transports maritimes au titre des sinistres mettant en cause les navires de 20 000 tonneaux de jauge brute au maximum. En fait, les contributions relatives des deux secteurs sont demeurées inchangées pour les navires de 5 000 à 20 000 tonneaux de jauge brute. Cependant, dans le cas des navires de 20 001 à 80 000 tonneaux de jauge brute, les contributions relatives au titre des coûts afférents à la pollution des deux secteurs étaient de près de 50% pour chacun d'entre eux-ci. Les remboursements au titre de l'accord CRISTAL n'ont pas sensiblement modifié les contributions relatives des deux secteurs en ce qui concerne les sinistres mettant en cause les navires d'une jauge brute supérieure à 80 000 tonnes.

Jauge brute du navire	Nombre de sinistres	Montant total des indemnités versées US\$	Paiements effectués par le secteur des transports maritimes %	Paiements effectués par les chargeurs %
= 5 000	1 275	194 661 610	46	54
5 001 – 20 000	1 127	548 847 246	39	61
20 001 – 80 000	2 221	699 590 723	50	50
80 001 – 140 000	860	237 674 405	79	21
>140 000	315	107 905 839	95	5
TOTAL	5 798	1 788 679 822	53	47

TABLEAU 2C: Paiements nets après prise en compte des remboursements effectués par le secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL qui ont effectué des paiements au titre des sinistres relevant du Fonds de 1971, et sommes versées au Fonds de 1971 et à des tiers du fait des actions en recours.



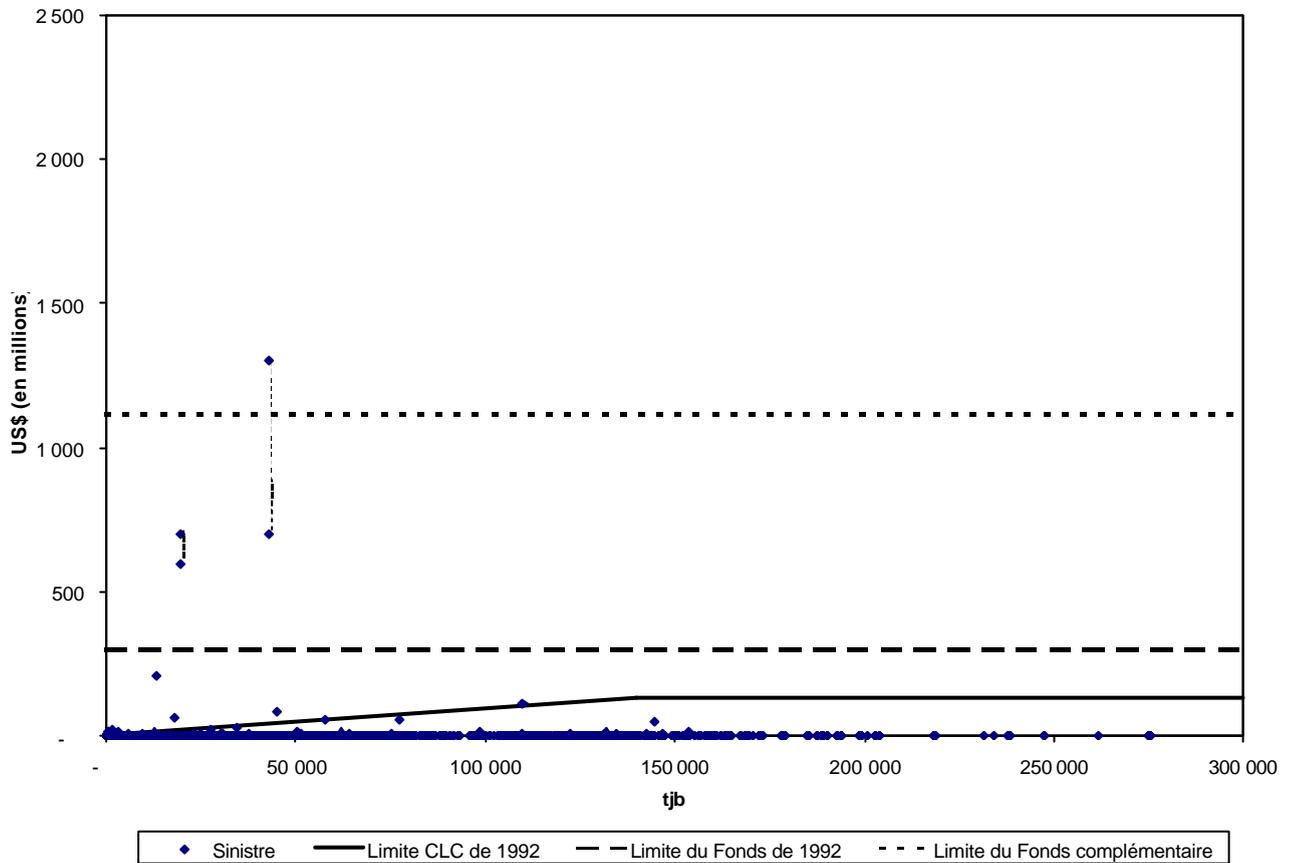
GRAPHIQUE 2C : Total des coûts des déversements d'hydrocarbures et montants payés par le secteur des transports maritimes et les chargeurs après prise en compte des sommes remboursées par le secteur des transports maritimes aux parties à l'accord CRISTAL qui ont participé au versement d'indemnités au titre des sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, et montants versés au Fonds de 1971 et à des tiers du fait des actions en recours

- 3.10 Le tableau 2C fait apparaître les contributions relatives du secteur des transports maritimes et de celui des chargeurs après prise en compte des montants que le secteur des transports maritimes a remboursés aux parties à l'accord CRISTAL et de ceux qu'il a payés au Fonds de 1971 et à des tiers du fait des actions en recours. On peut voir que le résultat le plus marqué concernant les contributions relatives des deux secteurs se rapporte aux sinistres mettant en cause les navires de 5 001 à 20 000 tonneaux de jauge brute. Cela est dû principalement à l'aboutissement des recours engagés par le Fonds de 1971 contre les propriétaires du *Tanio* et du *Nakhodka*, réglés à l'amiable. Cependant, les paiements effectués par les chargeurs dépassaient toujours ceux du secteur des transports maritimes pour les navires dont la jauge relève de cette catégorie.

Comparaison des coûts effectifs et majorés des déversements d'hydrocarbures avec les limites financières en vertu des Conventions existantes du Fonds 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire et les contributions relatives du secteur des transports maritimes et des chargeurs aux paiements des indemnités

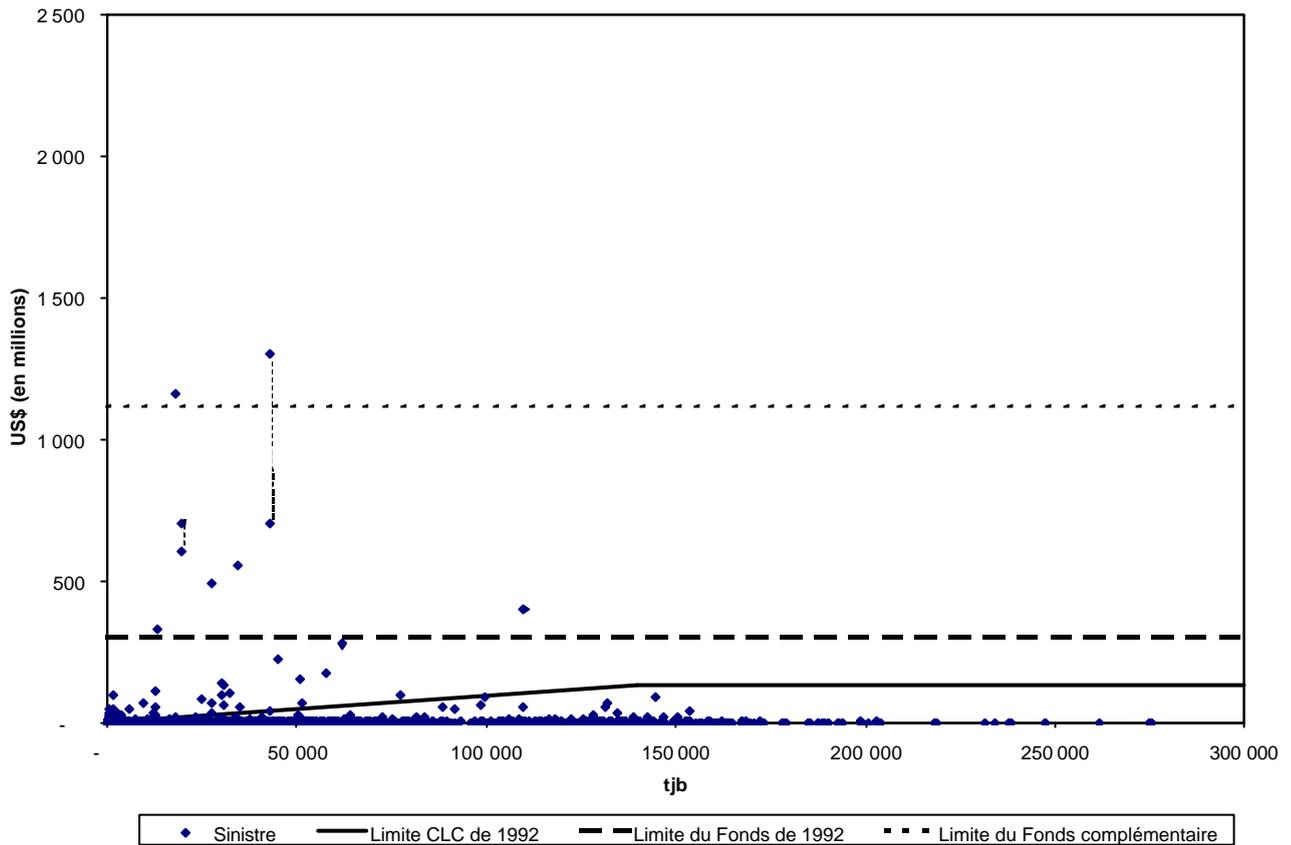
- 3.11 Les limites financières prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds ont été relevées de 50,73% pour ce qui est des sinistres survenus après le 31 octobre 2003. En mai 2003, une Conférence diplomatique a adopté le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le montant total de l'indemnisation disponible au titre de tout sinistre survenu dans un État partie au Protocole doit être de

750 millions de DTS (US\$1 115 millions), y compris les montants payables en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.



GRAPHIQUE 3: Coûts des déversements d'hydrocarbures passés par rapport aux limites financières en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire

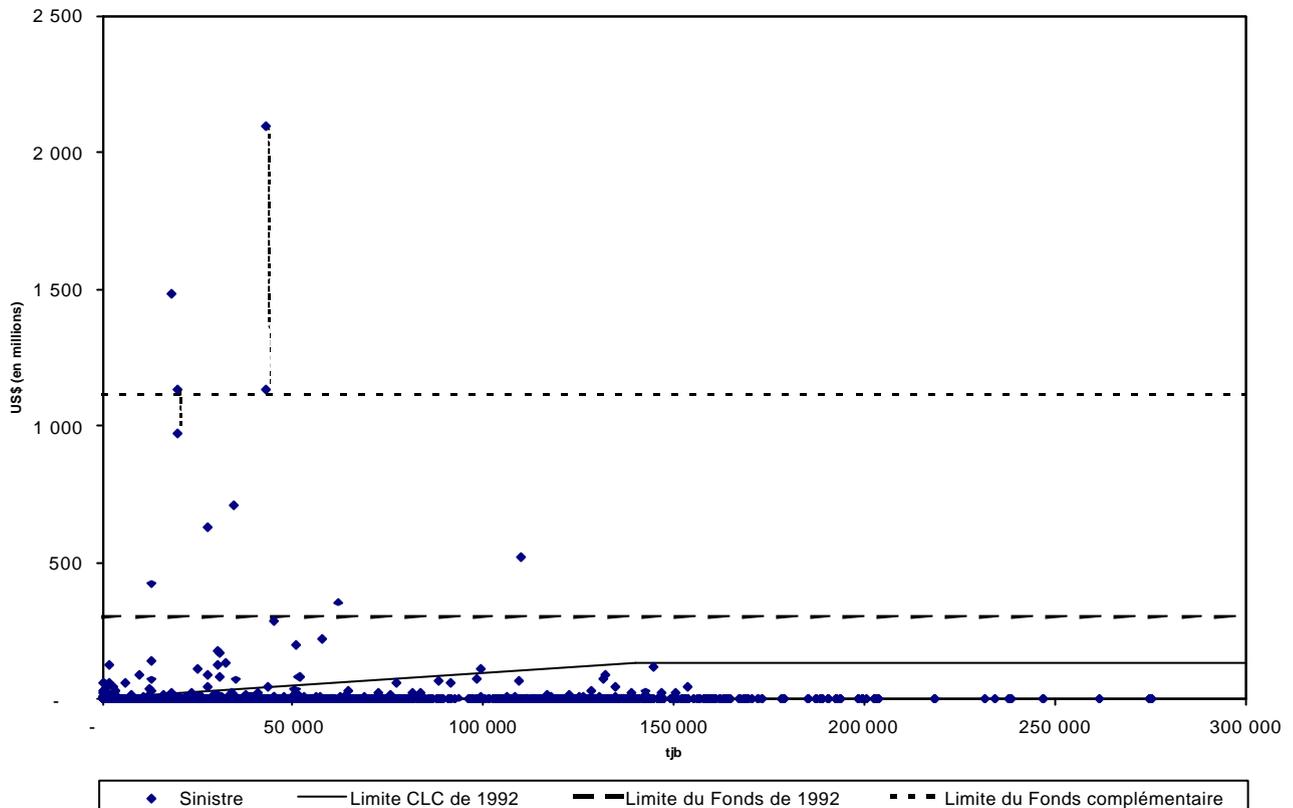
- 3.12 Le graphique 3 montre le coût des déversements passés par rapport aux limites financières définies dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire dont il est question au paragraphe 3.10. Si le coût des sinistres passés était demeuré au même niveau, les chargeurs n'auraient versé des indemnités qu'au titre de 15 sinistres, dont deux pour lesquels le Fonds complémentaire serait intervenu. Le coût total des 5 798 sinistres était d'environ US\$1 821 millions, dont le secteur des transports maritimes aurait payé 63% et, les chargeurs, 37%.



GRAPHIQUE 4: Coûts des déversements d'hydrocarbures passés majorés par rapport aux valeurs de 2002 et aux limites financières en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire

- 3.13 Le graphique 4 montre les coûts des déversements passés par rapport aux limites financières prévues par les Conventions de 1992 et le Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le coût de la pollution de chaque sinistre a été majoré depuis l'année du sinistre jusqu'aux valeurs monétaires de 2002 en fonction de l'indice des prix à la consommation mondial du Fonds monétaire international (FMI). Cet indice donne des valeurs après inflation considérablement supérieures aux indices de nombreux pays concernés par les déversements mais il a été jugé plus approprié de l'utiliser étant donné la survenance des déversements d'hydrocarbures partout dans le monde. Compte tenu des coûts majorés des sinistres survenus au cours des 25 dernières années, des nouvelles limites financières en vertu des Conventions de 1992 et du montant supplémentaire qui sera disponible en vertu du Protocole portant création du Fonds complémentaire, l'Administrateur a calculé ce qu'aurait été le montant de contributions relatives des transports maritimes et des chargeurs par rapport au total des coûts. Le montant total du coût des 5798 sinistres couverts par l'étude serait d'environ US\$6 592 millions. Les chargeurs n'auraient versé des indemnités qu'au titre de 50 sinistres, dont six pour lesquels le Fonds complémentaire serait intervenu mais leur contribution serait de 57% du coût total, contre 43% pour le secteur des transports maritimes. Si l'on prenait en compte le coût intégral recevable tel que prévu pour les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, le total des coûts serait de l'ordre de US\$7 890 millions, et la participation du secteur des transports maritimes et des chargeurs, de 36% et de 64% respectivement.
- 3.14 L'Administrateur a examiné également les coûts futurs des sinistres en projetant les coûts des sinistres passés par rapport aux valeurs monétaires probables en 2012. Les données de l'indice des prix à la consommation du FMI sur l'inflation au cours des 25 dernières années font apparaître des fluctuations annuelles de 3,4% à 27,9%. Cependant, depuis 1996, l'inflation s'est

maintenue entre 3,4% et 8,3% par an. Étant donné que les faibles taux inflationnistes devraient rester stables quelque temps, l'Administrateur a décidé de projeter les coûts sur 2012 en fonction d'un taux d'inflation de 5% par an.



GRAPHIQUE 5: Coûts des déversements d'hydrocarbures passés majorés par rapport aux valeurs prévues pour 2012 et aux limites financières en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire

- 3.15 Le graphique 5 montre les coûts des sinistres passés d'après les valeurs monétaires prévues pour 2012 par rapport aux limites financières en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le coût total des 5 798 sinistres serait d'environ US\$10 605 millions. Les chargeurs auraient participé au versement d'indemnités au titre de 61 sinistres, dont huit pour lesquels le Fonds complémentaire serait intervenu, et leurs contributions représenteraient 64% du total des coûts, contre 36% pour le secteur des transports maritimes.

4 Résumé des constatations

- 4.1 L'Administrateur a analysé les données relatives aux coûts des dommages par pollution concernant 5 800 sinistres de navires-citernes survenus sur une période de 25 ans, entre 1978 et 2002.
- 4.2 Les données ont indiqué que compte tenu des indemnités versées dans les limites financières des conventions pertinentes (Convention de 1969 sur la responsabilité civile, Convention de 1971 portant création du Fonds, Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds) et/ou les systèmes volontaires (TOVALOP et CRISTAL), y compris les remboursements effectués par les propriétaires de navires aux parties à l'accord CRISTAL qui ont participé au paiement d'indemnités au titre des sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, la contribution du secteur de la navigation maritime et des chargeurs a été, respectivement, de 45% et de 55% du montant total des coûts. D'après les montants versés par le

secteur des transports maritimes aux Fonds de 1971 et de 1992 et à des tiers (gouvernements et demandeurs privés) du fait des actions en recours, le partage du fardeau financier entre le secteur des transports maritimes et les chargeurs a été de 53% et de 47% respectivement.

- 4.3 De plus, le partage de la charge financière a considérablement varié selon la catégorie de jauge des navires. Pour ceux d'une jauge brute comprise entre 5 001 et 20 000 unités, le secteur des transports maritimes n'a contribué qu'à raison de 16% du coût total d'environ 1 127 sinistres compte tenu des paiements effectués dans les limites financières des conventions pertinentes et/ou des systèmes volontaires. Même si l'on tient compte des recours des Fonds de 1971 et de 1992 contre les propriétaires de navire qui ont abouti, la contribution du secteur des transports maritimes n'a été que de 39% du coût total des sinistres mettant en cause les navires dont la jauge relève de cette catégorie. En revanche, on constate que le partage de la charge financière a été de 50% pour le secteur des transports maritimes et les chargeurs respectivement, en ce qui concerne les sinistres mettant en cause les navires d'une jauge brute de 20 001 à 80 000 unités, aussi bien avant qu'après avoir pris en compte les effets des actions en recours.
- 4.4 Le coût total des 5 800 sinistres majoré par rapport aux niveaux de 2002 serait d'environ US\$6 592 millions. D'après les limites financières existantes en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, le Fonds de 1992 aurait été tenu de verser des indemnités seulement au titre de 50 sinistres et, le Fonds complémentaire, de six sinistres. Les chargeurs et le secteur des transports maritimes auraient versé 57% et 43% du montant total des coûts, respectivement. Si l'on prenait en compte le total des coûts recevables tels que prévus pour ce qui est des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, le montant total des coûts serait de l'ordre de US\$7 890 millions et les sommes versées par les chargeurs et le secteur des transports maritimes seraient alors de 64% et de 36% respectivement.
- 4.5 Lorsque l'on a majoré en fonction des valeurs monétaires prévues pour 2012 le coût de tous les sinistres, y compris le total des coûts recevables tels que prévus en ce qui concerne les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, on a obtenu un coût total d'environ US\$10 605 millions. Compte tenu des limites financières existantes en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, le Fonds de 1992 aurait été tenu de verser des indemnités au titre de 61 sinistres et, le Fonds complémentaire, de seulement huit sinistres. Les chargeurs et le secteur des transports maritimes auraient payé, respectivement, 64% et 36% du montant total des coûts.
-