



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.3/25/7  
3 mars 2005  
Original: ANGLAIS

## EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

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

<b>Résumé:</b>	Le présent document vise à rectifier certaines idées fausses énoncées dans le document soumis par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) (document 92FUND/WGR.3/25/5).
<b>Mesure à prendre:</b>	Prendre note des informations fournies.

### 1 Introduction

Même si, de manière générale, il n'est pas souhaitable de formuler des observations au sujet d'autres documents avant leur examen par le Groupe de travail, il nous a semblé que l'on pourrait gagner beaucoup de temps lors de la réunion s'il était possible d'attirer au préalable l'attention sur certaines des observations formulées dans le document soumis par l'OCIMF (document 92FUND/WGR.3/25/5), qui, à notre avis, sont inexactes. Nous avons repris, dans les observations ci-dessous, les grandes rubriques et la numérotation du document de l'OCIMF.

### 2 Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et son rapport avec les indemnités financées par les réceptionnaires d'hydrocarbures

2.1 Il est fait valoir qu'à l'origine, la Convention portant création du Fonds avait pour objectif d'apporter un complément à la limite de responsabilité du propriétaire du navire déterminée par rapport aux capacités du marché des assurances. Il est exact qu'initialement, cette limite, telle qu'elle figure dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, était fixée par rapport aux capacités du marché des assurances à l'époque, mais il n'avait jamais été prévu que les rapports entre les deux parties payantes, le secteur des hydrocarbures et le secteur des navires-citernes, continuent d'être déterminés par le lien existant entre la responsabilité et l'assurabilité, inévitablement apparu en 1969. Ce point ressort clairement des actes des conférences à l'époque et des conférences ultérieures.

2.2 Il est indiqué, au paragraphe 2.3 du document de l'OCIMF, que le transporteur doit avoir, comme il convient, un intérêt financier dans le régime. Cela est déjà le cas; comme l'étude de coûts effectuée par le Secrétariat le montre, le secteur des hydrocarbures et le secteur des navires-citernes se partagent largement le coût de l'indemnisation. En outre, pour la grande majorité des

déversements d'hydrocarbures, les demandes d'indemnisation sont réglées dans la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Il est peu probable que le renforcement de la responsabilité du propriétaire du navire, qui est déjà non négligeable, se traduise par une amélioration du niveau d'exploitation. Il faut trouver d'autres moyens.

- 2.3 Il faut également trouver d'autres mesures d'incitation pour les Clubs; comme le rapport de l'OCDE l'indique clairement, il n'y a aucun lien entre l'état du navire et les grandes demandes d'indemnisation. C'est ce que souligne Terence Coghlin dans l'extrait cité au paragraphe 2.6 du document de l'OCIMF car la méthode utilisée habituellement par les assureurs tient exclusivement compte du bilan des pertes qui n'est pas, paradoxalement, un indicateur utile de qualité du navire. C'est la raison pour laquelle les Clubs se sont efforcés de mettre en pratique un certain nombre de mesures (voir le document 92FUND/WGR.3/25/3) visant à améliorer la qualité des navires couverts par les Clubs. À ce propos, les Clubs ont commencé à examiner cette question en 1989, ce qui a conduit à la création de notre Sous-comité sur les normes des navires, bien avant le début du processus de révision.

### **3 Fonds complémentaire – une solution provisoire uniquement**

Il est peut-être utile de souligner qu'à la Conférence diplomatique qui a adopté le Fonds complémentaire, dans aucune des résolutions adoptées la création du Fonds complémentaire était considérée comme une solution provisoire. Un "examen approfondi" avait été prescrit, et il semblerait qu'il ait été mené à bien.

### **4 Assurance obligatoire**

L'absence d'assurance obligatoire pour les navires jaugeant moins de 2000 tonnes n'a guère posé de difficulté dans la pratique. L'ampleur de ce problème, qui concerne principalement les navires exploités illégalement et qui, par conséquent, ne seraient pas assurés, a été probablement exagérée, mais le problème cesse d'exister dans la mesure où l'accord STOPIA est appliqué, ce qui permet en fait au demandeur d'agir directement

### **5 Solutions volontaires**

- 5.1 Il convient de se reporter au document soumis par l'International Group of P&I Clubs sur le partage de la charge (document 92FUND/WGR.3/25/2), auquel est annexé un exemplaire de l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA), sur lequel se fonde un Mémoire d'accord entre le Fonds de 1992 et l'International Group. La flotte mondiale de navires-citernes est pour l'essentiel couverte par le système de l'International Group P&I, et le fait qu'un très petit nombre de navires-citernes de cette catégorie soient assurés en dehors du système n'aura pas d'incidence notable sur l'efficacité de l'accord STOPIA, dont le but est de modifier sensiblement la répartition de la charge financière globale entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. En tout état de cause, il est encourageant de noter que les propriétaires d'un nombre important de navires-citernes japonais de petites dimensions ont décidé librement d'adhérer à l'accord STOPIA, même si ces navires ne sont pas réassurés au titre du dispositif de pool prévu par l'International Group.
- 5.2 La mise en œuvre de l'Accord TOVALOP a posé des problèmes similaires. Ceux-ci ont été en grande partie résolus grâce aux sociétés pétrolières et à la marine marchande, qui ont tenu à ce qu'une clause appropriée figure dans toutes les chartes-parties. Si la portée de l'accord STOPIA suscite des préoccupations (même si, en principe, quelque 6000 navires-citernes doivent adhérer à ce mécanisme), il serait possible de suivre une démarche similaire en la matière. De même, les États pourraient faire de l'adhésion au mécanisme STOPIA ou à un mécanisme comparable une condition d'entrée dans leurs ports. L'accord STOPIA est entré en vigueur le 3 mars 2005, en même temps que le Fonds complémentaire, ce qui a augmenté de manière significative la part assumée par les propriétaires de navires dans la charge globale que représente l'indemnisation. L'accord STOPIA accorde des droits ayant force exécutoire à l'égard du FIPOL, assortis d'une

garantie de paiement par les Clubs. L'autre proposition faite par les propriétaires de navires, qui vise à partager en parts égales les coûts liés aux demandes d'indemnisation incombant au Fonds complémentaire, recourt à un mécanisme similaire et pourrait être mise en œuvre très rapidement.

**6 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre**

Le Groupe de travail est invité à prendre note des informations figurant dans le présent document.

---