



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.3/25/8
7 mars 2005
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

PARTAGE DE LA RESPONSABILITÉ FINANCIÈRE

Document présenté par la Chambre internationale de la marine marchande et INTERTANKO

Résumé:	Le présent document exprime son soutien à la communication de l'International Group of P&I Clubs reproduite dans le document 92FUND/WGR.3/25/2 et formule des observations à son sujet.
Mesures à prendre:	Prendre note des renseignements figurant dans le présent document.

1 Introduction

La présente communication vise à formuler des observations au sujet du document présenté par l'International Group of P&I Clubs intitulé "Partager la charge" (document 92FUND/WGR.3/25/2) et à lui offrir un soutien de principe.

2 Historique

- 2.1 L'un des principaux sujets de débat au sein du Groupe de travail intersessions a été le partage adéquat de la responsabilité financière au titre du régime établi en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier. Des études menées tant par l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) que, plus récemment, par le secrétariat du Fonds indiquent qu'historiquement le partage de la charge est à peu près égal entre les deux.
- 2.2 Le débat sur les niveaux d'indemnisation globaux offerts après un déversement semble avoir été réglé à la satisfaction des administrations en associant le relèvement d'un peu plus de 50%, en vigueur depuis novembre 2003, des limites prévues par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds et le Fonds complémentaire, auquel peuvent maintenant avoir recours les États qui optent pour son adoption. Mais, à l'évidence, certaines administrations continuent de croire que l'instauration du Fonds complémentaire, financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, pourrait perturber l'équilibre de la responsabilité financière entre le secteur du transport maritime et celui des hydrocarbures. Seul le temps permettra de se prononcer sur le bien-fondé de cette supposition.

- 2.3 La structure juridique du régime établi en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (responsabilité principale du propriétaire du navire, lequel a une responsabilité objective mais peut limiter sa responsabilité, responsabilité secondaire des réceptionnaires d'hydrocarbures une fois dépassée la limite de la responsabilité du propriétaire du navire) est telle que le Fonds complémentaire a dû être imposé au seul secteur pétrolier. Mais l'effet du Fonds complémentaire est purement théorique jusqu'à ce qu'il se produise un déversement suffisamment important pour justifier son intervention.
- 2.4 Le secteur du transport maritime reconnaît néanmoins que l'idée que la notion de partage "équitable" a pu être mise à mal existe. Animé de la ferme conviction qu'un accord sur cette question est infiniment préférable pour toutes les parties concernées – victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en tête – aux incertitudes qu'engendrerait la réouverture des Conventions de 1992, il a par conséquent mené des discussions sur le partage de la charge financière, dans un esprit constructif, avec ses partenaires du secteur pétrolier et l'International Group of P&I Clubs.

3 La proposition des Clubs

- 3.1 La proposition de l'International Group offre deux options:
- a) STOPIA, un accord en vertu duquel les pays Membres du Fonds complémentaire verraient le relèvement à 20 millions de DTS du "minimum accordé pour des navires de petites dimensions" prévu par la Convention sur la responsabilité civile. L'accord STOPIA, qui répond à la conviction, évoquée, de certaines administrations selon laquelle les navires-citernes de petites dimensions ne contribuent pas toujours "équitablement" à l'indemnisation des déversements d'hydrocarbures, vient s'ajouter au relèvement des limites prévues par la Convention sur la responsabilité civile mentionné au paragraphe 2.2 ci-dessus, et fera en sorte qu'une part encore plus importante des demandes soit réglée par les seuls propriétaires de navire. STOPIA ne manquera pas d'avoir des répercussions sur le partage global entre propriétaires de navires et réceptionnaires d'hydrocarbures.
 - b) TOPIA, un accord de remboursement du Fonds complémentaire à hauteur de 50% des demandes formées à son encontre, ayant force obligatoire et fondé sur des principes analogues.
- 3.2 ICS et INTERTANKO souscrivent sans réserve à l'idée à l'origine de cette proposition, convaincus qu'elle résoudra une question épineuse avec rapidité, simplicité et transparence. L'engagement formel pris par l'International Group de soutenir l'accord STOPIA fera en sorte que pratiquement tous les pétroliers actifs au niveau international soient couverts; les réceptionnaires d'hydrocarbures seront tout de suite gagnants; le régime d'indemnisation existant ne sera pas perturbé, ce qui ne lésera pas les victimes de pollutions; et des années de débat potentiellement destructeur sur la révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds seront évitées. Un dispositif analogue s'appliquerait à l'accord TOPIA, avec des avantages similaires.
- 3.3 Il n'est pas inutile de répéter que cette proposition s'articule autour d'une mesure contraignante mais volontaire fondée sur le régime existant établi en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Elle n'est pas, et ne saurait être, avancée à titre provisoire, puisque la réouverture des conventions en modifierait la base et en supprimerait la raison d'être. ICS et INTERTANKO souscrivent sans réserve à ce projet.

4 **Conclusion**

C'est avec conviction qu'ICS et INTERTANKO saluent les principes à l'origine de la proposition de l'International Group, convaincus que celle-ci offre véritablement l'occasion de régler une question conflictuelle sans qu'il soit nécessaire de s'engager dans la révision du régime actuel de responsabilité et d'indemnisation, lequel donne satisfaction, ce qui déboucherait sur une issue très incertaine dans plusieurs années.

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

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