



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.3/25/9
7 mars 2005
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

EXPLOITATION DES NAVIRES INFÉRIEURS AUX NORMES

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

Résumé: Ce document prend note des initiatives visant à s'attaquer au problème des navires inférieurs aux normes (document 92FUND/WGR.3/25/3) signalées par les Clubs P&I et appelle l'attention sur d'autres mesures appropriées pour régler ce problème.

Mesures à prendre: Prendre note des renseignements figurant dans le présent document.

1 La question

- 1.1 Le document présenté par l'International Group of P&I Clubs (document 92FUND/WGR.3/25/3) émet l'opinion que le problème de l'exploitation des navires inférieurs aux normes est à l'origine de bon nombre des propositions visant à réviser la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, point de vue partagé par INTERTANKO et la Chambre internationale de la marine marchande (ICS). Nous souscrivons également sans réserve à l'opinion avancée par les Clubs selon laquelle l'imposition d'une responsabilité additionnelle n'améliorera pas le comportement des exploitants de navires inférieurs aux normes. De fait, le principe de l'assurance obligatoire, qu'il a été nécessaire d'instaurer pour veiller à ce qu'une indemnisation ne soit pas refusée aux victimes de pollutions, a aussi pour effet d'atténuer les conséquences, pour le propriétaire, de l'augmentation de sa responsabilité. C'est ce qu'explique bien le document de l'International Group et c'est pourquoi INTERTANKO et ICS sont opposés à toute révision des Conventions pour régler ce problème.
- 1.2 INTERTANKO et ICS admettent toutefois que l'élimination de l'exploitation des navires inférieurs aux normes – et, dans le cas présent, du transport d'hydrocarbures sous normes – demeure problématique pour l'ensemble de la communauté maritime. L'obligation d'assurance instituée par la Convention sur la responsabilité civile fait effectivement d'un certificat délivré par un Club P&I une licence autorisant à exercer une activité. Les Clubs P&I jouent donc un rôle très important en veillant à ce que les navires-citernes qui ne répondent pas aux normes requises ne soient pas couverts par une assurance.
- 1.3 Après la publication, en avril 2004, du rapport intitulé "Cesser d'assurer les navires sous normes", établi à l'intention du Comité des transports maritimes de l'OCDE, le secteur de la protection et de l'indemnisation (P&I) a focalisé l'attention pour ce qui est de la lutte contre l'exploitation des

navires inférieurs aux normes. INTERTANKO et ICS ont noué un dialogue étroit sur ce sujet avec l'International Group et encouragé l'adoption des mesures décrites dans le document 92FUND/WGR.3/25/3. Nous soutenons sans réserve les mesures concrètes mises en place par l'International Group et détaillées dans le « Rapport sur la sécurité des navires » joint à son document. Nous partageons également son point de vue, selon lequel d'autres partenaires, et en particulier les États eux-mêmes, ont un rôle à jouer dans le soutien à ses initiatives.

1.4 Il va sans dire que le débat sur l'exploitation des navires inférieurs aux normes qui a lieu au sein du Groupe de travail du Fonds de 1992 ne se déroule pas en vase clos. Depuis la perte de l'*Erika* et du *Prestige*, l'OMI a adopté une série de règlements, associés à des mesures prises par le secteur, qui concernent directement l'amélioration de la sécurité et une meilleure protection de l'environnement. Citons à cet égard:

- l'accélération de l'élimination progressive des pétroliers à coque simple;
- l'interdiction du transport d'hydrocarbures lourds par des pétroliers à coque simple;
- la réalisation d'investissements massifs dans de nouveaux tonnages par le secteur du transport maritime - depuis 1993, les propriétaires de navires-citernes ont investi plus de 100 milliards de dollars^{<1>} dans des tonnages modernes (fin 2004, 63% de la flotte de plus de 5 000 tpl était à double-coque, et 7% à double fond ou à doubles côtés);
- l'élargissement du système d'évaluation de l'état du navire à tous les navires-citernes âgés de plus de 15 ans (y compris la résistance de la coque);
- les pressions exercées sur le contrôle de l'État du port pour mieux cibler la navigation sous normes au lieu de se fonder sur un système arbitraire de quotas;
- l'évolution vers des audits des États du pavillon, soutenus par des directives du secteur concernant les performances des États du pavillon;
- la mise en place de systèmes d'examen de plus en plus stricts par diverses organisations, dont les principaux pétroliers.

1.5 Les mesures prises par les Clubs P&I qui figurent dans le document de l'International Group sont directement complémentaires de telles mesures.

1.6 INTERTANKO et ICS relèvent la recommandation de l'International Group visant à ce qu'un groupe de travail informel examine les propositions concrètes jointes à sa communication. Nous nous félicitons de la proposition implicite d'encourager les gouvernements à soutenir les efforts des Clubs mais nous demandons si les prochaines réunions du FIPOL constituent l'enceinte la plus appropriée pour de telles discussions, compte tenu des travaux et du rôle plus importants de l'OMI dans la lutte contre l'exploitation des navires inférieurs aux normes. Le Groupe de travail souhaitera donc peut-être examiner l'opportunité de renvoyer cette proposition au Secrétaire général de l'OMI en vue d'une discussion plus approfondie.

1.7 Plus généralement, certaines administrations ont préconisé une réouverture strictement limitée des Conventions assortie de certains objectifs clairement définis. Nous ne pensons pas que cela soit réaliste, vu la diversité des points de vue des États et le fait que cette réouverture leur donnerait à tous l'occasion de reconsidérer leur position et d'envisager toutes les éventualités. Sur la question du financement, par exemple, il ne serait certainement pas possible de limiter la discussion à un examen des dispositions actuelles en matière de partage si certains États estimaient opportun de faire participer les producteurs d'hydrocarbures ou les affréteurs à la charge financière. Il ne saurait y avoir aucune garantie que cette réouverture soit d'une portée limitée: en fait, nous estimons que cela risquerait plus probablement d'ouvrir la boîte de Pandore. Une telle incertitude ne peut être que potentiellement préjudiciable aux victimes de déversements d'hydrocarbures, puisqu'elle peut entraîner la disparition de leur droits à indemnisation, actuellement automatiques.

<1> Sur la base des chiffres du Clarkson Shipyard Monitor relatifs aux commandes de navires-citernes de 1993 à octobre 2004.

2 Conclusion

En bref, INTERTANKO et ICS appuient les mesures instaurées par l'International Group pour s'attaquer au problème de la navigation sous normes et souhaiteraient que toutes les parties prenantes du secteur continuent d'adopter des mesures constructives pour régler ce problème. Mais nous sommes toujours convaincus que le régime établi en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds n'est pas le dispositif adéquat pour s'attaquer à l'exploitation des navires inférieurs aux normes, que l'augmentation de la responsabilité ne constitue pas un moyen de dissuasion efficace à cet égard et qu'il serait contre-productif de s'engager dans l'examen d'un régime qui bénéficie aux victimes de déversements, est presque universellement applicable et offre un régime d'indemnisation efficace.

3 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.
