

FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES

Point 4 de l'ordre du jour	IOPC/APR16/4/6	
Original: ANGLAIS	4 avril 2016	
Assemblée du Fonds de 1992	92AES20	●
Comité exécutif du Fonds de 1992	92EC66	
Assemblée du Fonds complémentaire	SA12	●

MISE EN ŒUVRE DE LA CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

DOCUMENT D'ORIENTATION SUPPLÉMENTAIRE VISANT À AIDER LES ÉTATS MEMBRES DANS LA VÉRIFICATION DES CERTIFICATS DÉLIVRÉS EN VERTU DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE

Note du Secrétariat

Résumé:	<p>À sa session d'avril 2015, le Conseil d'administration du Fonds de 1992 a chargé l'Administrateur de se pencher sur les questions spécifiques relatives à des sinistres en cours où l'assureur ne s'est pas acquitté de ses obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CLC de 1992) et de faire rapport à l'Assemblée du Fonds de 1992 à une session ultérieure (document IOPC/APR15/9/1, paragraphe 7.1.11).</p> <p>Le présent document passe en revue des sinistres dont les FIPOL ont à connaître actuellement en tenant compte des Directives de l'Organisation maritime internationale (OMI) concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et de l'International Group of P&I Associations (P&I Clubs), dans le cadre de la vérification des certificats délivrés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile (CLC).</p>
Mesure à prendre:	<p><u>Assemblée du Fonds de 1992</u></p> <p>Examiner s'il convient ou non de charger l'Administrateur de demander au Comité juridique de l'OMI de revoir les Directives actuelles de l'OMI concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et des P&I Clubs.</p>

1 Introduction

- 1.1 À la 14^{ème} session du Conseil d'administration du Fonds de 1992, qui s'est tenue en avril 2015, la délégation d'observateurs de la Chambre internationale de la marine marchande (ICS) a fait une déclaration dans laquelle elle rappelait aux organes directeurs que le régime d'indemnisation repose sur la notion d'assurance obligatoire; elle y rappelait aussi aux États Membres l'existence des Directives concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et de l'International Group of P&I Associations (P&I Clubs), publiées par l'OMI en 2011^{<1>}, pour vérifier les certificats délivrés en vertu de la CLC. La délégation d'observateurs de l'ICS a également demandé au Secrétariat d'analyser les sinistres en cours et d'étudier la question de savoir si les Directives actuelles devaient être davantage développées.
- 1.2 À cette session, le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur d'étudier les questions particulières qui se posaient dans le cas des sinistres en cours où l'assureur ne s'était pas acquitté des obligations que lui imposait la CLC de 1992 et de faire rapport à l'Assemblée du Fonds de 1992 à une session ultérieure (document [IOPC/APR15/9/1](#), paragraphe 7.1.11).

<1> Lettre circulaire N° 3145 de l'OMI, remplacée par la lettre circulaire N° 3464 de l'OMI en 2014.

- 1.3 Le Secrétariat a examiné les sinistres en cours afin de déterminer si, à son avis, les Directives de l'OMI en vigueur devaient être davantage développées. Les Directives sont reproduites à l'annexe I.
- 1.4 Le Conseil d'administration a également chargé le Secrétariat, en consultation avec le Secrétariat de l'OMI, de déterminer si les FIPOL pourraient élaborer des documents d'orientation supplémentaires, tels que des graphiques, pour aider les États à vérifier les certificats délivrés en vertu de la CLC (document [IOPC/APR15/9/1](#), paragraphe 7.1.12). En conséquence, après avoir consulté le Secrétariat de l'OMI, l'ICS et l'International Group of P&I Associations (International Group), le Secrétariat a préparé un document d'orientation supplémentaire, qui est reproduit à l'annexe II.

2 Directives de l'OMI

- 2.1 Les Directives de l'OMI ont été introduites en 2011 au titre de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute) dans le but de faciliter l'harmonisation de l'application de ladite Convention. Les Directives aident les États parties à vérifier l'assise financière et, par conséquent, la solvabilité des compagnies qui assurent les navires dans le cadre des conventions applicables, afin de veiller à ce qu'elles soient en mesure de fournir une indemnisation rapide et adéquate aux victimes en cas de sinistre.
- 2.2 Compte tenu du fait que l'article pertinent de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute est calqué sur la CLC de 1992 et que le but du certificat, les tâches et les responsabilités des États parties sont identiques, en 2014, le champ d'application de ces Directives a été élargi à la CLC de 1992, à la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention WRC de 2007) et à la Convention SNPD de 2010.
- 2.3 Les Directives de l'OMI précisent les pratiques recommandées en matière d'acceptation des cartes bleues émises par les membres de l'International Group et les autres assureurs (compagnies d'assurance, fournisseurs de garantie financière et P&I Clubs non affiliés à l'International Group). S'agissant des cartes bleues émises par les membres de l'International Group, les Directives stipulent qu'elles devraient être acceptées lorsqu'il est possible d'en vérifier la validité à partir du site Web du P&I Club concerné.
- 2.4 Les Directives de l'OMI précisent également les pratiques recommandées en matière d'acceptation des cartes bleues ou des documents analogues émis par d'autres assureurs. Pour ces cartes bleues ou documents analogues, les Directives stipulent que les autorités devraient vérifier l'assise financière et la solvabilité des assureurs en question, de façon à s'assurer qu'une indemnisation rapide et adéquate des victimes est disponible. Les Directives stipulent également que les États parties devraient procéder à un échange de renseignements sur les assureurs qu'ils ont acceptés et mettre en place des critères d'acceptation des cartes bleues ou des documents analogues.

3 Examen de sinistres en cours à la lumière des Directives de l'OMI

- 3.1 Le Secrétariat a examiné des sinistres dont les FIPOL ont à connaître actuellement et où l'assureur ne s'est pas acquitté de ses obligations en vertu de la CLC de 1992. Plus précisément, le Secrétariat a examiné les sinistres ci-après.
- Dans le cas du sinistre du *Volgoneft 139*, l'assureur du navire soutient que la couverture d'assurance de 3 millions de DTS était suffisante même si elle était inférieure à la couverture d'assurance de 4,51 millions de DTS requise par la CLC de 1992. Le Secrétariat estime que la situation résulte de la non mise en œuvre de la CLC de 1992 par le gouvernement de l'État Membre plutôt que du non-respect par l'assureur de son obligation en vertu de la CLC de 1992, dans la mesure où l'assureur s'est conformé aux obligations de la législation nationale en vigueur au moment de la délivrance du certificat en vertu de la CLC. Pour cette raison, ce sinistre peut être considéré comme non pertinent pour le développement des Directives de l'OMI.
 - Dans le cas du sinistre du *Nesa R3*, l'assureur du navire a refusé de prendre en considération toute

demande d'indemnisation découlant du sinistre car la cargaison à bord du navire provenait de la République islamique d'Iran. En raison de la nature particulière de l'affaire due aux sanctions internationales imposées contre la République islamique d'Iran, le Secrétariat estime que cette affaire ne résulte pas non plus du non-respect par l'assureur de son obligation en vertu de la CLC de 1992, et peut également être considérée comme non pertinente pour le développement des Directives de l'OMI.

- Dans le cas du sinistre de l'*Alfa I*, l'assureur a fait valoir que sa police ne couvrait que le transport d'hydrocarbures minéraux non persistants et était limitée à €2 millions au lieu de 4,51 millions de DTS (environ €5 650 000) malgré le fait qu'il ait délivré une carte bleue au propriétaire du navire. Dans cette affaire, des contradictions ont été relevées entre les conditions spécifiées dans la police d'assurance et la carte bleue. Le Secrétariat estime que la situation résulte du non-respect par l'assureur de son obligation en vertu de la CLC de 1992 et est pertinente pour le développement des Directives de l'OMI.

3.2 Afin d'éviter que de telles contradictions entre la carte bleue et la couverture prévue dans la police d'assurance se reproduisent, une solution pourrait être de vérifier la police d'assurance elle-même (en plus de la carte bleue ou du document analogue), qui devrait clairement indiquer les termes et conditions de la couverture de l'assurance. À cet égard, la seule disposition pertinente des Directives de l'OMI actuellement en vigueur est le paragraphe 2 iv), reproduit ci-après:

'garantie par laquelle la compagnie et sa société-mère, le cas échéant, s'engagent à couvrir la responsabilité découlant de la convention pertinente jusqu'à concurrence du montant des limites prévues par cette convention'.

L'obligation de vérifier la police d'assurance elle-même ne figure pas actuellement dans les Directives.

- 3.3 Sur la base de l'examen ci-dessus, le Secrétariat conclut que les Directives actuelles de l'OMI pourraient être davantage développées dans ce domaine afin d'éviter qu'à l'avenir, les assureurs ne s'acquittent pas de leurs obligations au titre de la CLC de 1992. Une solution serait d'ajouter aux Directives de l'OMI l'obligation de fournir à l'État partie une copie de la police d'assurance. Cependant, cette solution pourrait imposer un fardeau administratif supplémentaire aux fonctionnaires de l'État concerné, en particulier en ce qui concerne l'application de cette obligation aux certificats délivrés en vertu de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute et de la Convention WRC de 2007, dans la mesure où les Directives de l'OMI s'appliquent à la CLC de 1992 et à d'autres conventions.
- 3.4 Compte tenu du fait que les Directives de l'OMI ont été approuvées par le Comité juridique de l'OMI, tout amendement devra lui être soumis et approuvé par lui. À cet égard, l'Administrateur propose de soumettre cette question à l'examen du Comité juridique à sa prochaine réunion.
- 3.5 En ce qui concerne un document d'orientation supplémentaire, le Secrétariat a préparé un diagramme offrant une vue d'ensemble des Directives de l'OMI, qui est reproduit à l'annexe II. Le diagramme illustre les Directives de l'OMI et détaille le cycle des opérations selon le type d'assureur (affilié à l'International Group ou autres assureurs); il est précisé à chaque étape comment les États parties devraient vérifier et délivrer leurs certificats CLC. À ce stade, le projet est soumis uniquement à titre de référence car il ne tient pas compte des considérations mentionnées au paragraphe 3.3 ci-dessus.

4 **Mesure à prendre**

Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 est invitée à décider s'il y a lieu de charger l'Administrateur de demander au Comité juridique de l'OMI de revoir les Directives actuelles de l'OMI concernant la reconnaissance des compagnies d'assurance, des fournisseurs de garantie financière et de l'International Group of P&I Associations (P&I Clubs).

* * *

ANNEXE I

DIRECTIVES CONCERNANT LA RECONNAISSANCE DES COMPAGNIES D'ASSURANCE, DES FOURNISSEURS DE GARANTIE FINANCIÈRE ET DE L'INTERNATIONAL GROUP OF P&I ASSOCIATIONS (P&I CLUBS)

Les présentes Directives ont pour objet de donner des orientations concernant l'acceptation des cartes bleues ou documents analogues émanant des compagnies d'assurance aux États qui sont Parties à l'une quelconque des conventions ci-après ('les conventions pertinentes'):

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 sur la responsabilité civile);
- Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute);
- Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention WRC de 2007); ou
- Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telle que modifiée par le Protocole de 2010 à la Convention (Convention SNPD de 2010).

Les États qui sont Parties à l'une quelconque des conventions pertinentes devraient:

- i) accepter les cartes bleues émises par un membre de l'International Group of P&I Associations (P&I Clubs) lorsqu'il est possible d'en vérifier la validité à partir du site Web des P&I Clubs; et
- ii) lorsqu'ils reçoivent une carte bleue ou un document analogue émis par une compagnie d'assurance, un fournisseur de garantie financière ou un P&I Club qui n'est pas affilié à l'International Group, vérifier l'assise financière et la solvabilité de la société en question, de façon à s'assurer qu'une indemnisation rapide et adéquate des victimes est disponible.

1 Échange de renseignements

Afin de réduire au minimum les charges administratives, les États Parties devraient, selon qu'il convient, procéder à un échange de renseignements, notamment, sur les P&I Clubs non affiliés à l'International Group qu'ils ont acceptés dans le cadre du processus de délivrance des certificats prévus par les conventions pertinentes.

2 Critères d'acceptation

Les États Parties peuvent appliquer les critères énumérés ci-après pour accepter les cartes bleues ou documents analogues, y compris ceux émis par des P&I Clubs non affiliés à l'International Group:

- i) présentation d'un dossier adéquat concernant l'assise financière de la compagnie et, par là même, sa solvabilité. Il pourrait s'agir des états financiers vérifiés des trois dernières années écoulées, dûment authentifiés et signés par le commissaire aux comptes;
- ii) document attestant que l'autorité compétente reconnaît que la compagnie est en droit de poursuivre des activités d'assurance dans le pays de l'autorité;
- iii) présentation d'un dossier adéquat concernant la couverture de réassurance des créances couvertes par la compagnie au titre de la responsabilité découlant de la convention pertinente;
- iv) garantie par laquelle la compagnie et sa société-mère, le cas échéant, s'engagent à couvrir

la responsabilité découlant de la convention pertinente jusqu'à concurrence du montant des limites prévues par cette convention, ou, dans le cas soit de la Convention de 2001 sur les hydrocarbures de soute, soit de la Convention WRC de 2007, jusqu'à concurrence du montant des limites prévues par la Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée;

- v) déclaration attestant que la responsabilité découlant de la convention pertinente pour les dommages dus à un acte de terrorisme est couverte; et
- vi) la note attribuée à la compagnie d'assurance et/ou à ses réassureurs par une agence de notation indépendante et reconnue sur le plan international.

Les présentes Directives annulent les directives qui figurent à l'annexe 3 de la lettre circulaire No 3145.

* * *

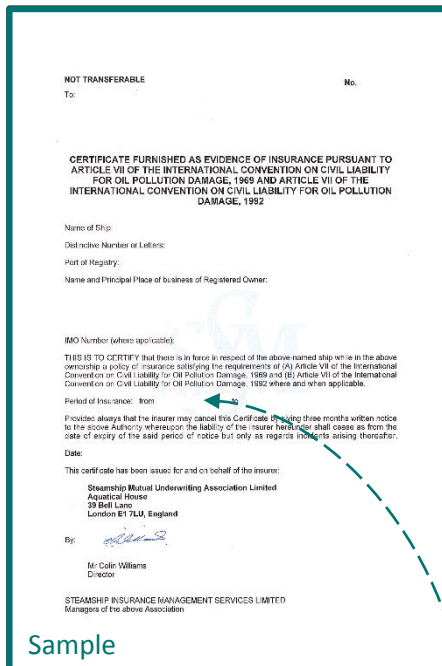
**DOCUMENT D'ORIENTATION SUPPLÉMENTAIRE SUR LES DIRECTIVES DE L'OMI (LETTRE CIRCULAIRE N° 3464 DE L'OMI)
DÉLIVRANCE PAR UN ÉTAT D'UN CERTIFICAT CLC**

L'assureur est affilié à
l'International Group*

OUI

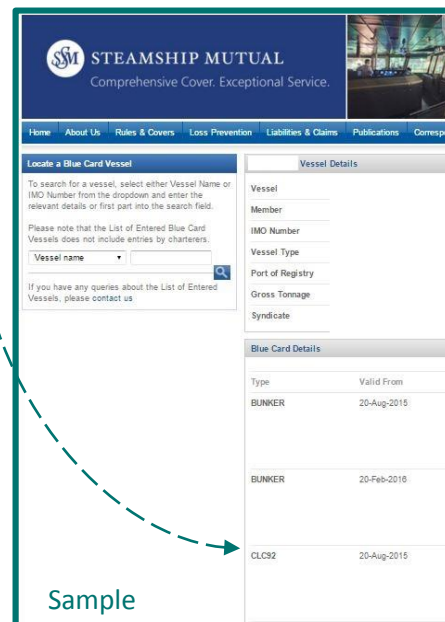
NON

1. Vérifier la carte bleue



Vérifier la validité de
la carte bleue sur le
site Web du Club
affilié

**2. Vérifier le site Web
du Club affilié**



Refuser si le site Web donne
des informations contraires et si le Club
affilié confirme que la carte bleue n'est
pas valide.

Délivrer le certificat CLC

*Membres de l'International Group:

- American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc
- Assuranceforeningen Skuld
- Gard P&I (Bermuda) Ltd.
- The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited
- The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association
- The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited
- The North of England Protecting & Indemnity Association Limited
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg)
- The Standard Club Ltd
- The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited
- Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club
- United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited
- The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Demander les documents ci-après:

- Documents appropriés sur l'assise financière de la compagnie et par conséquent sa solvabilité (par exemple, états financiers vérifiés des 3 dernières années)
- Approbation de l'exercice d'activités d'assurance par les autorités compétentes
- Documents appropriés sur la couverture de réassurance
- Note attribuée à l'assureur et/ou au réassureur
- Garantie par laquelle la compagnie ou sa société-mère s'engagent à couvrir la responsabilité découlant de la CLC de 1992 jusqu'à concurrence du montant des limites prévues par cette Convention
- Déclaration attestant que la responsabilité découlant d'un acte de terrorisme est couverte

Refuser si les documents demandés

- contredisent les informations de la carte bleue
- ne confirment pas que l'assise financière de l'assureur est suffisamment saine pour assurer une indemnisation rapide et adéquate.

Délivrer le certificat CLC
+ partager avec les États parties
à la CLC de 1992 les renseignements
sur l'assureur accepté.