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.3/14/10
20 janvier 2003
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)

Résumé: Le sinistre du *Prestige* et la pollution qui en résulte sont extrêmement regrettables et il est essentiel que les circonstances de ce très fâcheux évènement et les mesures capables de traiter efficacement de la sécurité et de la prévention de la pollution soient considérées séparément des questions de responsabilité et d'indemnisation.

Nombres d'initiatives prises les années précédentes par l'OMI et l'industrie des transports maritimes pour empêcher les déversements d'hydrocarbures par les pétroliers sont déjà appliquées et font l'objet de discussions plus nombreuses actuellement. Pour cette raison, les régimes de responsabilité et d'indemnisation devraient être axés sur ce pour quoi ils ont été conçus, à savoir l'indemnisation rapide et convenable des victimes des déversements d'hydrocarbures par les navires-citernes. Si l'on admet que c'est le but principal à atteindre, on pourrait envisager à cette fin la mise en place d'un fonds complémentaire de troisième niveau acceptable dans le cadre de la Conférence diplomatique prévue pour mai 2003. Cela, et le relèvement volontaire proposé des limites prévues pour les navires de petite taille, ne devraient pas poser les problèmes de droit conventionnel et de transition d'un régime à un autre, qu'une révision majeure du régime ne manquerait pas d'entraîner.

Mesures à prendre: Le Groupe de travail est invité à examiner les renseignements et avis exposés dans le présent document.

1 Introduction

INTERTANKO regroupe les propriétaires de quelque 2 000 navires-citernes et chimiquiers, contrôlés par les sociétés de 45 nations maritimes. Les armateurs pétroliers indépendants

répondant aux critères de qualité d'INTERTANKO peuvent en devenir membres. Les pétroliers doivent au minimum être classés par une société de classification membre de l'Association internationale des sociétés de classification et être inscrits auprès d'un Club P&I de l' International Group; les procédures et méthodes opérationnelles des armateurs dont aucun pétrolier ou dont la flotte n'ont fait l'objet de contrôle par l'État du port ne répondent pas aux normes acceptées sur le plan international.

2. Mesures visant à améliorer la sécurité des pétroliers et à renforcer la prévention de la pollution

2.1 Les mesures déjà arrêtées par l'OMI en vue d'éliminer progressivement les navires à coque simple et la qualité opérationnelle et technique, les régimes de vérification des compagnies pétrolières et le contrôle des escales dans les terminaux pétroliers dans le monde entier, l'amélioration des procédures de classification, le renforcement du contrôle par l'État du port et l'application et la mise en œuvre correctes par l'État du pavillon des réglementations existantes, outre le souci des propriétaires de respecter les normes et la qualité, portent déjà leurs fruits. De plus, il convient de noter que de nouvelles mesures proposées en vue d'éliminer progressivement les navires à coque simple et portant sur la qualité technique sont en cours d'élaboration. Nous ne considérons pas pour autant que la situation est satisfaisante, mais, pour plus d'efficacité, il serait souhaitable de s'attacher aux mesures qui ont fait leurs preuves. Conjuguées les unes avec les autres, elles ont permis de mettre l'accent de façon très précise sur la qualité dans le secteur pétrolier.

2.2 On peut se demander si les armateurs pétroliers se soucieront davantage de la qualité, ou si toute modification du régime de responsabilité visant à déplacer les risques financiers entre les différentes industries et leurs assureurs influera sur le comportement des parties responsables. Le remplacement de la flotte pétrolière ces dernières années a atteint des niveaux historiques: les armateurs pétroliers ont investi plus de US$ 78 milliards dans les pétroliers à double coque au cours des dix dernières années et le souci de la qualité et de la sécurité est déjà très élevé.

2.3 Il ne s'agit pas d'atténuer les graves conséquences des déversements d'hydrocarbures dus à des sinistres comme ceux du *Prestige* et de l'*Erika* pour les personnes des régions touchées. Rappelons toutefois que ces sinistres sont exceptionnels: les évènements tendent à diminuer comme l'indique l'annexe I au présent document, fondée sur les statistiques d'ITOPF qui montrent clairement une baisse significative et soutenue des déversements d'hydrocarbures par les pétroliers depuis 1990. Durant cette même période, l'activité du transport du brut par les pétroliers a augmenté de près de 30%, passant de 6 200 milliards de tonnes par mille nautique en 1990 à plus de 8 000 milliards de tonnes par mille nautique en 2001.

2.4. L'industrie des pétroliers s'est fermement engagée au cours des débats à envisager de nouvelles mesures destinées à empêcher ces sinistres catastrophiques - mettant notamment en cause des cargaisons polluantes - de survenir dans des zones sensibles ou autres, et elle poursuivra ses efforts, de concert avec les administrations participantes, au cours des mois à venir en vue d'élaborer des mesures techniques et opérationnelles appropriées qui permettraient véritablement d'éliminer les entreprises de transport à haut risque qui existent encore.

2.5 Il nous semble utile d'évoquer ce contexte général, qui donne une indication sur les mesures qui se sont avérées efficaces pour diminuer le nombre des déversements d'hydrocarbures par les navires-citernes. Il peut aussi servir de toile de fond pour toute prévision sur la manière dont devrait évoluer la tendance des déversements accidentels par les pétroliers.

3. Le problème des instruments multiples- La solution du troisième niveau

3.1 En dépit des efforts très réussis déployés par les administrations et le FIPOL, la confusion et les problèmes dus à la transition du régime de 1969/1971 à celui de 1992 montrent l'étendue de la difficulté qu'entraîneraient des modifications majeures du régime d'indemnisation existant par le

biais de nouveaux instruments. Si l'on admet que le but essentiel est d'indemniser les victimes en temps voulu et de façon convenable, il apparaît nécessaire d'envisager la mise en place d'un fonds complémentaire de troisième niveau approprié lors de la Conférence diplomatique qui doit se tenir en mai 2003.

3.2 Nous rappelons que par le biais de l'ajustement volontaire de la limite prévue pour les navires de petite taille tel que proposé par l'International Group of P&I Clubs, les propriétaires ont montré qu'ils étaient résolus à traiter du déséquilibre constaté sur le plan des contributions de l'industrie pétrolière et du secteur du transport maritime. Il est possible de procéder à ces deux modifications sans devoir exposer le système à un processus semblable à celui qui a été adopté lors de l'élimination du régime de 1969/1971. Toute révision importante impliquerait la coexistence d'instruments contractuels multiples pour une période prolongée en attendant l'adhésion possible mais incertaine des parties existantes aux nouveaux régimes, et bien que l'on ne sache pas si toutes les parties existantes y adhèreraient ou non.

4. Canalisation de la responsabilité – La responsabilité comme mesure visant à influer sur le comportement

4.1 INTERTANKO est assurément tout à fait favorable au régime existant, à toute amélioration et à tous relèvements des plafonds auxquels il soit possible de procéder dans le cadre du système en place. Malgré la réaction de nombre d'armateurs pétroliers, qui, en vertu des dispositions de canalisation de la Convention sur la responsabilité civile, sont potentiellement responsables des actes de plusieurs autres décideurs, INTERTANKO demeure convaincu que la seule façon de garantir une indemnisation effective et équitable des victimes des dommages par pollution consiste à protéger la canalisation de la responsabilité du propriétaire déclaré d'un navire pour éviter que les victimes des déversements d'hydrocarbures ne tentent de désigner des coupables préalablement à toute demande d'indemnisation. Les armateurs pétroliers acceptent que les chargeurs contribuent au fonds par le biais des paiements effectués par les réceptionnaires des cargaisons, et que les industries pour lesquelles les entreprises de transport d'hydrocarbures sont d'un intérêt majeur contribuent au fonds de manière à peu près identique.

5 Conclusions

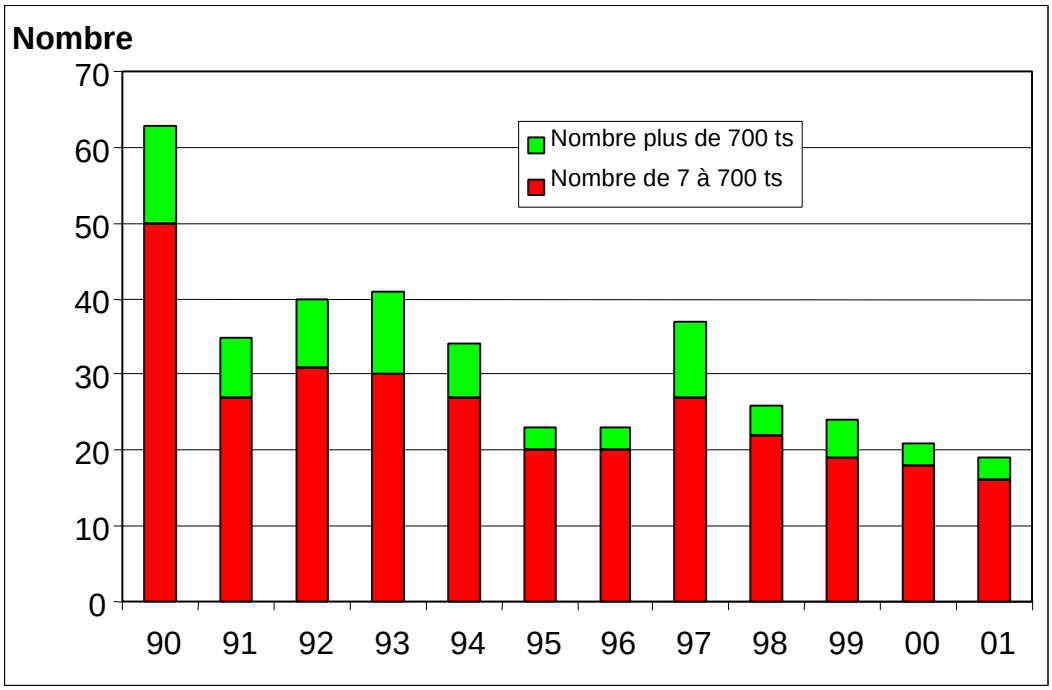
5.1 INTERTANKO estime que le système actuel fonctionne très bien s'agissant de servir les intérêts des victimes des déversements d'hydrocarbures dans le monde. La protection supplémentaire que garantira le troisième niveau du fonds complémentaire permettra de répondre à nombre de préoccupations mises en évidence au cours des années précédentes, notamment en ce qui concerne le niveau global d'indemnisation à la disposition des victimes des déversements d'hydrocarbures dans les régions particulièrement sensibles et la possibilité de régler ces demandes rapidement. Nous sommes conscients du fait que des problèmes semblables à ceux qui sont apparus lors de la transition du régime de 1969/1971 à celui de 1992 risquent de se poser de manière encore plus complexe en cas d'adoption d'un nouveau régime nécessitant à la fois plusieurs nouveaux instruments conventionnels en attendant l'éventuelle ratification de celui-ci par les États ou son application parallèlement aux conventions existantes.

5.2. De l'avis de l'industrie des navires-citernes et comme en attestent les résultats actuels, la mise en œuvre et l'exécution continues et rigoureuses des mesures adoptées par l'OMI par le biais de ses comités MSC, MEPC et autres, permettront d'autant mieux de réduire le nombre des déversements d'hydrocarbures et d'en atténuer la gravité. Il sera également possible d'inciter efficacement à accroître la sécurité et à éviter la pollution en développant de façon continue, avec les intérêts de l'industrie pétrolière, des mesures supplémentaires sur les plans technique et opérationnel et sur celui de la gestion de la sécurité.

5.3 Les armateurs pétroliers continuent de s'engager à appliquer ces mesures et encouragent les administrations à les soutenir également en utilisant les mécanismes appropriés de l'OMI et autres. Pour autant que les États souhaiteraient poursuivre le dialogue sur le système de

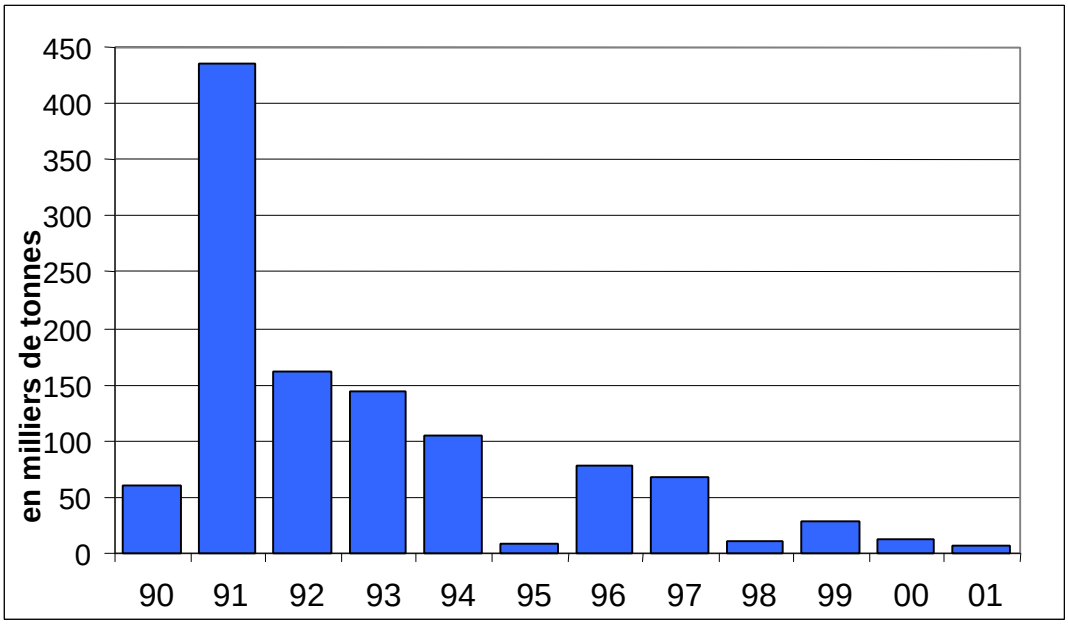
responsabilité, il nous semble que si l'objectif principal est d'indemniser les victimes rapidement et convenablement, il conviendrait de mettre en place un troisième niveau acceptable lors de la Conférence diplomatique prévue pour mai 2003.

* * *



Fréquence annuelle des déversements accidentels d'hydrocarbures 1990-2001
Source: ITOPF

Quantité annuelle d'hydrocarbures perdus à cause de sinistres mettant en cause des pétroliers 1990-2001 (en milliers de tonnes)
Source: ITOPF



Durant la même période, l'activité de transport de brut par les pétroliers est passée de 6 200 milliards de tonnes par mille nautique en 1999 à plus de 8 000 milliards de tonnes par mille nautique en 2001.