**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.3/14/1
27 novembre 2002
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

MISE AU POINT DU SYSTÈME DE CONTRIBUTIONS

**Document présenté par la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
(Fédération européenne des associations de stockistes indépendants)**

Résumé:	Lors des réunions du troisième Groupe de travail intersessions, celui-ci a examiné la question du juste équilibre à maintenir entre les contributions des différents intérêts dans le cadre des dispositifs existants, notamment dans l'éventualité de la mise en place d'un fonds complémentaire. Cette question préoccupe les stockistes indépendants représentés par la FETSA, puisque certains contributaires, dans divers pays, n'ont d'intérêt dans la cargaison reçue que dans la mesure où ils assurent des services de stockage temporaire: ils réceptionnent en effet la cargaison, mais ce pour le compte d'un principal. Le présent document vise à formuler une proposition fondée sur les définitions énoncées dans la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS), qui soit donc compatible avec cette convention, laquelle présente en effet d'une manière plus précise la fonction du stockage indépendant dans le cadre des structures commerciales existantes.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à examiner cette proposition dans le cadre de la modulation du système de contributions.

1 Introduction: la fonction relative des entreprises de stockage

1.1 Les entreprises de stockage fournissent des dépôts pour le stockage de gros volumes de liquides en vrac. Il s'agit le plus souvent de pétrole brut, de produits pétroliers et de produits chimiques, mais aussi de liquides aptes à la consommation, tels que huiles et matières grasses comestibles. La

réception et la livraison de ces produits se font par mer, par barge fluviale, par route, par chemin de fer ou encore par oléoduc. Le stockage constitue l'interface entre ces différents modes de transport. Le secteur du stockage et les exploitants des différents modes de transport ont bien évidemment un intérêt et un engagement communs, à savoir atteindre des normes de sécurité et de protection de l'environnement élevées dans toutes leurs opérations. L'industrie fournit en outre aux clients des services supplémentaires comme le chauffage ou le mélange de produits. L'une des forces de cette industrie est sa capacité à répondre aux différents besoins des clients de manière à la fois efficace, sûre et rentable pour un vaste éventail de produits, éventail, qui plus est, en constante évolution.

1.2 Les entreprises indépendantes de stockage, regroupées au sein de la FETSA, ne possèdent pas les produits qu'elles stockent, ceux-ci étant stockés pour le compte de tierces parties. Cela contraste avec la situation des installations de stockage sur place, qui appartiennent à une installation de production, à laquelle, en outre, elles sont souvent physiquement rattachées. Cette différence entre stockage indépendant et stockage interne est particulièrement significative quand il s'agit de recouvrer des coûts encourus du fait de la législation. Ces coûts sont souvent relativement peu élevés par rapport à la valeur du produit pour le client, par exemple par rapport aux prix à la consommation du carburant pour automobiles, mais ils sont démesurés par rapport aux coûts du seul stockage. De plus, l'expérience montre qu'il n'est pas possible de recouvrer ces montants avec les taux en vigueur entre les sociétés de stockage et leurs partenaires.

1.3 Cette situation s'aggrave quand il s'agit de coûts encourus a posteriori. Les exemples les plus parlants à cet égard sont les sinistres dont le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures reconnaît qu'ils peuvent donner lieu à indemnisation. Un nombre considérable d'entreprises de stockage regroupées au sein de la FETSA ont été désignées comme étant des 'réceptionnaires', et ce bien que le produit visé ne leur appartienne pas, comme cela est expliqué plus haut. Or, ces coûts interviennent longtemps après la conclusion d'un marché. Les clients ne sont qu'exceptionnellement disposés à rouvrir leurs livres de comptes. Cela signifie souvent que des marchés conclus antérieurement, assortis d'une marge commerciale viable, sur laquelle des impôts ont été payées, sont désormais à perte. Plusieurs entreprises de stockage ont tenté d'introduire des clauses rectificatrices dans leurs contrats, mais en vain du fait des conditions prévalant sur le marché. Cette situation ne peut que s'aggraver dans l'éventualité de la mise en place d'un fonds complémentaire.

1.4 La FETSA estime que les sociétés de stockage sont injustement frappées et connaissent des difficultés au regard de leur importance économique dans l'ensemble du cycle des échanges internationaux des produits visés par le Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Dans un autre ordre d'idées, la FETSA reconnaît que les entreprises de stockage sont importantes en termes de volume du chiffre d'affaires et pourraient avoir un rôle dans le fonctionnement administratif harmonieux du Fonds.

2 Solution envisageable

2.1 Il s'agit donc pour la FETSA et ses membres de déterminer la manière de continuer de jouer un rôle déterminant dans le fonctionnement du Fonds sans pour autant avoir à supporter de fardeau financier inéquitable et imprévisible. La solution réside peut-être dans la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD, dite aussi Convention HNS), article premier, paragraphe 4, alinéa a), sur la notion de 'réceptionnaire', et article premier, paragraphe 10, pour la cargaison en transit, sur la question de la 'cargaison donnant lieu à contribution':

> "la personne qui reçoit effectivement la cargaison donnant lieu à contribution qui est déchargée dans les ports et terminaux d'un État Partie, étant entendu que, si au moment de la réception, la personne qui reçoit effectivement la cargaison agit en tant que mandataire pour le compte d'une autre personne qui est soumise à la juridiction d'un quelconque État

Partie, le mandant sera considéré comme étant le réceptionnaire, si le mandataire révèle au Fonds SNPD l'identité du mandant",

"'Cargaison donnant lieu à contribution' signifie toute substance nocive ou potentiellement dangereuse qui est transportée par mer en tant que cargaison à destination d'un port ou d'un terminal situé sur le territoire d'un État Partie et qui est déchargée dans cet État. Une cargaison en transit qui est transférée d'un navire à un autre directement ou en passant par un port ou un terminal, que ce soit en totalité ou en partie, au cours de son transport du port ou terminal de chargement initial au port ou terminal de la destination finale n'est considérée comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de sa réception au lieu de destination finale".

2.2 Cet instrument de divulgation permet d'atténuer les effets inéquitables du fait de la relation établie entre réception de la cargaison et entreprise de stockage. D'autres solutions pourraient consister, notamment, à autoriser les paiements différés au sens convenu lors de la Conférence HNS.

3 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

3.1 L'Assemblée du FIPOL et le troisième Groupe de travail intersessions sont invités à examiner la question du système de contribution, en ce qui concerne notamment la position et le rôle des entreprises de stockage classées comme étant des réceptionnaires selon le système en vigueur du Fonds en général et pour ce qui est de la création éventuelle de fonds complémentaires en particulier, et à formuler des recommandations à l'attention de l'Assemblée du FIPOL et du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI).