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.3/14/2
7 janvier 2003
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

PROPOSITION DE REVISION DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITE CIVILE ET DE LA CONVENTION PORTANT CREATION DU FONDS

Document présenté par le Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF)

Résumé: L'OCIMF propose de modifier selon les trois axes ci-après les Conventions relatives à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures:

i) La limite de la responsabilité des propriétaires de tous les navires, quelle que soit leur jauge, devrait être de 90 000 000 DTS en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

ii) Tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, quel qu'en soit le volume, devraient être tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière conformément à l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile, pour couvrir leur responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.

iii) En cas de demandes d'indemnisation pour pollution par les hydrocarbures formées sur le territoire d'un État partie à la Convention sur la responsabilité civile, à la Convention portant création du Fonds et au Fonds complémentaire, et susceptibles de dépasser [ ] millions de DTS, c'est le mémorandum d'accord conclu entre l'International Group et les FIPOL qui devrait s'appliquer à l'instruction des dossiers et au règlement des demandes.

L'OCIMF espère qu'il serait ainsi possible d'augmenter sensiblement les crédits consacrés à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tout en veillant à ce que les propriétaires de navires assument une plus grande part des coûts des déversements d'hydrocarbures, de manière à inciter à de meilleurs comportements dans le cadre de l'exploitation des pétroliers à des fins de sécurité maritime et de protection du milieu marin.

Mesures à prendre: Le Groupe de travail est invité à examiner les propositions de l'OCIMF et à les inscrire dans leurs recommandations à l'Assemblée.

1 Introduction

1.1 Les 45 membres du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF) représentent la quasi-totalité des compagnies pétrolières mondiales. Les membres de l'OCIMF contribuent à hauteur d'environ 60% au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ils s'intéressent donc de très près à la structure et au fonctionnement de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

1.2 L'OCIMF a soumis un document, en date du 25 mars 2002 (92FUND/WGR.3/11/2), relatif à l'examen du régime international d'indemnisation et en particulier à la création d'un Fonds complémentaire. L'OCIMF y rappelait que ces dispositifs reposent sur deux critères majeurs:

1.2.1 Il convient d'indemniser correctement et rapidement les victimes de dommages dus aux déversements d'hydrocarbures; et

1.2.2 Le régime d'indemnisation doit correspondre à un objectif général d'amélioration de la sécurité maritime et de réduction du nombre de déversements d'hydrocarbures.

1.2.3 L'OCIMF souscrit aux principes de base de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Cela étant, si l'on estime qu'il a été satisfait au premier critère d'une manière générale, l'OCIMF reste préoccupé du fait que le deuxième critère risque d'être compromis par la mise en place du fonds complémentaire si celui-ci est financé uniquement par les réceptionnaires d'hydrocarbures. L'OCIMF a soutenu à titre de solution provisoire la création d'un fonds complémentaire initialement financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, mais il considère qu'à plus long terme la participation des propriétaires de navires-citernes au fonds complémentaire sur la base d'un dollar pour un dollar est impérative du point de vue environnemental afin d'améliorer la sécurité maritime. Cette proposition a été critiquée au motif principalement que sa mise en œuvre serait techniquement trop difficile pour des questions de droit conventionnel.

2 Propositions de l'OCIMF

2.1 L'objectif de l'OCIMF demeure celui qui est indiqué au paragraphe 1.2 ci-dessus.

2.2 Cependant, le deuxième critère risque d'être compromis par le protocole proposé relatif au Fonds complémentaire, car il tend à déplacer l'équilibre du système d'indemnisation et à le faire reposer sur les réceptionnaires d'hydrocarbures, et ce à un moment où il faudrait au contraire que les propriétaires de navires assument une plus grande part du coût des incidents de pollution par les hydrocarbures, ce qui les inciterait à améliorer leur comportement.

2.3 **Révision de la première proposition de l'OCIMF**– au vu des objections formulées à l'égard de la proposition initiale de l'OCIMF, on a examiné plus avant d'autres manières d'atteindre les objectifs de l'OCIMF. Des solutions plus simples et plus directes sont ici proposées. L'OCIMF estime ainsi qu'il conviendrait de porter à 90 millions de DTS la limite de la responsabilité civile pour tous les navires (quelle qu'en soit la jauge ou la capacité).

2.4 La limite de 90 millions de DTS proposée par l'OCIMF pour tous les navires correspond approximativement au nouveau plafond prévu par la Convention sur la responsabilité civile, avec effet à compter du 1er novembre 2003 pour tous les navires d'une jauge brute supérieure à 140 000 unités. Ce plafond de 90 millions de DTS proposé par l'OCIMF pour la Convention sur la responsabilité civile devrait être révisé quand le plafond du fonds complémentaire envisagé aura été fixé par la Conférence diplomatique, qui se tiendra en mai 2003.

2.5 On trouvera ci-dessous des diagrammes indiquant i) la situation relevant des Conventions en novembre 2003, ii) la situation relevant des Conventions en novembre 2003 s'agissant du fonds

complémentaire et de la proposition de limite volontaire du Groupe international et, iii) la situation envisagée par l'OCIMF.

Figure 1

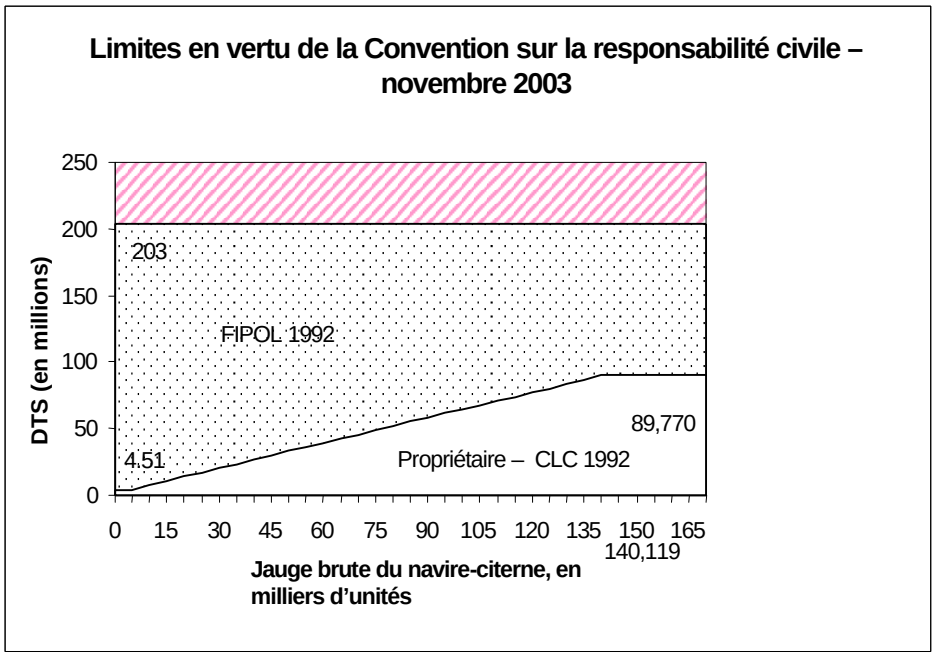


Figure 2

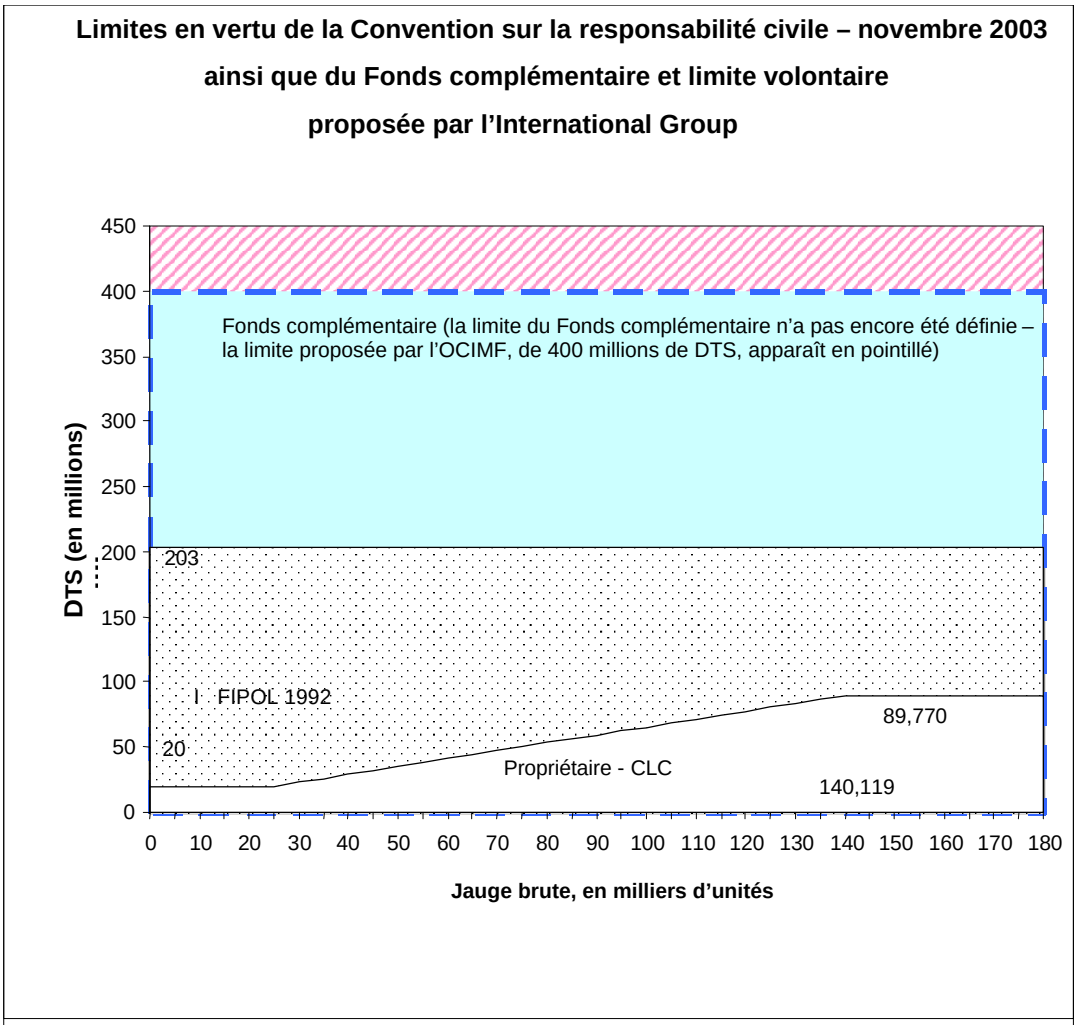
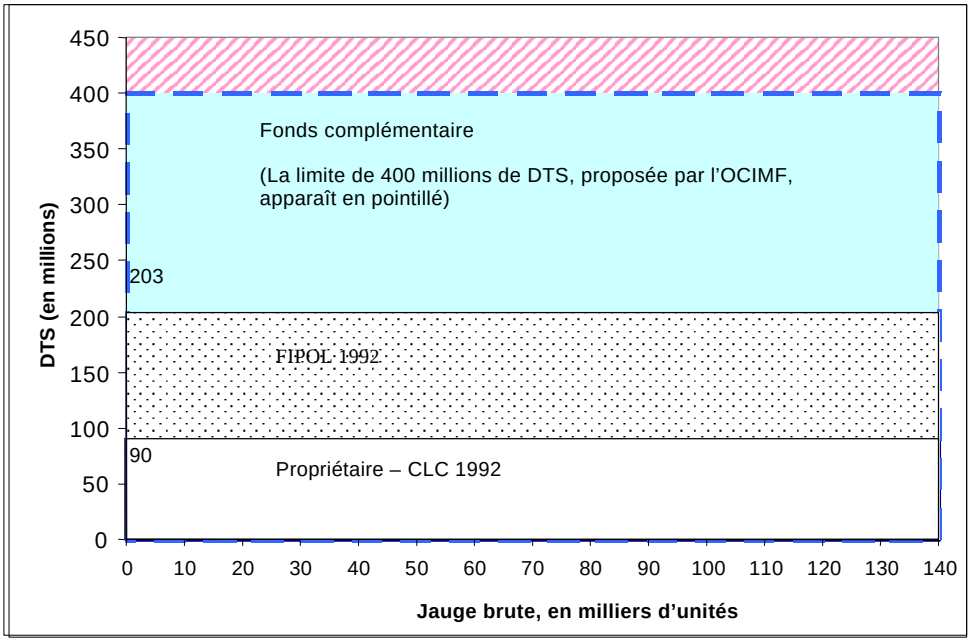


Figure 3

Limites du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire proposé, telles que modifiées d'après la proposition de l'OCIMF



2.6 **Deuxième proposition de l'OCIMF** - L' OCIMF est préoccupée du fait que les navires de petite taille, transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, semblent souvent ne pas avoir souscrit d'assurance ou ne pas être assurés comme il conviendrait (voir les exemples énoncés au paragraphe 4.5.2.5). Tel qu'il est rédigé, l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile ne requiert en aucun cas que les propriétaires de ces navires soient assurés pour couvrir leur responsabilité pour les dommages par pollution. C'est pourquoi l'OCIMF propose que tous les navires (sans limite inférieure) transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison soient tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière comme l'exige l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, pour les navires transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

2.7 **Troisième proposition de l'OCIMF** – Afin que les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures relevant exclusivement des limites prévues par la Convention sur la responsabilité civile telle que révisée d'après la proposition de l'OCIMF soient traitées de manière identique aux demandes relevant à la fois de la Convention sur la responsabilité civile, telle que révisée, de la Convention portant création du Fonds et du fonds complémentaire, il est proposé que dans les cas où l'ensemble des demandes au titre d'un sinistre déterminé risque de dépasser [ ] million de DTS, ces demandes soient traitées et réglées comme si le mémorandum d'accord conclu entre l'International Group of P&I Clubs et le Secrétariat des FIPOL s'appliquait, même dans les cas non susceptibles de donner lieu à des demandes contre le FIPOL.

3 Incidence des propositions de l'OCIMF

3.1 L'OCIMF prévoit que ses propositions auront les effets suivants:

3.2 On reconnaît que les déversements provenant de navires de petite taille peuvent être aussi coûteux que ceux des navires de grande taille et que, par conséquent, il n'est ni logique ni opportun d'envisager la limite de responsabilité selon une échelle mobile: la proposition visant à adopter

une limite forfaitaire applicable à tous les navires-citernes, quelle que soit leur jauge ou capacité, admet que les navires-citernes de petite taille peuvent donner lieu à des déversements coûteux. L'étude de l'OCIMF (voir le paragraphe 4.3.5 ci-dessous ainsi que le tableau) indique qu'il n'existe que peu de corrélation entre le coût du déversement et la taille du pétrolier en cause. La limite forfaitaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile est à la fois compatible avec la limite forfaitaire des FIPOL et plus simple que le dispositif existant, fondé en partie sur une échelle mobile dépendant de la jauge brute du navire et en partie sur la limite forfaitaire des navires d'une jauge brute de plus de 140 000 unités.

3.3 Il n'y a pas de frais supplémentaire au titre d'une réassurance P&I: le relèvement de la limite ne devrait pas entraîner d'augmentation majeure du coût P&I au titre d'une réassurance P&I contre la pollution étant donné que l'allocation actuelle de prime de réassurance accordée aux propriétaires de navires-citernes est déjà suffisamment élevée pour prendre en compte les déversements survenus dans les eaux des États-Unis où la Convention sur la responsabilité civile n'est pas applicable, et, ce, en dépit des primes supplémentaires spécifiques pour les voyages aux États-Unis. De plus, le relèvement de la limite de responsabilité ne dépasse pas le champ actuel des dispositions de réassurance P&I. Toute augmentation du dispositif de réassurance P&I atténuerait l'effet d'une hausse éventuelle des primes de réassurance.

3.4 Les propriétaires de navires acquittent davantage de demandes: selon l'étude menée par l'OCIMF, environ 83% du nombre (et 42% du montant) des demandes pour la période allant de 1980 à 1999 y compris, relèveraient intégralement de la limite révisée de la Convention sur la responsabilité civile selon la proposition de l'OCIMF alors qu'auparavant les demandes étaient entièrement ou en partie acquittées par le Fonds de 1971 ou de 1992, selon que de besoin (voir le graphique circulaire A du tableau).

3.5 Les risques encourus par les FIPOL: le montant des risques encourus par les FIPOL serait réduit mais le montant encouru par les réceptionnaires d'hydrocarbures augmenterait du fait de la mise en place du fonds complémentaire. Les propriétaires de navires et leurs assureurs prendraient à leur charge une part initiale plus importante des coûts des déversements, conformément au principe pollueur-payeur.

3.6 Les réceptionnaires d'hydrocarbures: les réceptionnaires d'hydrocarbures des États recevant de gros volumes d'hydrocarbures bénéficieraient du relèvement des limites de la Convention sur la responsabilité civile et d'une plus grande couverture P&I pour les navires de petite taille.

3.7 Les navires-citernes nationaux de petite taille: dans certains États parties à la Convention sur la responsabilité civile, ces propositions peuvent avoir des incidences défavorables pour ce qui est des navires-citernes nationaux de petite taille. Une solution consisterait à adopter une disposition semblable à celle de la Convention SNPD (article 5), qui permet à un État partie d'exclure du champ d'application de la Convention les navires-citernes d'une jauge brute maximale déterminée qui effectuent du cabotage dans les eaux de cet État et d'imposer ses propres prescriptions nationales dans le secteur en question.

3.8 Les États du pavillon: les États du pavillon n'ont pas à craindre que cette proposition présente des désavantages sur le plan de la concurrence pour leurs flottes, à moins que le propriétaire n'ait bon nombre de déversements à son actif. L'OCIMF estime que les assureurs P&I seront de plus en plus nombreux à souhaiter décider soit de faire en sorte que leurs tarifs reflètent les déversements d'hydrocarbures, soit de retirer la couverture d'assurance. Cela peut inciter quelques propriétaires à quitter le secteur pétrolier mais améliorerait considérablement les résultats de l'ensemble de l'industrie du point de vue de l'environnement. Selon cette proposition de l'OCIMF, les États adoptant la Convention sur la responsabilité civile telle que révisée dénonceraient la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et les pétroliers déversant des hydrocarbures dans les eaux de ces États seraient responsables selon les limites prévues dans la Convention telle que révisée, quel que soit leur pavillon.

3.9 Les Certificats d'assurance: des certificats attestant que l'assurance ou autre garantie financière satisfait aux dispositions de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile seraient délivrés pour les navires utilisés pour les échanges commerciaux avec les États ayant adopté les plafonds, par les autres États qui appliquent la proposition de l'OCIMF relative à la Convention sur la responsabilité civile exactement comme cela a été le cas il y a quelques années lors de l'adoption de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3.10 Rédaction: Les modifications proposées sont relativement simples et n'appellent que de légères mises au point d'ordre rédactionnel des articles V et VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3.11 Entrée en vigueur: la proposition serait ouverte à tous les États signataires ou non de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Il est envisagé que les propositions prendraient effet par le biais de protocoles relatifs à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds, qui entreraient en vigueur 12 mois après que plusieurs États dotés d'unités minimales de jauge brute et ayant reçu des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution les auront ratifiés ou y auront adhéré. Les critères seraient analogues à ceux qui ont été appliqués pour l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

4 Raison d'être des propositions de l'OCIMF

4.1 Les propositions antérieures de l'OCIMF ont fait l'objet de critiques énoncées dans un document (92FUND/WGR.3/11/5, en date du 15 avril 2002) soumis par Intertanko, intitulé 'Examen du régime international d'indemnisation'. Ce document était lui même en grande partie inspiré d'un document de l'International Group, daté du 20 mars 2002 (92FUND/WGR.3/11/1). Le présent paragraphe répond à certains arguments susceptibles d'être avancés contre les propositions de l'OCIMF.

4.2 L'OCIMF souscrit au point de vue selon lequel l'objet des Conventions est d'assurer une indemnisation rapide et efficace des victimes de sinistres ayant entraîné une pollution par les hydrocarbures, même pour les sinistres les plus graves (paragraphe 1.2 du document 92FUND/WGR.3/11/5, daté du 15/4/02, soumis par Intertanko) et non pas de 'punir' un coupable. Pour ce faire, il faut notamment éviter d'aborder la question de la responsabilité civile, rendre très difficile à remettre en cause le critère régissant le droit de limiter la responsabilité et, enfin, canaliser la responsabilité (paragraphe 3 du document 92FUND/WGR.3/11/1, présenté par l'International Group). Les propositions de l'OCIMF visent à ce que les propriétaires de navires et leurs assureurs P&I jugent souhaitable une prise en charge directe du coût des déversements d'hydrocarbures, et à encourager ainsi les propriétaires de navires à adopter de meilleures pratiques pour réduire le nombre de déversements et garantir des mers plus propres.

4.3.1 Selon une étude menée par l'International Group (document 92FUND/WGR.3/8/3), sur 360 déversements d'hydrocarbures, les limites prévues dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds permettent d'assurer un partage équitable du coût total de l'indemnisation au titre des déversements d'hydrocarbures entre propriétaires de navires et réceptionnaires d'hydrocarbures. Par 'équitable' nous croyons comprendre que, d'après l'International Group, le montant global des indemnités versées au cours d'une période déterminée est réparti de manière égale entre les propriétaires des navires et les réceptionnaires de la cargaison.

4.3.2 Pour l'OCIMF, l'étude de l'International Group manque d'exactitude; les conclusions que les armateurs cherchent à tirer sont par ailleurs fausses. Les raisons de cette position sont exposées aux paragraphes 4.3.3 à 4.3.3.5.

4.3.3 Cette étude ne contient aucune donnée fondamentale par rapport à laquelle il serait possible de confirmer les conclusions. En particulier, elle ne donne aucune précision sur les points suivants en ce qui concerne les 360 sinistres qui auraient été couverts: -

- Noms des navires
- Jauge brute des navires
- Date des sinistres
- Coût global des sinistres

4.3.4 Le Directeur de l'OCIMF a écrit le 20 août 2002 au Secrétaire et responsable administratif de l'International Group pour lui demander des renseignements sur la question mentionnée au paragraphe 4.3.1 ci-dessus, sans succès.

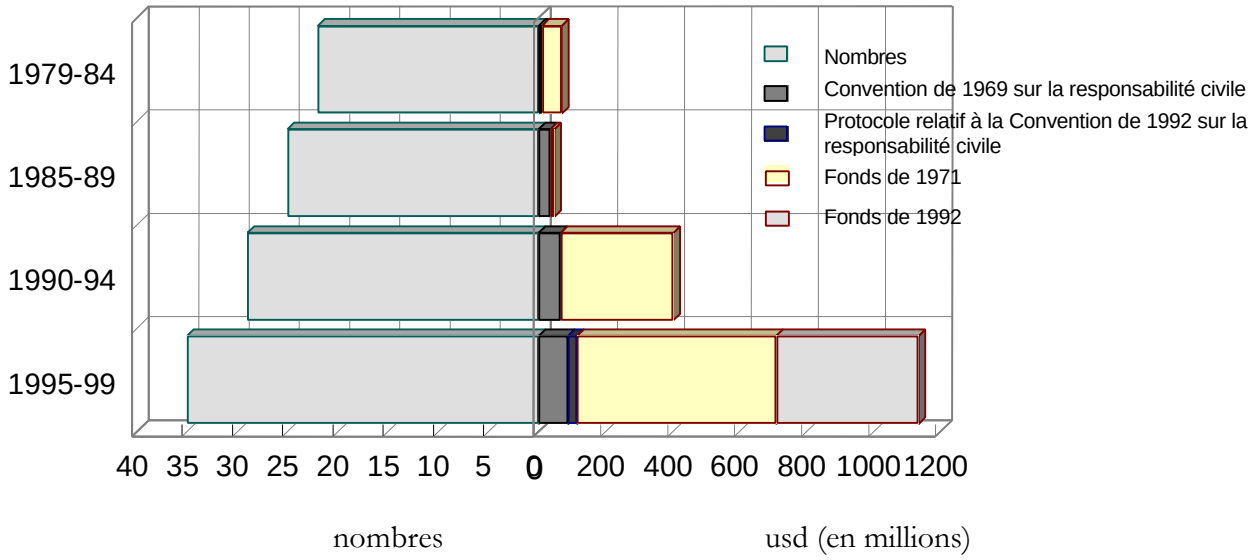
4.3.5 Faute de pouvoir vérifier les résultats de l'étude effectuée par l'International Group, l'OCIMF a décidé de mener à bien sa propre étude d'après les renseignements à la disposition du public qui figurent dans les annexes XVII et XVIII du Rapport annuel 2001 des FIPOL. Cette étude se trouve en annexe au tableau. En résumé, les conclusions du rapport indiquent ce qui suit: -

Des sinistres dont il est question dans le Rapport annuel des FIPOL, les propriétaires de navires ont versé US$280,5 millions tandis que les Fonds ont payé US$1 814 millions.

-

- Le coût moyen des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître, par tranches de 5 ans à partir de 1980 progresse comme suit:-

Augmentation des demandes de 1979 à 1999 – nombre et montant

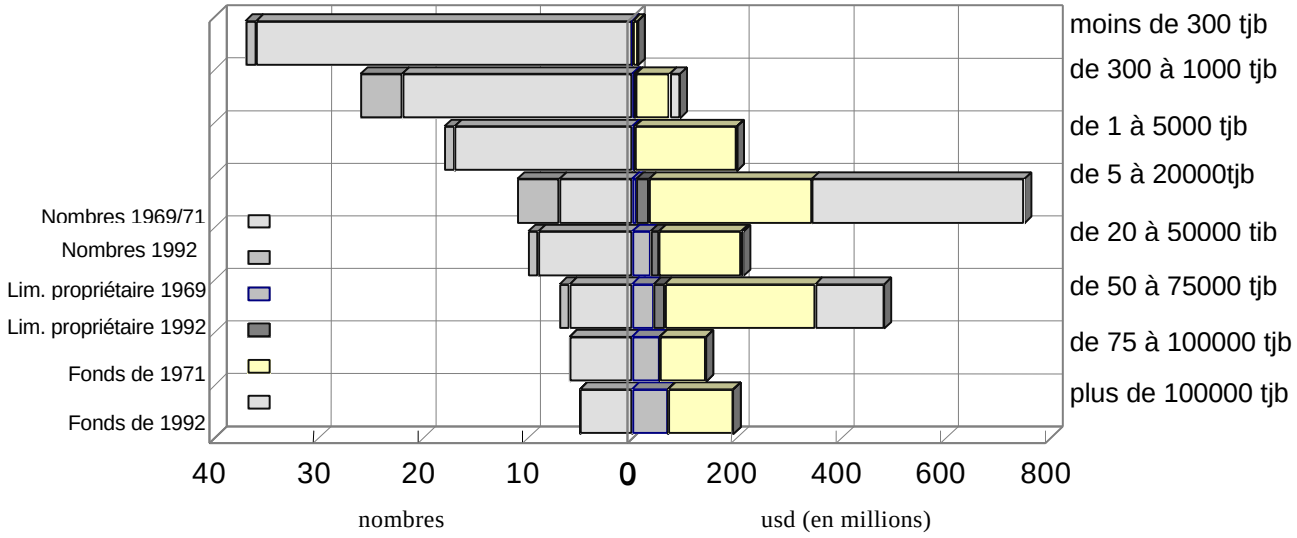


- Il n'y a guère de correlation entre le coût des sinistres et la taille des navires-citernes en question; l'on peut affirmer, d'une manière générale, que le nombre relativement restreint des grosses demandes d'indemnisation concerne les pétroliers de plus de 40 000 tjb, mais cela n'est pas toujours le cas. Par exemple, le coût du sinistre du *Keumdong No 5* à la charge du FIPOL est de près de US$17 millions, alors que la jauge brute de la barge n'était que de 481 unités et que seulement 1 280 tonnes d'hydrocarbures ont été déversées. Certains des sinistres les plus coûteux dont les FIPOL ont eu à traiter ne se rapportaient

qu'à des navires de taille relativement petite. Le *Nakhodka* avait une jauge brute de 13 159 unités mais les demandes réglées par le Fonds dans le cadre de ce sinistre et les demandes en attente se chiffrent à plus de £140 millions ou environ US$210 millions. La jauge brute de l'Erika ne dépassait pas 19 666 unités mais, au 27 juin 2002, 6 206 demandes d'indemnisation avaient été présentées pour un montant total de FF1 038 millions (environ £102 millions ou US$158 millions). Sans compter les demandes, de plus de FF2,4 milliards, formées par le Gouvernement français et TotalFinaElf.

Versement des indemnités selon la jauge brute

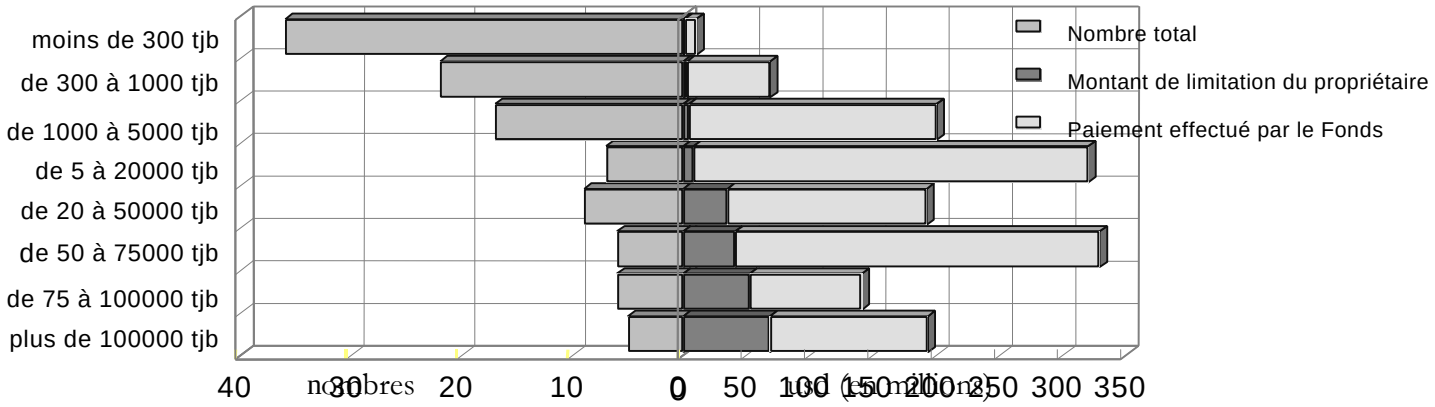
Montants signalés par le FIPOL, relevant des Conventions de 1969/71 ainsi que des Protocoles de 1992



Il conviendrait de noter que la catégorie de préjudices les plus coûteux concernait à elle seule des navires-citernes d'une jauge brute de 5 000 à 20 000 unités.

Versement des indemnités selon la jauge brute

Montants signalés par le FIPOL, relevant des Conventions de 1969 et de 1971



4.4.1 Toujours selon l'étude de l'International Group dont il est question au paragraphe 4.3.1 ci-dessus, les plafonds des Conventions de 1992 'auraient plus que suffi pour indemniser intégralement les coûts effectifs afférents à tous les déversements ayant eu lieu ailleurs qu'aux États-Unis durant la période 1990 à 1999, avec l'exception probable de l'*Erika* et du *Nakhodka*, dont on ignore encore

le montant total des demandes approuvées' (en fait, depuis que ces lignes ont été écrites, les demandes au titre du sinistre du *Nakhodka* sembleraient ne pas devoir dépasser le plafond actuel du FIPOL, de £121 millions). A partir de ce raisonnement, on peut donc penser qu'il n'est guère utile d'envisager un relèvement important du plafond de la responsabilité des navires-citernes pour indemnisation au titre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

4.4.2 L'argument de l'International Group, à savoir qu'un relèvement des plafonds en vertu des Conventions de 1992 n'est pas nécessaire parce que par le passé ceux-ci auraient suffi pour indemniser toutes les victimes, n'est guère défendable, et ce pour les raisons suivantes:

4.4.2.1 Le coût des opérations de nettoyage et des indemnisations augmente inexorablement;

4.4.2.2 Les plafonds sont suffisamment bas pour obliger dans certains cas à verser les indemnités au prorata, ce qui retarde l'indemnisation des victimes (par exemple dans les affaires du *Haven*, de l'*Erika* et du *Nakhodka*).

4.4.2.3 Il conviendrait de traiter avec la plus grande prudence les chiffres avancés dans l'étude de l'International Group car celui-ci refuse de révéler les données de base sur lesquelles étaient fondées les conclusions de l'étude;

4.4.2.4 L'argument de l'International Group ignore l'impératif environnemental qui veut que les propriétaires de pétroliers soient encouragés à améliorer leur comportement;

4.4.2.5 Dans plusieurs affaires, certains demandeurs ont renoncé à leurs demandes ou ont accepté que celles-ci ne soient traitées qu'en dernier lieu (par exemple Texaco dans l'affaire du *Sea Empress*, le Gouvernement du Royaume-Uni dans les affaires du *Braer* et du *Sea Empress*, et TotalFinaElf et le Gouvernement français (en avant dernier) dans l'affaire de l'*Erika*). Dans le cas contraire, les fonds disponibles n'auraient peut-être pas suffi pour indemniser tous les demandeurs intégralement.

4.5.1 L'International Group a reconnu que si le fonds complémentaire était adopté, les réceptionnaires d'hydrocarbures verraient leurs risques financiers augmenter inévitablement et pourraient connaître une augmentation disproportionnée des coûts dans le cas d'un ou de plusieurs grands déversements d'hydrocarbures. L'International Group a donc proposé une augmentation volontaire des limites minimales prévues dans les Conventions de 1992 dans les États ayant ratifié le Protocole portant création du fonds complémentaire (que le montant des demandes ait été ou non suffisamment élevé pour atteindre réellement le niveau du fonds complémentaire). Il est entendu que la limite minimale volontaire de responsabilité des navires-citernes en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, en cours d'examen, est de l'ordre 20 millions de DTS.

4.5.2 La proposition de l'International Group visant à relever le plafond pour les navires-citernes de petite taille par le biais d'un accord volontaire est bonne, mais ne va pas assez loin, et ce pour les raisons suivantes:-

4.5.2.1 Elle ne s'applique qu'aux déversements survenus dans les États ayant ratifié le Protocole relatif au fonds complémentaire.

4.5.2.2 La limite inférieure de 20 millions de DTS n'aurait été suffisante que si le fonds complémentaire était financé à raison d'un dollar par les propriétaires de navires et d'un dollar par les réceptionnnaires d'hydrocarbures, comme l'OCIMF l'avait initialement proposé. Toutefois, cette proposition n'a été émise que 'dans le contexte des Conventions de 1992. Il s'ensuit donc qu'en cas de modification de tout élément essentiel des Conventions de 1992 relatif à la responsabilité des propriétaires de navires, les propriétaires et leurs Clubs se réserveraient le droit se de retirer du mécanisme proposé' (paragraphe 6 du document FIPOL 92FUND/WGR.3/11/1, établi par l'International Group).

4.5.2.3 L'International Group avance que son dispositif volontaire rétablira un équilibre 'équitable' entre propriétaires de navires et réceptionnaires d'hydrocarbures concernant le financement des paiements des indemnités. L'OCIMF ne souscrit pas à ce point de vue pour les raisons exposées aux paragraphes 4.3.2 et 4.5.2.2 ci-dessus.

4.5.2.4 Le barème selon lequel l'International Group propose de porter de 4,51millions de DTS à 20 millions de DTS la limite pour les navires de petite taille, est disproportionné par rapport à l'augmentation probable des risques financiers des réceptionnaires d'hydrocarbures par le biais du fonds complémentaire proposé. Il ne suit même pas l'évolution du montant des demandes d'indemnisation.

4.5.2.5 Il est une autre question importante dont la proposition de l'International Group ne tient pas compte: les propriétaires de navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne sont nullement tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière. Or, ce sont ces navires qui sont en cause dans plus de la moitié des sinistres dont les Fonds ont à connaître depuis 1980 (voir le deuxième graphique du tableau figurant page 20). Plusieurs de ces navires n'avaient pas souscrit d'assurance ou d'assurance appropriée, d'où la part disproportionnée des coûts d'indemnisation à la charge des FIPOL. La proposition de l'OCIMF permettrait aux Fonds d'engager des actions en justice directement contre les assureurs au cas où le propriétaire n'interviendrait pas, quels que soient les moyens de défense éventuels invoqués par l'assureur contre le propriétaire.

Exemples de cas où les propriétaires de navires-citernes en cause dans des déversements d'hydrocarbures n'avaient pas souscrit d'assurance ou d'assurance appropriée: -

- *Akari* (25.8.87) – L'assureur P&I a retiré l'assurance prétendument en raison du non respect du règlement du Club mais a finalement acquitté une partie des dépenses de nettoyage.
- *Osung N°3* (3.4.97) – La barge (786 tjb), assurée à concurrence de US$1 million par sinistre, a fait l'objet d'un déversement qui a donné lieu à des demandes d'un montant de Won 8 525 307 366 (soit environ US$7 660 000).
- *Pontoon 300* (7.1.98) La barge (4 233 tjb) a laissé s'échapper 8 000 tonnes d'hydrocarbures, ce qui a donné lieu à des demandes pour pollution d'un montant de Dh EAU 205 millions (environ US$55 875 000) – Le Fonds de 1971 soutient que la plupart des demandes sont à présent frappées de prescription mais les versements des indemnités aux victimes sont à ce jour limités à 75% de pertes subies. La barge n'était couverte par aucune assurance en responsabilité pour les cas de pollution par les hydrocarbures.
- *Al Jaziah 1* (24.1.00): Le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb) a sombré au large des Émirats arabes unis, laissant s'échapper 1 200 tonnes d'hydrocarbures. Le navire n'était couvert par aucune assurance en responsabilité pour les cas de pollution par les hydrocarbures. Les FIPOL ont acquitté les frais de nettoyage pour environ US$700 000 et doivent traiter des nouvelles demandes, d'un montant de US$1 418 000.
- *Zeinab* (14.4.01): Le *Zeinab* (2 178 jb) a coulé au large des Émirats arabes unis, laissant s'échapper quelque 400 tonnes d'hydrocarbures. Des demandes d'indemnisation d'un montant de US$480 000 ont été soumises au titre du coûts des opérations de nettoyage et l'on s'attend à de nouvelles demandes. Le *Zeinab* n'était couvert par aucune assurance en responsabilité pour les cas de pollution par les hydrocarbures.

4.5.3 L'OCIMF estime que la proposition de majoration volontaire formulée par l' International Group ne permettra même pas de maintenir au fil du temps l'équilibre des contributions aux niveaux actuels. Cependant, il est à espérer que l'élimination progressive des anciens navires à coque unique, la plus grande rigueur de l'industrie et des inspections par l'État du port contribueront à réduire le nombre des déversements, qui, toutefois, seront probablement des déversements accidentels plus importants. L'OCIMF estime que si les propriétaires de navire prennent directement à leur charge une plus grande part du coût de ces déversements, leur comportement - et la protection de l'environnement - n'en seront que meilleurs.

4.5.4 L'on peut peut-être avancer que la part du coût de la pollution par les hydrocarbures est approximativement identique pour les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures, et qu'il s'agit là d'un partage équitable de la responsabilité. Nombre de graves sinistres par pollution sont dus à l'état de non navigabilité du navire-citerne en cause (par exemple le *Nakhodka*, l'*Erika*, le *Pontoon 300*, le *Zeinab*, l'*Al Jaziah 1*); ou à une négligence de navigation (par exemple le *Natuna Sea* (échouement), l'*Evoikos* (abordage)). Ce sont généralement là des facteurs que le propriétaire du navire ou ses employés peuvent contrôler. À notre connaissance, aucun sinistre par pollution n'a eu lieu par la faute d'un propriétaire de la cargaison. Dans ces circonstances, il n'est assurément pas 'équitable' que les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures prennent à leur charge une part égale du coût de ces déversements (si tel est réellement le cas).

4.6.1 L'on pourrait affirmer que si les contributaires des FIPOL qui sont réceptionnaires d'hydrocarbures n'affrétaient pas de navires sous-normes, il n'y en aurait pas en haute mer et il est donc juste dans ces circonstances qu'armatuers et chargeurs assument une part égale des pertes subies. Pour l' OCIMF, le coût des déversements d'hydrocarbures n'est absolument pas réparti équitablement entre les armateurs et les réceptionnaires d'hydrocarbures. L'étude de l'OCIMF (graphiques circulaires A à E du tableau) montre que cela n'a en fait jamais été le cas (voir le paragraphe 4.3.5).

4.6.2 L'argument avancé par l'International Group est de mauvaise foi: en effet, la responsabilité du maintien d'un navire en état de navigabilité incombe au propriétaire du navire et à personne d'autre (voir le *Nicholas H* [1995] 2 Ll. L. Rep. 299 ,p. 314*)*. Il serait contraire à la politique des gouvernements de diluer cette responsabilité. Or, c'est précisément ce vers quoi semble tendre le système actuel.

4.6.3 En outre, environ 60% des entreprises qui affrètent les navires-citernes ne reçoivent pas d'hydrocarbures et ne sont donc pas contributaires du FIPOL.

4.6.4 Dans son rapport intitulé 'Safer Ships Cleaner Seas' (Navires plus sûrs, mers plus propres), Lord Donaldson approuve la pratique qui consiste à favoriser les appels de fonds des P&I et, dans certains cas, l'expulsion des P&I Clubs en vue de refléter l'augmentation des risques comme mesure destinée à encourager l'adoption de normes plus strictes ('Safer Ships Cleaner Seas', chapitre 18). Il invite instamment les assureurs des cargaisons à expliquer précisément à ceux qui sont partie prenante dans l'achat et la vente des cargaisons que le niveau de la prime des propriétaires des cargaisons tiendra compte du navire (ibidem paragraphe 18.18). Pour Lord Donaldson, il est clair que les prix et les conditions des assurances devraient fortement inciter à garantir des navires plus sûrs. L'OCIMF ne peut que souscrire à ce point de vue.

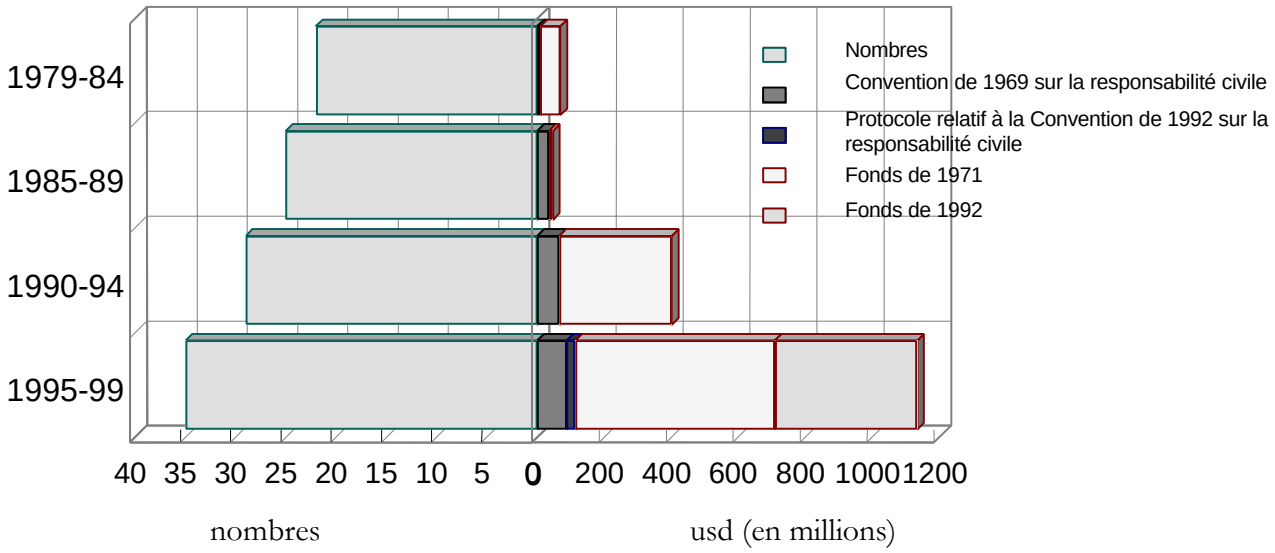
5 <u>Questions diverses</u>

5.1 Pour que le plafond de la responsabilité du propiétaire du navire ne soit pas progressivement érodé par l'inflation, l'OCIMF serait favorable à un mécanisme qui permettrait de relever ou d'abaisser la limite le 20 février de chaque année en se référant à un indice international généralement accepté. L'OCIMF serait également favorable au maintien de la procédure d'amendement tacite énoncée dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, à appliquer dans les cas où il est nécessaire de procéder à des ajustements importants.

TABLEAU
PROPOSITION DE RÉVISION DE LA CONVENTION SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET DE LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS

Tableau présenté par le Forum maritime international des compagnies pétrolières

Augmentation du nombre et du montant des demandes de 1979 à 1999

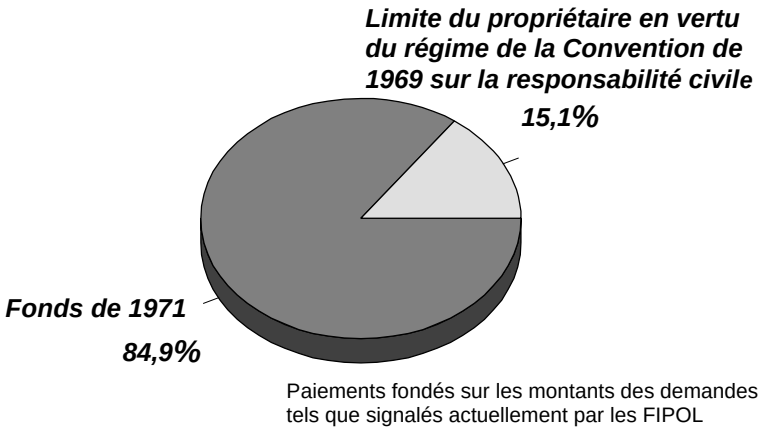


Ce graphique indique que le nombre de sinistres a augmenté régulièrement au cours de cette période de vingt ans: de 22 durant la première tranche de 5 ans il est passé à 35 de 1995 à 1999 (données figurant à gauche du graphique). Par contraste, l'augmentation du coût des pertes subies est beaucoup plus forte. Les montants à acquitter en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ont brusquement augmenté mais cette croissance pâlit face aux sommes exigibles en vertu des Conventions portant création des Fonds.

Graphiques circulaires

Graphique circulaire A

A – Répartition des paiements selon la limite prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le Fonds de 1971

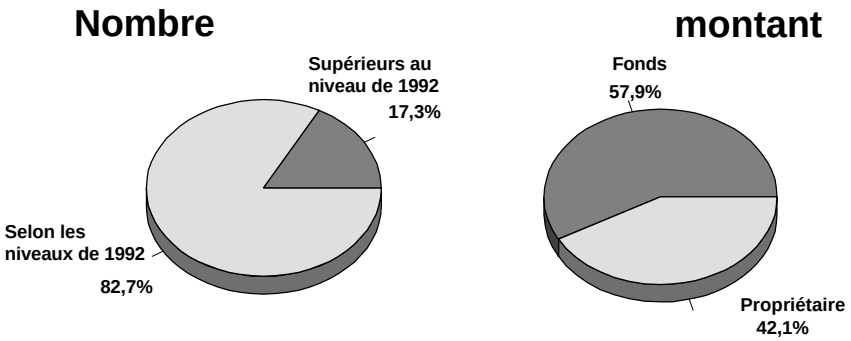


Ce graphique montre les paiements effectués en termes financiers tels qu'ils ont été effectivement répartis entre le régime prévu par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le Fonds de 1971 – ce dernier ayant acquitté 85% du total des paiements.

Graphique circulaire B

B – Si les paiements en vertu de la limitation prévue par la Convention de 1969 et du Fonds de 1971 avaient fait l'objet d'accords de règlement selon les niveaux de 1992…

Nombre et montant des demandes inférieures/supérieures à la limite du propriétaire prévue par la Convention de de 1992



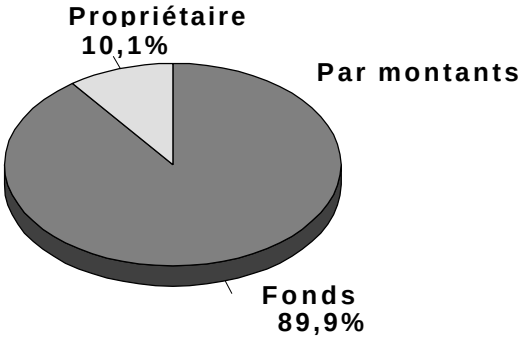
Données tirées du FIPOL, annexe 17: excluent les cas mettant en cause des montants non connus

Ce graphique indique ce qui se serait produit si les paiements au titre des affaires traitées selon le régime de 1969/71 avaient été effectués d'après les limites du régime de 1992, sur le plan du nombre et des montants. En ce qui concerne les nombres, selon les limites de 1992, 83% des affaires auraient été inférieures à la limitation du propriétaire du navire alors que, pour ce qui est des montants, le Fonds aurait absorbé plus de la moitié de la totalité des paiements. Il ne s'agit pas d'ajustement au titre de l'inflation – si les montants à acquitter les premières années étaient portés à des niveaux plus proches des valeurs actuelles, la part du Fonds aurait été considérablement plus élevée.

Graphique circulaire C

C – Accords de règlement relevant du Protocole de 1992

Proportion des demandes acquittées par les propriétaires et le Fonds dans les 7 cas pour lesquels on disposait de données utilisables



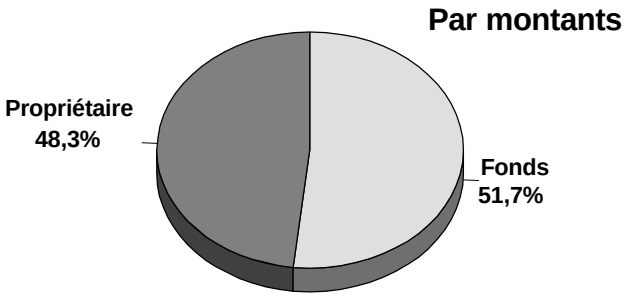
Données tirées de l'annexe 18 du FIPOL: les cas mettant en cause des montants non connus sont exclus

Ce graphique, analogue au graphique A, compare toutefois les données financières relatives aux paiements effectués en vertu des régimes de 1992. Comme l'on pourrait s'y attendre, le nombre des cas utilisables qui relèvent des régimes plus récents est jusqu'à présent moins important, mais la répartition entre le Fonds et la limitation du propriétaire du navire est encore plus marquée qu'en ce qui concerne les données 1969/71.

Graphique circulaire D

D – Si les paiements effectués d'après la limitation prévue dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le Fonds de 1971 avaient fait l'objet d'accords de règlement selon les niveaux de 2003…

Proportion des demandes acquittées par les propriétaires
et le Fonds aux niveaux établis d'après la revision de 2003



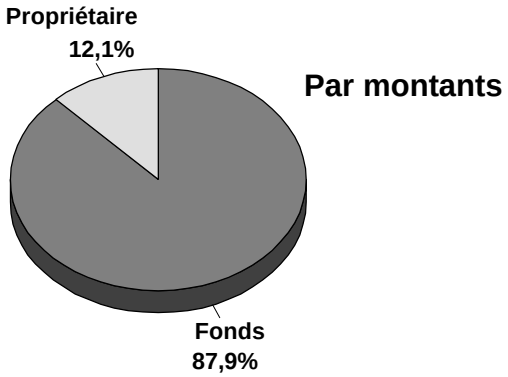
Données tirées de l'annexe 17 du FIPOL: les cas mettant en cause des montants non connus sont exclus

Ce graphique relatif aux montants de règlements et aux demandes d'indemnisation de 1969/71 montre la division qui aurait eu lieu s'ils avaient été traités selon la proposition de révision 2003. Dans ce cas, l'équilibre entre le propriétaire du navire et le Fonds est beaucoup plus stable, le Fonds absorbant 52% du total des montants. Cependant, comme dans le graphique B, il n'y a pas d'ajustement destiné à tenir compte de l'inflation; dans le cas contraire, la part du Fonds augmenterait considérablement.

Graphique circulaire E

E – Si les accords de règlement selon le Protocole de 1992 avaient été conclus d'après la revision de 2003

Proportion des demandes acquittées par les propriétaires
et le Fonds



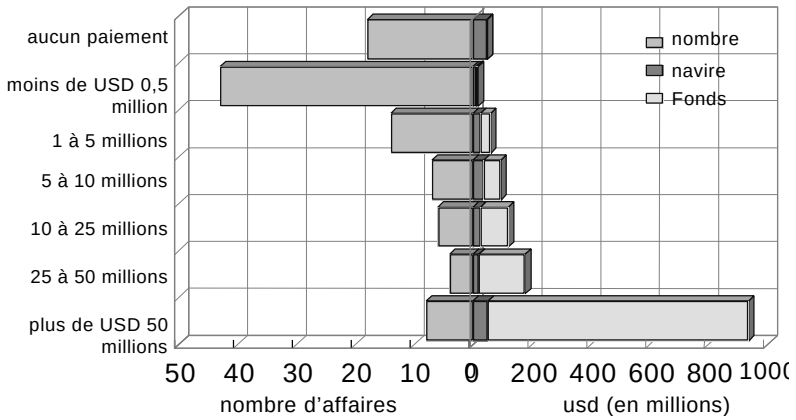
Données tirées de l'annexe 18 du FIPOL: les cas mettant en cause des montants non connus sont exclus

Ce graphique montre les montants de règlements/demandes d'indemnisation traités selon le régime de 1992 et la division qui aurait eu lieu si la proposition de révision 2003 avait été adoptée. La diminution de la part du Fonds par rapport au graphique circulaire C est infime: de 90 à 88%. En d'autres termes, alors que le nombre d'affaires totalement absorbées du fait de l'augmentation des montants de limitation des propriétaires de navires peut augmenter considérablement, l'incidence sur la part financière effective du Fonds serait probablement très légère.

Division Navires/Fonds d'après les indemnisations du Fonds

Nombre et coût des affaires, indiquant une division Navire/Fonds (FIPOL 1969/71)

d'après l'ampleur des paiements du Fonds (USD)

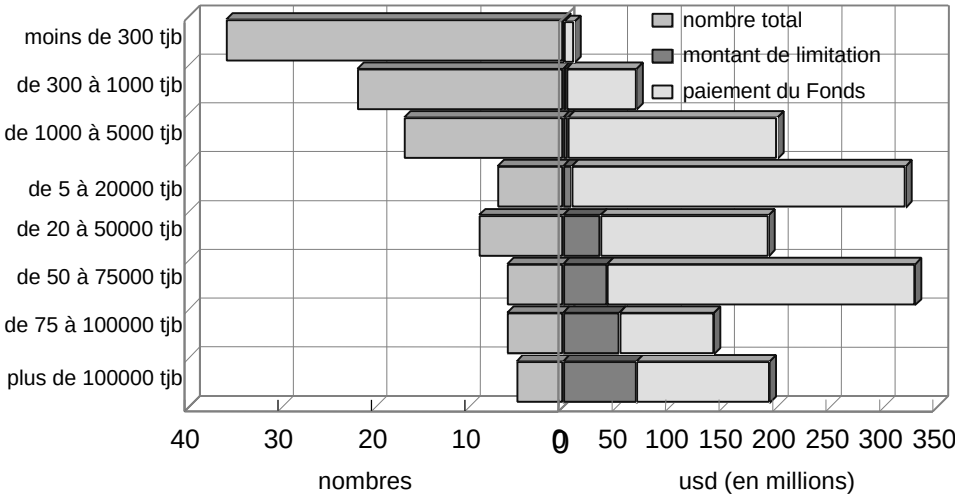


D'après ce graphique, la plupart des affaires traitées selon le régime de 1969/71 impliquent des pertes inférieures à USD 0,5million (et nombre d'entre elles ne font l'objet d'aucun paiement du Fonds). Cependant, le total des montants effectivement versés à la fois par les intérêts des navires et le Fonds dans le cadre de ces affaires est relativement peu élevé; et il est réduit du fait de la concentration des paiements effectués pour les affaires faisant l'objet d'indemnités élevées. Les sinistres relevant du régime de 1992 sont jusqu'à présent trop peu nombreux pour qu'il soit possible de les représenter sur un graphique significatif, malgré une concentration encore plus importante à ce jour concernant les affaires majeures au titre desquelles le Fonds doit acquitter la plus grande part des paiements.

Graphiques comparant l'ampleur des pertes d'après la jauge brute

Paiement des indemnités d'après la jauge brute

Montants FIPOL, relevant des Conventions de 1969 et de 1971



Le premier graphique de ce groupe compare le nombre des pertes relevant du régime de 1969/71 par rapport au coût total de celles-ci d'après la taille du navire en cause. La grande majorité des sinistres inclus

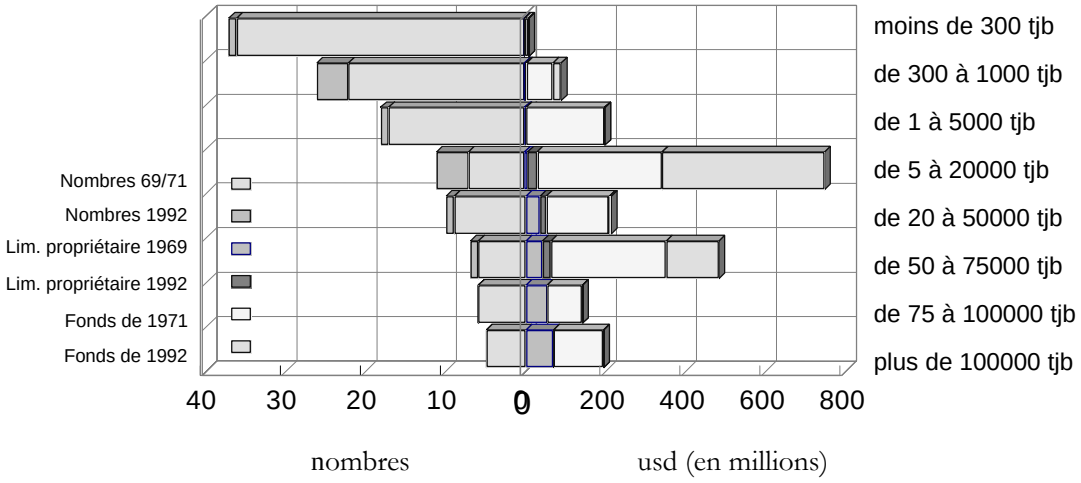
dans les données disponibles se rapportent à des navires d'une jauge brute inférieure à 300, mais le total des dépenses occasionnées du fait de ces sinistres est négligeable par rapport aux sinistres restants.

Toutefois, pour les navires d'une jauge brute de plus de 300 unités, la situation est très différente. Le montant total des dépenses relatives aux navires d'une jauge brute de 300 à 1000 unités est globalement aussi important que pour les navires d'une jauge brute de 75 000 à 100 000 unités, bien que dans ce dernier cas le nombre des pertes subies soit, certes, plus élevé. Concernant la tranche suivante, pour les navires d'une jauge brute de 5 000 à 20 000 unités, la concentration des pertes est la plus importante.

Ce graphique montre également que c'est le Fonds de 1971 principalement qui assume les conséquences financières de ces sinistres.

Paiement des indemnités d'après la jauge brute

Montants signalés par le FIPOL, relevant des Conventions de 1969 et de 1971 et les Protocoles de 1992



Le deuxième graphique donne les mêmes informations mais mentionne en outre des affaires traitées selon le régime relevant du Fonds de 1992. D'après les données relevant du régime de 1992, la concentration des paiements relevant du Fonds plutôt que des intérêts des propriétaires de navires est encore plus élevée en dépit du relèvement de la limitation du propriétaire.

On estime qu'un grand nombre d'autres sinistres ont mis en cause des navires de plus petite taille, d'une jauge brute de moins de 300 unités principalement, malgré l'absence de données à la disposition du public puisque le Fonds n'est pas intervenu. Cependant, d'après les données relatives aux affaires rendues publiques, ces autres sinistres également ont, semble-t-il, probablement donné lieu à des versements très restreints.