**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.3/14/7
20 janvier 2003
Original: ANGLAIS

EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

Document présenté par l'International Group of P&I Clubs

Résumé:	L'International Group of P&I Clubs est d'avis qu'une modification majeure du régime de responsabilité et d'indemnisation des Conventions en vigueur ne servirait pas les intérêts des demandeurs. De plus, il ne serait pas justifié de renégocier les Conventions pour mettre en place un système différent de partage des charges entre les armateurs et les chargeurs, étant donné que ce partage existe déjà dans la pratique.
Mesures à prendre:	Le Groupe de travail est invité à examiner les points de vue exposés ci-dessous.

Introduction

1 Les treize Clubs P&I qui sont membres de l'International Group of P&I Clubs sont des mutuelles d'assurance-responsabilité qui assurent la responsabilité civile des propriétaires de navires, y compris la responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures. Les Clubs assurent plus de 90% des pétroliers dans le monde et délivrent la plupart des certificats d'assurance relatifs à la responsabilité financière qui sont exigés en vertu des Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile. Les Clubs ont donc été amenés à intervenir pour l'indemnisation de la quasi-totalité des gros déversements d'hydrocarbures qui se sont produits au cours des trente dernières années, y compris de ceux qui ne relevaient pas du régime de la Convention sur la responsabilité civile et du FIPOL.

2 Le rapport exhaustif de l'Administrateur, présenté à la 7ème session de l'Assemblée (92FUND/A.7/4), fait le bilan des travaux du troisième Groupe de travail intersessions. Après avoir débattu des questions présentées pour examen, le Groupe de travail doit à présent décider si l'une quelconque de ces questions est suffisamment importante pour justifier les perturbations que l'établissement d'un nouveau régime conventionnel ne manquerait pas d'entraîner. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile a été ratifiée par 91 États et, celle portant création du Fonds, par 84. La mise en place de nouveaux instruments n'est guère de nature à permettre à court terme l'adoption généralisée des Conventions, preuve de leur efficacité, outre que la période

de transition serait probablement longue. L'on verrait réapparaître la confusion et les problèmes constatés lors de la transition du régime de 1969/71 à celui de 1992. À notre avis, aucune des questions identifiées par le Groupe de travail ne pourrait justifier un déséquilibre de cette ampleur. C'est pour cette raison que le Groupe de travail a décidé à sa dernière session que toutes les propositions devraient être accompagnées d'un projet de dispositions conventionnelles qui permette d'évaluer les conséquences qu'entraînerait une modification des traités.

3 On a déjà cerné trois questions susceptibles d'être jugées suffisamment importantes pour justifier une modification des Conventions:

- le montant global d'indemnisation
- les critères régissant le droit du propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité
- la canalisation de la responsabilité vers une partie et l'exonération des autres parties de la leur

4 La première question sera étudiée lors de la Conférence diplomatique qui doit se tenir en mai. À supposer que les discussions relatives à cette première question aboutissent et que les États choisissant de ratifier le protocole relatif au Fonds complémentaire puissent par la suite disposer d'un niveau d'indemnisation plus élevé, le Groupe de travail pourrait décider que les deux autres questions ne justifient pas de renégocier les Conventions. Nous nous permettons d'avancer que, dans ce cas, établir un système différent de partage des charges entre les armateurs et les chargeurs, proposé par l'OCIMF (document 92FUND/WGR.3/14/2), ne serait pas un motif suffisant pour envisager cette renégociation, du fait en particulier que, comme cela est facilement démontrable, ce partage se fait déjà dans la pratique et, selon toute probabilité, continuera de se faire à l'avenir. Cette question et nombre d'autres questions soulevées par l'OCIMF sont examinées plus en détail à l'annexe I. Dans la suite du présent document, nous nous penchons sur les questions connexes concernant le droit du propriétaire d'un navire de limiter sa responsabilité et la canalisation de la responsabilité, ainsi que la notion du partage des charges. Il faudrait toutefois, pour bien étudier ces questions se reporter au contexte historique.

Contexte historique

Partage des responsabilités

5 Quand le *Torrey Canyon* s'est échoué dans la Manche, en 1967, les demandeurs (principalement le Gouvernement britannique) ont eu à faire face à des problèmes de compétence mais aussi à des questions relatives au droit d'intenter des actions. Ces problèmes ont été abordés sans détour par les conférences qui, dans un esprit innovant, ont adopté la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La nouvelle norme retenue a été que les victimes, au lieu d'assumer la charge financière de la pollution née des déversements d'hydrocarbures en mer, doivent être indemnisées rapidement et convenablement selon le principe du pollueur payeur. Comme actuellement, il y eut alors des discussions infructueuses sur l'identité du pollueur – d'une part, on a fait valoir que le dommage était dû à la nature de la cargaison et que les réceptionnaires d'hydrocarbures étaient de grandes sociétés internationales qui tiraient des profits énormes de la production et du transport des hydrocarbures et pouvaient choisir les navires qu'elles voulaient pour le transport de leurs cargaisons, et que par conséquent c'était elles qu'il fallait considérer comme étant les pollueurs et donc les seuls responsables. D'autre part, on a soutenu que bien que le fret ne représente que 8% du prix du pétrole à la pompe, c'était le propriétaire du navire qui devait être considéré comme le pollueur puisque c'était lui qui s'était chargé de la cargaison et devait donc être tenu pour unique responsable. Ce faisant, les conférences cherchaient à établir un système d'indemnisation efficace et ont décidé que les coûts devraient être d'une manière générale répartis entre le secteur des transports pétroliers et l'industrie pétrolière. Une étude du coût des déversements survenus pendant les années 1990, communiquée au Groupe de travail lors de sa dernière session, a montré que cet objectif avait été en grande partie atteint.

Indemnisation et non punition

6 Pour faciliter le prompt recouvrement des sommes versées, la Convention sur la responsabilité civile a établi que le responsable était non pas la partie en tort mais la partie la plus aisément identifiable, à savoir le propriétaire déclaré du navire-citerne. De même, la contribution des chargeurs était prélevée non pas auprès de chaque compagnie pétrolière concernée mais auprès du FIPOL, auquel tous les réceptionnaires d'hydrocarbures contribuaient. Cependant, il a été reconnu que la simplicité de ce mécanisme avait pour corollaire que l'opérateur susceptible de s'être montré négligent dans l'exploitation du navire ou la compagnie pétrolière ayant affrété un navire sous-normes ne serait pas sanctionné et que les Conventions ne leur imposeraient aucune responsabilité individuelle. Ce mécanisme a bien fonctionné dans la pratique, les demandeurs n'ayant pas à se charger d'établir la responsabilité de la partie 'coupable' et les paiements pouvant être effectués rapidement. Cependant, il a été allégué dans le cadre de sinistres récents, notamment ceux de l'*Erika* et du *Prestige*, que ce mécanisme si efficace avait eu pour conséquence que les propriétaires et les affréteurs de navires sous-normes n'avaient pas été suffisamment sanctionnés par l'établissement de leur responsabilité.

7 Les critiques à l'égard du système en vigueur et les allégations évoquées dans le paragraphe ci-dessus reposent sur deux malentendus:

L'imputation d'une responsabilité amène-t-elle à bien se conduire?

8 Un propriétaire contre lequel des demandes sont formées devra acquitter une prime plus élevée, ce qui manifestement influera sur son comportement. Toutefois, étant donné le dispositif de fonds commun expliqué au paragraphe suivant, les effets ne se feront sentir qu'à des niveaux de responsabilité relativement peu élevés. D'après l'expérience des Clubs, il n'est pas prouvé qu'il existe nécessairement un lien entre l'imputation d'une responsabilité civile majeure et la qualité des navires et leurs exploitants. Le propriétaire de navire - qui a une lourde responsabilité au titre de tout risque quel qu'il soit - aura déjà pris toutes les mesures possibles pour réduire au minimum cette responsabilité, et il est peu probable que le charger d'une responsabilité supplémentaire soit susceptible d'entraîner une quelconque amélioration. En outre, la fonction d'une mutuelle d'assurance est d'absorber un degré élevé de responsabilité en répartissant les coûts sur l'ensemble du secteur du transport maritime. Comme n'importe quelle autre partie commerciale, le propriétaire d'un navire peut (et, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, doit) toujours assurer sa responsabilité potentielle; il en résulte qu'il n'y a plus de lien direct entre responsabilité et comportement, en particulier au niveau de responsabilité le plus élevé. Les assureurs eux-même tentent de veiller à ce que les navires et les exploitants de navires qu'ils couvrent respectent les normes, mais, même si les Clubs organisent de vastes programmes d'études pour compléter le travail des sociétés de classification et des autorités portuaires, les assureurs ne peuvent pas à eux seuls faire respecter par le propriétaire du navire l'obligation de procéder à l'entretien et à la gestion des navires selon des normes appropriées. Il faudrait, dans la pratique, d'autres méthodes pour l'y inciter: à cet égard le contrôle par l'État du port, les procédures de vérification des affréteurs et l'adoption du Code ISM ont tous des effets bénéfiques. Les Clubs accueillent favorablement les initiatives destinées à améliorer les normes en vigueur et étudient actuellement les moyens qui permettraient de soutenir davantage cet effort.

L'individu peut-il être sanctionné par l'imputation d'une responsabilité?

9 Comme il est expliqué dans l'introduction au présent document, les Clubs partagent les risques de responsabilité à hauteur de plus de 90% des pétroliers dans le monde. Selon le régime de cette couverture, le propriétaire prend à sa charge le premier degré de toute demande, de $10,000, et le Club auprès duquel le navire est assuré couvre le surplus de ce montant à concurrence de $5 millions. Le montant des demandes formées contre le propriétaire sera pris en compte dans la prime, ce qui incitera celui-ci à avoir un meilleur comportement. Cependant, les demandes supérieures à $5 millions sont partagées en vertu de l'accord Pooling Agreement au niveau de tous les Clubs et le coût marginal de ces grosses demandes est nécessairement réparti sur

l'ensemble du secteur et non pas reporté sur l'assuré. C'est pourquoi, de même que tous les réceptionnaires d'hydrocarbures participent au financement des demandes au titre de la pollution qui incombent au Fonds, dans la pratique tous les propriétaires de navires prennent à leur charge les grosses demandes d'indemnisation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Ce mécanisme et ses avantages étaient bien connus des auteurs des conventions initiales, et c'est la raison pour laquelle la charge de l'indemnisation a été partagée entre tous les secteurs intéressés, le secteur des navires-citernes et le secteur pétrolier.

10 Le contexte historique esquissé aux paragraphes ci-dessus aide à préciser pourquoi nombre de propositions émises à la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* ne sont pas bien fondées. Les paragraphes ci-dessous examinent des questions spécifiques et tentent d'expliquer les raisons pour lesquelles il ne serait pas possible de conserver l'efficace système d'indemnisation actuel si l'on introduisait des éléments plus satisfaisants d'un point de vue moral. Puis, certaines des implications du Fonds complémentaire proposé sont envisagées.

Le droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile

11 Pour garantir le maintien du partage de la charge entre le secteur des navires-citernes et le secteur pétrolier, il est essentiel que le propriétaire du navire, la partie responsable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, soit autorisé à limiter sa responsabilité. De plus, il importe que le droit de limiter sa responsabilité soit en fait incassable puisque, selon le système d'indemnisation, les deux parties devant assumer la charge des demandes devraient être clairement informées au début des risques encourus dans le cadre de chaque sinistre. Tout ce qui pourrait favoriser l'engagement régulier de procédures judiciaires sur ce point à la suite des déversements d'hydrocarbures risquerait de dégrader l'étroite coopération existant entre les Clubs et le FIPOL et retarderait le versement des indemnités.

12 Les délégués présents à la première Conférence sur la révision des Conventions, tenue en 1984, ont bien compris ces points: selon l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire d'un navire n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation de sa responsabilité s'il est établi que le sinistre est causé par une faute personnelle de sa part; cependant, les procédures judiciaires qui ont eu lieu dans plusieurs juridictions ont montré que, pour les tribunaux, ce critère était proche de la simple négligence, ce qui portait atteinte à l'objectif de la Convention. Il en est résulté l'adoption en 1984 d'un critère plus rigoureux (adopté dans un premier temps dans le cadre de la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC.1976), en vertu duquel le propriétaire perdrait son droit à limiter sa responsabilité s'il était prouvé que le dommage par pollution résultait de son fait ou de son omission, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ainsi, la Conférence de 1984 sur la révision de la Convention garantissait que le système d'indemnisation établi en 1969/71 serait maintenu si l'on évitait les procédures judiciaires inutiles quant aux degrés de négligence tout en veillant au partage des charges entre les deux secteurs intéressés. Cette conclusion a ensuite été adoptée lors d'une conférence ultérieure sur la révision de la Convention, qui a eu lieu en 1992.

Canalisation de la responsabilité

13 Comme expliqué ci-dessus, les auteurs du système d'indemnisation de 1969/71 ont délibérément établi que la responsabilité objective en vertu de la Convention sur la responsabilité civile incombait uniquement au propriétaire immatriculé. Ils entendaient ainsi faciliter la présentation des demandes et leur conclusion rapide même s'il était reconnu que le propriétaire immatriculé n'était peut-être pas du tout intervenu dans l'exploitation du navire. Si, au lieu de cela, on tentait d'attribuer la responsabilité à l'affréteur ou à l'exploitant négligents, il s'ensuivrait inévitablement un procès visant à déterminer la personne à l'origine du déversement. La victime ne serait pas indemnisée avant la fin du procès. Le public peut difficilement accepter qu'un exploitant ne soit pas tenu immédiatement pour responsable des conséquences d'un déversement causé du fait de sa

propre négligence. Cependant, comme il a été reconnu par les conférences qui se sont succédé sur la révision de la Convention à ce jour, il est considéré que c'est là le prix à payer pour garantir la rapide indemnisation des victimes – en particulier compte tenu du fait que la responsabilité du propriétaire immatriculé est couverte par une assurance obligatoire. De plus, il faut toujours garder à l'esprit que, bien que la victime ne puisse demander réparation que contre le propriétaire immatriculé, l'action en recours que le propriétaire ne manquera pas d'intenter dans le cadre de la législation nationale garantira que toute autre partie en tort sera en définitive tenue pour responsable – mais sans que cela gêne l'action du demandeur.

Partage de la responsabilité – le Fonds complémentaire proposé

14 Au cours des dix dernières années, on a de plus en plus été conscient du fait que le montant global d'indemnisation disponible en vertu des Conventions n'était pas suffisant pour répondre aux demandes nées des grands déversements d'hydrocarbures, du fuel-oil lourd en particulier. Comme en attestent les sinistres du *Nakhodka*, de l'*Erika* et du *Prestige*, le problème majeur est la nature de la cargaison et les navires-citernes choisis pour le transport de ce type de pétrole fortement polluant. Dans le cas de plusieurs sinistres récents, il a fallu calculer au marc le franc les demandes ayant fait l'objet d'accords de règlement de la part du FIPOL, car on ne savait pas au début si la limite globale serait dépassée. L'affaire de l'*Erika* a de nouveau précipité les choses et, de ce fait, il a été décidé de relever les limites en vertu des Conventions selon leurs propres conditions. Les limites relevées d'environ 50% entreront en vigueur en novembre 2003. Toutefois, certains État ont considéré qu'une nouvelle augmentation était nécessaire et proposé la mise en place d'un troisième niveau de responsabilité, soit un Fonds complémentaire, dans les juridictions nécessitant une plus grande protection. Cette proposition, visant à l'adoption d'un troisième niveau, sera examinée lors d'une conférence diplomatique prévue pour mai 2003.

15 Le Fonds complémentaire proposé doit être financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, ce qui a provoqué une certaine consternation parmi les affréteurs, qui ont protesté que cela fausserait l'équilibre du dispositif de partage en place actuellement. Il a donc été proposé de trouver un procédé selon lequel le secteur des navires-citernes partagerait la charge du financement du Fonds complémentaire. Toutefois, il a été généralement reconnu que cette proposition, si elle était officiellement mise en vigueur, se heurterait à des problèmes insurmontables de droit conventionnel. Pour cette raison, on s'est efforcé d'élaborer des accords volontaires qui permettraient de parvenir au but recherché mais il n'a pas été possible d'obtenir un degré d'accord suffisant de la part des réceptionnaires d'hydrocarbures. Le secteur des navires-citernes et leurs assureurs ont alors proposé que dans les pays adoptant le troisième niveau, la limite minimum en vertu de la Convention sur la responsabilité civile soit volontairement relevée, de façon à ce qu'elle passe d'environ 4 millions de DTS à 20 millions de DTS (comme proposé par l'OCIMF). Les conseils d'administration des Clubs ont accepté cette proposition et le dialogue se poursuit avec le FIPOL sur la structure de cet accord (voir l'annexe II ci-jointe).

16 On espère qu'il sera ainsi possible de maintenir l'équilibre actuel entre le secteur des navires-citernes et les réceptionnaires d'hydrocarbures. Étant donné l'incertitude relative aux demandes, il n'est pas possible de prévoir avec précision le partage de la charge des demandes d'indemnisation à l'avenir mais nous considérons que notre proposition permettra d'équilibrer considérablement les risques encourus par les chargeurs quand le Fonds complémentaire sera mis en vigueur. Il conviendrait également de garder à l'esprit que le relèvement de la limite minimum des propriétaires de navires s'appliquera à toutes les demandes formées dans les pays ayant adopté le Fonds complémentaire, tandis que le risque financier relatif au troisième niveau n'augmentera que dans le cas d'une demande suffisamment importante. Il est certain que la charge des propriétaires de navire augmentera considérablement du fait du relèvement volontaire de la limite minimum applicable aux navires de petites dimensions, il est tout à fait possible que sur une période de plusieurs années il n'y ait pas de demande suffisamment importante pour atteindre le troisième niveau (en particulier après les nouvelles améliorations opérationnelles qui seront probablement mises en vigueur à la suite du sinistre du *Prestige*), auquel cas les risques financiers incomberont davantage aux propriétaires des navires qu'aux chargeurs. En tout état de cause, nous proposons

que le dispositif soit réexaminé de temps en temps dans les trois ou quatre ans suivant la mise en vigueur du Fonds complémentaire pour veiller à ce qu'un équilibre approprié soit maintenu compte tenu du niveau des demandes présentées à ce moment-là.

Conclusions

17 Nous demeurons convaincus que le régime d'indemnisation international est une réussite remarquable. Nous craignons que les tentatives de modification des Conventions, en substance, risquent de détruire le système d'indemnisation et n'améliorent en rien la situation pour les demandeurs. Nous demandons donc instamment de ne pas tenter de renégocier les Conventions car à notre avis cela ne ferait qu'affaiblir la position des victimes.

* * *

ANNEXE I

Observations relatives au document présenté par l'OCIMF (92FUND/WGR.3/14/2).

Nous exposons ci-dessous nos observations générales sur le document de l'OCIMF.

1 Malgré des termes comme "impératif environnemental", les propositions de l'OCIMF ne tendent pas à avantager les demandeurs: elles visent exclusivement à réduire les risques financiers du secteur pétrolier. Ces propositions ne semblent donc guère pertinentes dans le contexte des débats en cours au sein du Groupe de travail. Nous relevons en particulier ce qui suit:

a Il n'est fourni aucune justification objective concernant la nouvelle limite proposée de 90 millions de DTS dans le cadre de la Convention sur la responsabilité civile, à ceci près que cette limite équivaut approximativement au plafond qui sera appliqué aux navires-citernes d'environ 140 000 tjb après le 1er novembre 2003. Cette proposition, si elle était adoptée, n'aurait pas pour effet de relever le montant d'indemnisation à la disposition des demandeurs, outre que les complexes implications relatives au droit des traités sont commodément ignorées.

b Le fait de laisser entendre que la taille des navires-citernes n'a pas de rapport avec le calcul des limites de responsabilité revient à ignorer que le coût d'un déversement de 100 000 tonnes d'hydrocarbures sera nettement plus élevé que celui d'un déversement de 1 000 tonnes des mêmes hydrocarbures. La cause principale du coût parfois disproportionnellement élevé des petits déversements (comme cela a été démontré par les statistiques des Clubs) réside dans le type de pétrole en cause, ainsi qu'en attestent les trois déversements les plus coûteux dont les Fonds ont eu à connaître ces dernières années – sinistres du *Nakhodka*, de l'*Erika* et du *Prestige*, qui transportaient tous une cargaison de fuel-oil lourd.

c Si des indemnités plus importantes sont versées en raison du relèvement de la limite de responsabilité des propriétaires en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, les primes de réassurance augmenteront également. Le fait d'envisager que cela serait possible dans le cadre des dispositifs d'assurance existants dénote une méconnaissance de la dynamique financière de l'assurance-responsabilité.

d Si l'exigence d'assurance obligatoire devait être étendue à tous les navires-citernes transportant des hydrocarbures en vrac, le nombre des navires auxquels les États du pavillon devraient délivrer des certificats augmenterait de façon spectaculaire, sans que cela serve pour autant les intérêts des demandeurs.

e Le *Pontoon 300*, l'*Al Jaziah 1* et le *Zeinab* étaient tous accusés de se livrer au transport illégal d'hydrocarbures en provenance d'Irak, il est douteux que l'exigence d'assurance obligatoire aurait pu faire la moindre différence.

f L'une des raisons pour lesquelles certains États adhèrent au Fonds est que celui-ci permet l'indemnisation des demandes d'un montant élevé formées au titre des déversements de navires-citernes de petites dimensions, dans les cas où les propriétaires de ces navires ne peuvent pas bénéficier d'assurances élevées ou se permettre d'en contracter, ou s'ils choisissent de ne pas contracter d'assurance en raison du caractère illicite de leurs opérations. La possibilité de ne pas être assujetti à la Convention sur la responsabilité civile et au Fonds ne servirait donc pas les intérêts des demandeurs.

2 L'argument de l'OCIMF part du principe qu'un relèvement de la limite de responsabilité du propriétaire d'un navire ne peut qu'améliorer son comportement. Cette supposition ne tient pas car:

a Elle ne prend pas en considération les effets de l'assurance (pierre de touche de la Convention sur la responsabilité civile) et du fait qui en découle, à savoir que la charge financière n'est pas partagée entre un propriétaire et un affréteur à titre individuel mais entre les deux secteurs en cause.

b Même si l'on ne tient pas compte des effets de l'assurance, il est évident que le relèvement de la responsabilité déjà substantielle d'un individu ne saurait influer sur son comportement.

3 On ne peut pas accepter l'allégation selon laquelle les statistiques sur les coûts fournies précédemment par les Clubs au Groupe de travail sont inexactes: ces statistiques, données par chaque Club, sont confidentielles, et le type de détails donnés par l'OCIMF n'est même pas communiqué aux autres Clubs de l'International Group. On peut cependant confirmer l'exactitude des analyses effectuées. Comme il a été clairement exposé au moment où l'OCIMF a formulé sa demande, l'International Group serait heureux de répondre à toute question précise concernant les chiffres présentés. Pour ce qui est des statistiques de l'OCIMF, il conviendrait de noter ce qui suit:

a Les analyses de l'OCIMF sont nécessairement incomplètes et trompeuses puisqu'elles ne portent que sur les demandes formées contre les FIPOL. Les statistiques des Clubs portent sur les centaines de demandes (probablement 95% de la totalité d'entre elles) qui ont fait l'objet d'accords de règlement dans les limites prévues dans la Convention sur la responsabilité civile et n'ont jamais été présentées au Fonds.

b Comme les analyses de l'OCIMF n'ont trait qu'aux cas traités par les FIPOL, il n'est pas surprenant qu'il y soit affirmé en conclusion que la majeure partie des indemnités ont été réglées par le biais des contributaires des FIPOL.

c Dans ses analyses, l'OCIMF ne tient pas compte de plusieurs facteurs. Par exemple concernant l'augmentation et la valeur des demandes formées contre les FIPOL, l'augmentation équivalente du nombre d'États Membres au cours de la même période, ou le fait de passer des Conventions de 1969/71 aux Conventions de 1992 ne sont pas pris en considération.

* * *

ANNEXE II

Accord relatif à la prise en charge financière au titre de la pollution par les hydrocarbures des navires de petites dimensions (STOPIA)

Dans le document que nous avons présenté à la session de l'Assemblée tenue en octobre 2001 (document 92FUND/A.6/4/3) et dans celui que nous avons soumis à la session du troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL, tenue en avril 2002 (document 92FUND/WGR.3/11/1), nous avons exposé dans les grandes lignes une proposition de mécanisme de relèvement volontaire de la limite de responsabilité selon lequel les propriétaires de navires accepteraient, dans certaines conditions, un important relèvement volontaire de la limite de responsabilité applicable aux navires de petite taille en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Les conseils d'administration des Clubs ont à plusieurs reprises examiné en détail le mécanisme STOPIA et se sont entendus sur ses grandes lignes. Ce projet serait mis en application en vertu de deux accords dont les projets sont débattus depuis quelque temps avec l'Administrateur des FIPOL. L'Administrateur n'a pas actuellement reçu mandat lui permettant d'engager le Fonds mais il a formulé un certain nombre de propositions utiles en vue de faciliter le bon fonctionnement de l'accord STOPIA.

Le conseil d'administration des Clubs a approuvé les principaux éléments du projet STOPIA, à savoir:

1 En vertu de l'accord STOPIA, les propriétaires des navires-citernes d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 unités s'engageraient avec le FIPOL à rembourser les indemnités versées au-delà du plafond fixé par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile jusqu'à concurrence de 20 millions de DTS par sinistre. Tous les contributaires au Fonds de 1992 trouveraient un intérêt dans ce mécanisme lorsque celui-ci serait appliqué.

2 Ce régime s'appliquerait à quelque 6 000 navires-citernes, soit environ 75% de la flotte mondiale des navires-citernes relevant de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3 Ce mécanisme ne s'appliquerait qu'au cas où un pétrolier provoquerait un déversement d'hydrocarbures touchant un État partie au Fonds complémentaire, lorsque la Convention de 1992 sur la responsabilité civile impose une responsabilité.

4 Ce mécanisme prendrait effet en même temps que le Fonds complémentaire.

5 Le pavillon du navire ou le propriétaire de la cargaison n'interviendrait en rien.

6 Il faudrait dépasser la limite établie en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (y compris les relèvements qui prendront effet en novembre 2003) mais le mécanisme serait appliqué même si les demandes n'atteignent pas le seuil du Fonds complémentaire de troisième niveau.

7 La responsabilité imputée au propriétaire du navire-citerne par le mécanisme ne dépasserait pas la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile augmentée de la tranche volontaire.

8 En vertu d'un amendement au mémorandum d'accord conclu entre le FIPOL et l'International Group of P&I Clubs, les Clubs garantiraient la responsabilité contractuelle du propriétaire à l'égard du Fonds sous réserve uniquement des moyens de défense mis à la disposition des propriétaires et des assureurs par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

9 Les propriétaires de navires et les Clubs se réserveraient le droit de se retirer du régime volontaire en cas de modification d'un quelconque élément essentiel des Conventions de 1992 relatif à la responsabilité des propriétaires de navires citernes.