



INTERNATIONAL
OIL POLLUTION
COMPENSATION
FUNDS 1971
AND 1992

FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION DE 1971
ET DE 1992 POUR LES
DOMMAGES DUS À LA
POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES

FONDO INTERNACIONAL
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A LA
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS
DE 1971 Y 1992

En bref: les réunions que les FIPOL ont tenues en juillet 2002

5 juillet 2002

Les 2 et 3 juillet 2002, les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) ont tenu des réunions: le Fonds de 1992 une réunion de son Comité exécutif et le Fonds de 1971, une réunion de son Conseil d'administration.

État des Conventions

Le Fonds de 1992 compte à présent 66 États Membres. Quatorze autres États ont déposé un instrument d'adhésion, ce qui portera à 80 le nombre total des États Membres de ce Fonds en mai 2003. La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002 et ne s'applique donc pas aux sinistres survenus après cette date.

Convention HNS

L'Administrateur du Fonds de 1992 a été chargé des préparatifs en vue de l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD, dite aussi Convention HNS). Le Secrétariat a mis au point un prototype opérationnel d'un système informatique en vue d'identifier et de notifier les cargaisons donnant lieu à contribution en vertu de la Convention HNS.

Sinistres

Aegean Sea (Espagne, 1992)

En juillet 2001, tel qu'autorisé par le Conseil d'administration, l'Administrateur a adressé une offre officielle au Gouvernement espagnol en vue de conclure un accord de règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*. Cette offre, faite en accord avec le propriétaire du navire et son assureur et acceptée dans son principe par le Gouvernement espagnol, est soumise à l'obtention par le Gouvernement espagnol du retrait, par les victimes, de leurs actions en justice représentant au moins 90% du principal des pertes ou dommages revendiqués. La délégation espagnole a informé le Conseil d'Administration que jusqu'alors des accords avaient été passés avec les demandeurs pour 85% du principal des pertes ou dommages revendiqués et que l'on espérait atteindre 90% au cours des semaines à venir. Le Gouvernement espagnol présentera au Parlement avant fin septembre 2002 une loi permettant de conclure un accord global. Le Gouvernement espagnol entend que les demandeurs soient indemnisés avant fin 2002.

Erika (France, 1999)

Au 26 juin 2002, 6 206 demandes d'indemnisation avaient été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient pour un montant de FF1 038 millions ou €158 millions (£102 millions). 5 599 demandes, représentant FF819 millions ou €125 millions (£81 millions) avaient fait l'objet d'une évaluation pour FF427 millions ou €65 millions (£41 millions). 90% des demandes reçues avaient donc été évaluées. Des indemnités avaient été versées au titre de 4 389 demandes, pour un montant total de FF285 millions ou €43 millions (£28 millions).

À sa session de juin 2001, le Comité exécutif avait décidé de porter le niveau des paiements du Fonds de 1992 de 60% à 80% du montant du dommage effectivement subi par les demandeurs. Vu les incertitudes qui subsistent quant au niveau des demandes d'indemnisation recevables faisant suite au sinistre de l'*Erika*, le Comité a décidé que le niveau des paiements devrait être maintenu à 80%, mais que ce niveau serait revu à la prochaine session du

Comité, prévue pour octobre 2002.

Le Comité exécutif a examiné la recevabilité d'une demande d'indemnisation formée par BAI Brittany Ferries SA une entreprise française qui assure des services de transbordeurs entre l'Angleterre et la France (Bretagne et Normandie). La demande, d'un montant total de FF69 millions ou €10,6 millions (£6,8 millions) portait sur la baisse du nombre de passagers du fait du sinistre de l'*Erika* et sur le coût d'une campagne de promotion visant à atténuer les préjudices subis.

Le Comité exécutif a décidé que puisqu'il existait bien un lien de cause à effet entre le préjudice allégué et la contamination de la côte atlantique française du fait du sinistre de l'*Erika*, la demande de Brittany Ferries était recevable dans son principe. Il a donc autorisé l'Administrateur à procéder au calcul du montant recevable lui demandant de prendre en compte tous les facteurs possibles et plus particulièrement de déterminer si la baisse du nombre des passagers relevait ou non des variations annuelles habituelles.

En vertu du régime international d'indemnisation fondé sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs perdent leurs droits à indemnisation (leurs demandes deviennent forcloses) à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu. Le Comité a noté que l'Administrateur allait, en septembre 2002, informer, à titre personnel, chaque personne dont la demande n'avait pas encore été réglée, ainsi que les demandeurs éventuels par les médias et la Chambre de commerce, des dispositions relatives à la prescription figurant dans les Conventions de 1992. Il a noté en outre que, s'agissant du sinistre de l'*Erika*, de l'avis de l'Administrateur, la date à laquelle commençait la période de prescription de trois ans pour un demandeur (c'est-à-dire la date à laquelle le préjudice de ce dernier avait eu lieu) pouvait poser problème. Vu l'incertitude quant à la date du début de la période de prescription, l'Administrateur allait suggérer à tous les demandeurs de tenir pour acquis que la période de prescription commençait le jour même du sinistre (à savoir le 12 décembre 1999), et ce afin d'éviter le moindre risque de voir une demande forclore.