



INTERNATIONAL  
OIL POLLUTION  
COMPENSATION  
FUNDS

FONDS INTERNATIONAUX  
D'INDEMNISATION POUR  
LES DOMMAGES DUS À LA  
POLLUTION PAR LES  
HYDROCARBURES

FONDO INTERNACIONAL  
DE INDEMNIZACIÓN DE  
DAÑOS DEBIDOS A LA  
CONTAMINACIÓN POR  
HIDROCARBUROS

## **En bref: Les sessions des organes directeurs tenues en mars 2005**

*23 mars 2005*

Les organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) ont tenu plusieurs réunions durant la semaine du 14 au 22 mars 2005. L'Assemblée du Fonds complémentaire a tenu sa première session, en même temps qu'une session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 et la réunion du Conseil d'administration du Fonds de 1971 afin de permettre aux trois organes d'examiner la meilleure façon de faire fonctionner les trois Fonds avec un Secrétariat et un Administrateur uniques. L'Assemblée du Fonds de 1992 a également abordé un certain nombre d'autres sujets. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 s'est par ailleurs réuni pour traiter plusieurs sinistres, ainsi que le Groupe de travail intersessions créé en avril 2000 pour examiner l'adéquation du système international d'indemnisation.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a élu M. Jerry Rysanek (Canada) au poste de Président, en remplacement de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas) qui a décidé de quitter les fonctions qu'il occupait depuis cinq ans. M. José Aguilar-Salazar (Mexique) et M. Seiichi Ochiai (Japon) restent Vices-Présidents.

L'Assemblée du Fonds complémentaire a élu M. Esteban Pacha (Espagne) au poste de Président, M. Nobuhiro Tsuyuki (Japon) et Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark) en tant que Vices-Présidents.

### ***Création du Fonds complémentaire***

La création du Fonds complémentaire est devenue effective le 3 mars 2005, par suite de l'entrée en vigueur d'un Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds adopté en mai 2003 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale. Le Fonds complémentaire compte à présent huit États Membres (Allemagne, Danemark, Espagne, Finlande, France, Irlande, Japon et Norvège). Un autre État, le Portugal, a déposé un instrument d'adhésion, ce qui portera à neuf le nombre total des Membres d'ici mai 2005. Un certain nombre d'autres États ont indiqué qu'ils projetaient de ratifier le Protocole portant création du Fonds complémentaire d'ici la fin 2005.

Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire supérieure au montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour les dommages dus à la pollution dans les États devenus Parties au Protocole. De ce fait, le montant total d'indemnisation disponible pour chaque sinistre au titre des dommages par pollution survenus dans les États qui deviendront Membres du Fonds complémentaire sera de 750 millions de DTS (£600 millions), y compris les montants dus au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir 203 millions de DTS (£162 millions).

Les organes directeurs des trois Fonds ont examiné un certain nombre de questions relatives à la structure, à la gestion et au mode de fonctionnement du Fonds complémentaire. Compte tenu des liens très étroits entre les trois Fonds, lesdits organes ont décidé de confier l'administration du Fonds complémentaire au Secrétariat du Fonds de 1992 qui gère aussi le Fonds de 1971, et que l'Administrateur des Fonds de 1992 et de 1971 serait également l'Administrateur du Fonds complémentaire.

La non-soumission des rapports sur les hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution (rapports sur les hydrocarbures) est un problème récurrent tant pour le Fonds de 1971 que pour le Fonds de 1992. Au moment de l'élaboration du Protocole portant création du Fonds complémentaire, il a donc été décidé d'y inclure des dispositions en vertu desquelles une indemnisation serait refusée temporairement ou de manière permanente aux États ayant manqué à l'obligation qui leur incombe de soumettre des rapports sur

les hydrocarbures. L'Assemblée du Fonds complémentaire a examiné la procédure à suivre pour déterminer si un État Membre du Fonds complémentaire, affecté par un sinistre, avait satisfait à ses obligations à cet égard. Il appartiendrait à ladite Assemblée de se prononcer sur cette question. Au cours des débats, l'accent a été mis sur l'importance capitale d'appliquer strictement les dispositions en matière de refus d'indemnités mais que les petites erreurs de forme figurant dans les rapports sur les hydrocarbures ne devaient pas être retenues pour justifier le non versement des indemnités, sauf si ces erreurs empêchaient le Fonds complémentaire de présenter la facture aux éventuels contribuables.

L'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé que les contributions à ce Fonds devraient être mises en recouvrement tous les ans en même temps que les contributions mises en recouvrement pour le Fonds de 1992 et/ou pour le Fonds de 1971. En conséquence, l'Assemblée examinera à sa session d'octobre 2005 les premières contributions mises en recouvrement pour le Fonds complémentaire.

#### ***État des Conventions portant création des Fonds de 1992 et de 1971***

Le Fonds de 1992 compte à présent 86 États Membres; six autres États ont déposé un instrument d'adhésion, ce qui portera à 92 le nombre total des États Membres d'ici octobre 2005.

La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002 et ne s'applique pas aux sinistres survenus après cette date.

#### ***Procédures de recrutement du prochain Administrateur***

L'actuel Administrateur, M. Måns Jacobsson, qui exerce ses fonctions depuis le 1er janvier 1985, prendra sa retraite le 31 décembre 2006. L'Assemblée du Fonds de 1992 a donc examiné les procédures à suivre pour le recrutement de son successeur qui sera élu à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée. Une note sera diffusée aux États Membres du Fonds de 1992 pour les inviter à soumettre des candidatures au poste d'Administrateur, avant le 30 juin 2005 au plus tard.

L'Administrateur en exercice conservera la pleine et entière responsabilité des Organisations jusqu'au 31 octobre 2006, l'Administrateur récemment élu s'installera au Secrétariat le 1er septembre 2006 et assumera la responsabilité des Organisations à compter du 1er novembre 2006 tandis que l'Administrateur en exercice devrait rester à disposition jusqu'au 31 décembre 2006.

#### ***Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA)***

L'Assemblée a pris note de l'offre faite au Fonds de 1992 par l'International Group of P&I Clubs d'augmenter, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires-citernes de petites dimensions, offre qui prend le nom d'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA), lequel est entré en vigueur le 3 mars 2005, date de la prise d'effet du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'accord STOPIA, qui s'applique aux dommages dus à la pollution causée dans un État à l'égard duquel le Protocole portant création du Fonds complémentaire est en vigueur, constitue un contrat entre les propriétaires des navires-citernes de petites dimensions. Ce contrat s'applique à tous les navires assurés par un des Clubs P&I Membres de l'International Group et réassurés au titre du dispositif de pool de l'International Group. L'accord STOPIA fixe à 20 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (£16 millions) le montant maximum de réparation payable par les propriétaires de tout navire ne dépassant pas 29 548 tonneaux de jauge brute. Bien que le Fonds de 1992 ne soit pas partie à l'accord STOPIA, celui-ci lui confère des droits juridiquement exécutoires à un remboursement de la part du propriétaire du navire en cause.

Le Fonds de 1992 continue, pour les navires relevant de l'accord STOPIA, d'être tenu d'indemniser les demandeurs au cas où le montant total des demandes admissibles dépasserait le montant de limitation applicable au navire en question en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 aura le droit de se faire rembourser par le propriétaire du navire la différence entre le montant relevant de la responsabilité de ce dernier en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et 20 millions de DTS, même s'il n'incombe pas au Fonds complémentaire de verser des indemnités au titre

Note: Il s'agit ici d'un simple récapitulatif des sessions, et non d'un compte rendu exhaustif. On peut se procurer un compte rendu des décisions de la session auprès du Secrétariat des Fonds.

du sinistre.

### ***Groupe de travail du Fonds de 1992 sur l'adéquation du système international d'indemnisation***

Ce Groupe de travail a été créé en avril 2000 pour examiner la nécessité d'améliorer le régime international d'indemnisation mis en place en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour garantir que ce régime continue de répondre aux besoins de la société.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné à sa session d'octobre 2004 les rapports des réunions du Groupe de travail, tenues cette année là. Ces rapports reflétaient les divergences d'opinion entre les Etats Membres qui s'opposent à toute révision des Conventions de 1992 et au maintien du Groupe de travail, et ceux qui considèrent qu'il est nécessaire de traiter un certain nombre de questions en souffrance, ce qui pourrait entraîner la révision des Conventions. L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devrait se réunir début 2005 et présenter des recommandations finales à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée sur la question de savoir s'il y avait lieu de réviser les Conventions et, dans l'affirmative, sur quels points devaient porter les révisions.

À sa réunion de mars 2005, le Groupe de travail a centré ses débats sur le partage équitable des coûts d'indemnisation entre les propriétaires des navires et les chargeurs, et sur la question de savoir s'il était nécessaire de réviser les Conventions de 1992. L'avis du Groupe était également partagé sur cette dernière question.

Le Groupe de travail a également réfléchi aux points qu'il recommanderait à l'Assemblée d'inclure dans le processus, s'il était décidé de procéder à une révision limitée des Conventions de 1992. Il a été préconisé de ne retenir qu'un certain nombre de questions pour examen ultérieur dans l'éventualité où la révision aurait effectivement lieu, et de laisser de côté les autres sujets.

L'Assemblée examinera le rapport du Groupe de travail en octobre 2005 et décidera s'il y a lieu de réviser les Conventions et, dans l'affirmative, les points qu'il convient d'inclure dans ce processus.

### ***Convention SNPD***

L'Administrateur avait été chargé de préparer la mise en place du Fonds SNPD, qui doit être établi en vertu de la Convention de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD). Un travail considérable a déjà été accompli à cet égard.

Pendant la session de l'Assemblée du Fonds de 1992, plusieurs délégations ont estimé que le Fonds devrait organiser un atelier afin d'aider les Etats à préparer l'entrée en vigueur de la Convention SNPD, en vue de favoriser l'interprétation et l'application uniformes de ce texte. Le Secrétariat prévoit d'organiser un atelier en parallèle aux réunions de juin 2005 des FIPOL.

### ***Le point de divers sinistres***

#### ***Sinistre survenu en Allemagne (Allemagne, 1996)***

Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont mené les opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages.

L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Lybie dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. D'après elles, il restait à bord 46m<sup>3</sup> de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.

Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'accepter la responsabilité de la pollution causée par le pétrole. Elles ont précisé que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires. Le propriétaire du navire et son assureur P&I,

---

Note: Il s'agit ici d'un simple récapitulatif des sessions, et non d'un compte rendu exhaustif. On peut se procurer un compte rendu des décisions de la session auprès du Secrétariat des Fonds.

la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (ci-après le West of England Club), ont fait savoir aux autorités allemandes qu'ils rejetaient toute responsabilité pour le déversement.

Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que si leurs tentatives de recouvrer le coût des opérations de nettoyage auprès du propriétaire du *Kuzbass* et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure contre le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM 2,6 millions (£920 000). La demande a été ultérieurement portée à €1,4 million (soit £990 000), plus les intérêts.

En décembre 2002, le tribunal de première instance a rendu un jugement commun selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage de pollution. Le tribunal reconnaissait que les autorités allemandes n'avaient pas fourni d'élément de preuve concluant, selon lequel le *Kuzbass* était le navire responsable, mais que les éléments de preuves indirectes indiquaient de manière accablante que tel était le cas. Le tribunal n'a pas traité du calcul des pertes subies par les autorités allemandes.

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont fait appel du jugement. À l'audience qui s'est tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein a fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusqu'à présent ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution et indiqué que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de bien meilleures chances de gagner la procédure en appel que le Gouvernement allemand. Elle a vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable stipulant que le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €20 000 (£85 000) et que les dépenses récupérables seraient partagées entre les parties sur la base de 92%-8%. La transaction proposée supposait que le Fonds de 1992 devrait payer le solde du montant recevable de la demande d'indemnisation du Gouvernement allemand.

À la suite de l'audience, le propriétaire du navire et le West of England P&I Club ont proposé une transaction à l'amiable de la question incluant toutes les parties, et au titre de laquelle le propriétaire du navire et le West of England Club acquitteraient 18% et le Fonds de 1992 82% de toutes les pertes avérées subies par la République fédérale d'Allemagne du fait du sinistre.

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à chercher à parvenir à une transaction à l'amiable avec toutes les autres parties en présence (soit la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire et le West of England Club) et à conclure un tel accord au nom du Fonds de 1992, à condition que le montant devant être versé par le propriétaire du navire et par le West of England Club dépasse les 18% qui constituaient l'offre en vigueur.

### ***Erika* (France, 1999)**

Un certain nombre d'actions en justice pour indemnisation ont été engagées devant différentes juridictions françaises à l'encontre du Fonds de 1992, du propriétaire de l'*Erika* et de son assureur responsabilité civile. Parmi celles-ci, 400 ont donné lieu à des transactions à l'amiable.

Les divers tribunaux français ont rendu en tout 21 jugements concernant des demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992, dont la majorité concernaient des questions de recevabilité. Ces jugements sont en général très favorables au Fonds puisque les tribunaux ont approuvé sa position dans la plupart des cas où il avait rejeté les demandes pour irrecevabilité. Dans certains cas, les tribunaux ont appliqué les critères de recevabilité définis par le Fonds, dans d'autres ils ne les ont pas suivis mais pris en considération. Dans d'autres encore, s'ils ont déclaré que ces critères n'engageaient pas les tribunaux et que la question de la recevabilité devait être tranchée en conformité avec la législation française, ils sont parvenus aux mêmes conclusions que le Fonds en ce qui concerne le rejet des demandes, en invoquant

comme l'exigeait la loi française l'existence d'un lien de causalité entre les faits et les dommages. Un petit nombre de jugements portait sur les questions de calcul des pertes et, lorsque les estimations des tribunaux divergeaient de celles du Fonds, ce dernier n'a pas fait appel sauf si les montants accordés par les juges étaient sensiblement différents ou s'ils paraissaient infondés.

Le résumé de ces jugements figure dans les documents 92FUND/EXC.28/4 et 92FUND/EXC.28/4/Add.1.

### ***Prestige (Espagne, 2002)***

En mai 2003 le Comité exécutif a examiné le montant des réparations établi sur la base des estimations données par les Gouvernements espagnol, français et portugais, selon lesquelles le montant total des pertes subies par ces trois pays du fait du sinistre occasionné par le Prestige pourrait s'élever à €1 038 million (£700 millions), ce qui dépasserait largement le montant d'indemnisation disponible, de €171,5 millions (£121 millions). Pour cette raison, le Comité exécutif a décidé en mai 2003 que les paiements du Fonds de 1992 devraient être limités à 15% du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs.

Le Comité exécutif a décidé, compte tenu des chiffres disponibles en mars 2005 et des incertitudes persistantes quant au niveau des demandes recevables, de maintenir ce niveau de paiement.

### ***Sinistre survenu à Bahreïn (Bahreïn, 2003)***

En mars 2003, la côte de Bahreïn a été polluée par des hydrocarbures de source inconnue. Les analyses d'échantillon de ces hydrocarbures ont indiqué que leurs «empreintes» chimiques correspondaient étroitement à du pétrole brut d'Irak (Bassorah). Selon l'imagerie satellite et les analyses de trajectoire de la nappe de pétrole, le déversement a probablement eu lieu le 8 mars 2003 ou autour de cette date, à proximité du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah, au large de la côte d'Arabie saoudite, mais les autorités de Bahreïn n'ont pas été en mesure d'identifier de navire spécifique. D'autres analyses de la trajectoire de la nappe d'hydrocarbures ont montré que ceux-ci ne pouvaient pas provenir de gisements de pétrole au large, d'oléoducs ou d'installations à terre, y compris le terminal pétrolier d'Al-Baker (Irak) à partir duquel le pétrole brut d'Irak (Bassorah) était exporté.

Le Comité exécutif a estimé à sa session de mai 2004 que les éléments d'information établissaient de manière convaincante que la source de pollution avait été un «navire», tel que défini dans les Conventions de 1992, et s'est félicité de la manière systématique dont les autorités de Bahreïn avaient mené l'enquête. Le Comité a décidé que les demandes nées du sinistre étaient couvertes par la Convention de 1992 portant création du Fonds et que les demandes d'indemnisation présentées par les autorités de Bahreïn au titre du coût des opérations de nettoyage et des dommages causés aux pêcheries étaient en principe recevables.

À la suite de la décision du Comité, sept demandes d'indemnisation pour un montant total de US\$1,1 million (£573 000) ont été présentées au titre du coût de la mise en œuvre de mesures préventives et des opérations de nettoyage. Ces demandes ont été réglées par le versement d'indemnités pour un montant de US\$689 000 (£383 000). Les demandes de réparation pour un montant total de US\$1,6 million (£830 000), présentées au nom de 434 pêcheurs qui avaient subi des dommages matériels et des pertes économiques, ont été réglées par le paiement d'une somme totale de US\$542 000 (£284 000). Toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre ont été satisfaites dans un délai de sept mois après leur présentation au Fonds de 1992.

### ***Sinistre survenu dans la Fédération de Russie (Fédération de Russie, 2003)***

En septembre 2003, une collision a eu lieu entre le pétrolier/minéralier *Nefterudovoz-57M* (2 605 tjb), transportant une cargaison de fuel-oil lourd et le pétrolier chypriote *Zoja I* (18 625 tjb) dans la grande rade d'Onega, en mer Blanche (Fédération de Russie). L'inspecteur s'occupant du sinistre pour le compte du propriétaire du navire a initialement estimé à 0,2 tonne la cargaison déversée, mais les autorités russes ont par la suite calculé que 53,9 tonnes avaient été déversées, dont 8,9 tonnes avaient été récupérées par écumage.

Le *Neftorudovoz-57M* était assuré par le Club P&I North of England et détenait un certificat délivré par le Capitaine du port d'Astrakhan au nom du Gouvernement de la Fédération de Russie attestant que le navire était assuré conformément aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Une demande d'indemnisation d'un montant de 14,8 millions de roubles (£242 000) au titre des dommages par pollution avait été soumise par l'Inspection maritime spécialisée d'Arkhangelsk relevant du Ministère des ressources naturelles de la Fédération de Russie, montant qui avait été calculé selon la "méthodika", une méthode mise au point en 1967 pour quantifier les dommages causés à l'environnement. La demande d'indemnisation avait été portée devant le tribunal d'arbitrage d'Arkhangelsk qui avait rejeté l'argument du propriétaire du navire selon lequel l'indemnisation au titre des dommages par pollution devait être régie par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui exclut les demandes au titre de l'altération de l'environnement fondées sur une quantification abstraite calculée selon des modèles théoriques. Le tribunal a estimé que les dispositions de cette Convention s'appliquaient aux navires transportant des hydrocarbures et des produits pétroliers, faisant escale dans un port étranger et se trouvant en haute mer ou dans les eaux intérieures d'un État étranger. Le tribunal a également déclaré que le *Neftorudovoz-57M*, qui était un navire destiné à la navigation à la fois fluviale et maritime, procédait au moment des faits à des livraisons de produits pétroliers dans les eaux intérieures de la Fédération de Russie et que le calcul du montant des pertes devait donc s'effectuer en application du règlement de la Fédération de Russie et non pas selon les règles du droit international ou les dispositions de traités internationaux et a accepté la demande d'indemnisation pour un montant de 12,4 millions de roubles (£202 000).

Le propriétaire du navire a fait appel de la décision du tribunal d'arbitrage devant la cour d'appel d'Arkhangel puis devant la Cour de cassation de Saint-Pétersbourg en maintenant que la demande d'indemnisation devrait relever de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces deux tribunaux ont néanmoins maintenu la décision du tribunal d'arbitrage de première instance.

La faible importance de ce sinistre est certes telle que le Fonds de 1992 ne sera pas appelé à verser d'indemnités, mais étant donné l'intérêt que portent les États Membres du Fonds à une application uniforme du régime international d'indemnisation, l'International Group of P&I Clubs a attiré l'attention du Comité exécutif sur la position adoptée par les tribunaux russes. L'International Group a fait valoir que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile stipulait que ses dispositions s'appliquaient aux dommages dus à la pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un Etat partie à la Convention.

Le Comité exécutif a estimé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aurait dû s'appliquer dans le cadre du sinistre du *Neftorudovoz-57M* et que, si tel avait été le cas, les demandes établies selon la "méthodika" n'auraient pas été recevables.

### ***Réunions à venir***

Les réunions ci-après sont prévues pour le reste de l'année 2005.

Semaine du 27 juin	Comité exécutif du Fonds de 1992 Conseil d'administration du Fonds de 1971 (si nécessaire) Atelier sur la Convention SNPD
Semaine du 17 octobre	Assemblée du Fonds de 1992 Comité exécutif du Fonds de 1992 Conseil d'administration du Fonds de 1971 Assemblée du Fonds complémentaire