



INTERNATIONAL
OIL POLLUTION
COMPENSATION
FUNDS

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

FONDOS INTERNACIONALES
DE INDEMNIZACIÓN DE
DAÑOS DEBIDOS A
CONTAMINACIÓN POR
HIDROCARBUROS

Sessions de mars 2007 des organes directeurs – En bref

19 mars 2007

Du 14 au 16 mars 2007, les organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOLE) ont tenu une série de réunions. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 s'est réuni, de même que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 pour, dans les deux cas, examiner les sinistres. Le Groupe de travail intersessions sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures, créé en février 2006 par le Fonds de 1992, a également tenu une réunion.

Sinistres

Erika (France, 1999)

Des actions en justice ont été engagées contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992 par 796 demandeurs. Des règlements à l'amiable ont été conclus avec 440 de ces demandeurs. Les tribunaux ont rendu des jugements dans 95 affaires et celles engagées par 266 demandeurs (dont 144 paludiers) restent en instance. Le montant total réclamé dans les affaires en instance, à l'exclusion des demandes émanant de l'État français et de la société Total SA, est de €58,7 millions (£39 millions).

Le Fonds de 1992 poursuivra ses discussions avec les demandeurs dont les demandes d'indemnisation ne sont pas frappées de prescription, aux fins de parvenir, le cas échéant, à des règlements à l'amiable.

Les tribunaux français ont rendu 90 jugements en grande majorité favorables au Fonds de 1992. Dans la plupart des cas, il a été établi dans les jugements que les tribunaux nationaux n'étaient pas liés par les critères de recevabilité des demandes du Fonds de 1992 et qu'il incombait aux tribunaux de décider si la demande formulée par un demandeur était recevable au titre des Conventions, comme interprétées par le droit français. Toutefois, les tribunaux étaient malgré tout souvent arrivés aux mêmes conclusions que celles auxquelles était parvenu le Fonds en s'appuyant sur ses critères.

On trouvera des informations plus détaillées sur ces jugements dans les documents 92FUND/EXC.36/4, 92FUND/EXC.36/4/Add.1 et 92FUND/EXC.36/4/Add.2 en consultant le site internet des FIPOLE à <http://www.iopcfund-docs.org/docs.html> ou <http://www.iopcfund.org/ongoing.htm>

Solar 1 (Philippines, 2006)

Le 11 août 2006, le navire-citerne *Solar 1* (998 tjb), immatriculé aux Philippines et transportant une cargaison de 2081 tonnes de fuel-oil industriel, a sombré par 630 mètres de fond dans le détroit de Guimaras, à environ 10 milles nautiques au sud de l'île de Guimaras (Philippines). Une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'est échappée du navire après le naufrage et des hydrocarbures ont continué à s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités de moins en moins importantes.

Les Philippines sont parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le montant de limitation applicable au *Solar 1* conformément à la première de ces conventions est de £3,6 millions, mais le propriétaire du *Solar 1* est partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) aux termes duquel le montant de limitation applicable au navire-citerne a été relevé, volontairement, à £15,8 millions. Le sinistre du *Solar 1* est le premier sinistre impliquant un navire relevant de l'accord STOPIA 2006.

Environ 124 kilomètres de littoral et quelque 500 hectares de mangroves sur l'île de Guimaras et les petites îles avoisinantes ont été pollués à différents degrés. Le déversement d'hydrocarbures a eu des répercussions importantes sur le secteur de la pêche artisanale et de l'aquaculture ainsi que sur les petites entreprises touristiques, causant de graves difficultés financières à certaines personnes. Le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire ont, de ce fait, adopté une approche dynamique.

Il a été décidé de rembourser chaque demandeur individuellement et, au 31 janvier 2007, 10 978 demandeurs du secteur de la pêche, sur l'île de Guimaras, avaient en tout été indemnisés pour un montant total de £1,3 million. Il a été proposé à 11 000 autres demandeurs du secteur de la pêche, de la province d'Iloilo, une indemnisation s'élevant au total à £600 000; on espère que les versements commenceront début avril 2007. Plus de la moitié des 70 demandes reçues du secteur du tourisme, émanant principalement de propriétaires de petites stations balnéaires et d'exploitants de bateaux d'excursions, ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de £9 000. Il est probable que de nombreux propriétaires de stations balnéaires soumettront des demandes au titre d'autres pertes subies en 2007. S'agissant des demandes soumises au titre des coûts des opérations de nettoyage, la plupart d'entre elles ont été réglées, y compris deux paiements provisoires, l'un de £1,9 million concernant trois demandes d'un montant total de £3,4 millions émanant d'entrepreneurs intervenus à l'occasion du déversement d'hydrocarbures, et l'autre, de £1,1 million, relatif à la demande de la Petron Corporation pour un montant de £2 millions.

Étant donné qu'il est probable qu'une quantité importante d'hydrocarbures reste dans l'épave du *Solar 1*, et compte tenu de l'activité sismique propre à la région où l'épave se trouve et du fait que celle-ci est très proche de ressources économiques et environnementales sensibles, le Comité exécutif a décidé, à sa session d'octobre 2006, que la demande d'indemnisation au titre des frais d'extraction des hydrocarbures de l'épave serait en principe recevable.

En novembre 2006, l'assureur du propriétaire du navire a engagé une société d'ingénierie sous-marine pour procéder aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave du navire. Le coût des opérations, qui ont démarré le 12 mars 2007, devrait s'établir entre £4 et £7 millions.

***Shosei Maru* (Japon, 2006)**

Le 28 novembre 2006, le navire-citerne japonais *Shosei Maru* (153 tjb) est entré en collision avec le navire de charge coréen *Trust Busan* (4 690 tjb) à deux kilomètres au large de Teshima, dans la mer intérieure de Seto au Japon. Quelque 60 tonnes de fuel-oil lourd et de combustible diesel de soute se sont déversées dans la mer à partir du *Shosei Maru*, lequel était assuré par la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).

Des demandes d'indemnisation devraient être présentées au titre des opérations de nettoyage effectuées sur le littoral et en mer, du nettoyage des coques des navires et des dommages subis par des exploitations d'élevages d'algues de mer. Le montant estimatif des indemnités réclamées au titre des dommages causés par ce sinistre devrait dépasser le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui est de £3,5 millions.

Le Japan P&I Club a informé le Fonds de 1992 que le navire ne se livrant qu'au cabotage, n'était pas assuré au titre du dispositif de pool de l'International Group of P&I Clubs. Le Fonds a également appris que le propriétaire du *Shosei Maru* n'ayant pas donné son accord par écrit pour que le navire relève de l'accord STOPIA 2006, le navire n'était pas couvert par cet accord. De ce fait, si le montant total des dommages devait dépasser le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds serait tenu de verser des indemnités en ce qui concerne ce sinistre sans être remboursé par la suite au titre de l'accord STOPIA 2006.

Plusieurs délégations ont exprimé leur inquiétude concernant le fait que certains navires-citernes ne relevaient pas de l'accord STOPIA 2006, ce qui, selon elles, mettait en évidence les insuffisances des accords volontaires. Ces délégations ont demandé instamment à l'International Group of P&I Clubs d'étendre l'accord STOPIA 2006 au plus grand nombre possible de navires et d'encourager activement les propriétaires de navires à adhérer à l'accord. Elles ont, par ailleurs, fait observer qu'il serait utile de

donner des renseignements sur le nombre total de navires citernes qui ne relevaient pas de l'accord STOPIA 2006. L'International Group of P&I Clubs est convenu de soumettre ce document à la prochaine session du Comité exécutif, dans lequel seraient présentés en détail les aspects opérationnels de l'accord STOPIA 2006, le nombre de navires-citernes qui ne relevaient pas de cet accord, et les efforts des Clubs pour encourager les propriétaires de navires à inscrire leurs navires dans ledit accord.

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à satisfaire les demandes nées du sinistre dans la mesure où cela ne posait pas de question de principe sur lesquelles le Comité ne se serait pas prononcé au préalable.

Groupe de travail intersessions sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures

À sa session de février 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de créer un Groupe de travail intersessions sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

Le Groupe de travail a tenu sa première réunion en mai 2006, qui a été essentiellement consacrée aux procédures et pratiques - en vigueur ou prévues - du secteur des assurances maritimes et des États en ce qui concerne la promotion de transports maritimes de qualité. Au cours de sa deuxième réunion, tenue en mars 2007, le Groupe de travail a poursuivi ses discussions sur le partage des informations relatives à la qualité du transport maritime ainsi que sur les éventuels obstacles qui empêchaient ce partage. Le Groupe a examiné un certain nombre de documents sur les éléments d'ordre juridique qui, dans chaque pays, autorisaient, obligeaient ou empêchaient les assureurs maritimes et les Clubs P&I, ainsi que les autres professionnels des secteurs connexes, de partager les informations relatives aux clients et sur la question de savoir si la législation relative à la concurrence et les pratiques en la matière prenaient en considération la nécessité d'adopter des mesures pour encourager le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

Le Groupe de travail a été informé d'un certain nombre de mesures prises récemment par l'International Group of P&I Clubs pour contribuer de manière positive aux efforts généraux visant à améliorer la qualité des navires et les normes de sécurité, notamment, la procédure dite du "navire désigné" et le "mécanisme de double rétention". La procédure prévoit qu'un club de l'International Group pourra désigner un navire dont il considère qu'il ne satisfait pas aux normes minimales acceptables à respecter par les navires inscrits dans les clubs du Groupe. Ce navire sera inspecté par un comité indépendant. S'il est confirmé par le comité que le navire ne satisfait pas à ces normes, il sera considéré comme un 'navire désigné'. Ces navires donneront lieu à une double rétention (soit 2 x US\$7 millions) dans le cadre du dispositif de mise en commun des demandes d'indemnisation (pool) de l'International Group en attendant qu'il soit remédié aux insuffisances constatées et, dans le cas où cela n'est pas fait dans les 12 mois suivant la désignation du navire, les demandes d'indemnisation présentées par la suite seront exclues du dispositif de pool.

Le Groupe de travail poursuivra ses délibérations à sa troisième réunion, qui doit se tenir pendant les sessions de juin 2007 des organes directeurs des FIPOL.

Futures réunions

Les réunions ci-dessous ont été prévues pour 2007.

12 au 15 juin

Assemblée du Fonds de 1992
Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 sur les
mesures autres que techniques visant à promouvoir le
transport maritime de qualité des hydrocarbures
Comité exécutif du Fonds de 1992

Semaine commençant le 15 octobre

Assemblée du Fonds de 1992
Comité exécutif du Fonds de 1992
Conseil d'administration du Fonds de 1971

Assemblée du Fonds complémentaire