



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

Les sessions de mars 2008 des organes directeurs - En bref

13 mars 2008

Les 11, 12 et 13 mars 2008, les organes directeurs des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) ont tenu une série de réunions, qui, sur invitation du Gouvernement de la Principauté de Monaco, ont eu lieu dans le complexe du Sporting Monte-Carlo, à Monaco. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 s'est réuni pour examiner les sinistres. Les quatrième et cinquième Groupes de travail intersessions du Fonds de 1992 ont également tenu des réunions.

Comité exécutif du Fonds de 1992

Sinistre survenu en Allemagne (1996)

Le Comité exécutif a noté avec satisfaction qu'à la suite de la conclusion d'un accord de règlement entre la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire, le West of England Club et le Fonds de 1992, toutes les actions en justice engagées par l'État allemand contre le propriétaire, le West of England Club et le Fonds de 1992 avaient été retirées, et que l'affaire était maintenant close.

Erika (France, 1999)

Procédures civiles

Quelque 800 demandeurs ont intenté des actions en justice contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992. Il a été procédé à des règlements à l'amiable avec quelque 440 de ces demandeurs. Les tribunaux ont rendu 129 jugements et 48 actions impliquant 94 demandeurs sont toujours en instance. Le Fonds de 1992 poursuivra les discussions avec les demandeurs dont les demandes ne sont pas frappées de prescription afin d'aboutir, s'il y a lieu, à des règlements à l'amiable.

La plupart des 129 jugements rendus par les tribunaux français ont été 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, telle qu'appliquées par le droit français. Les tribunaux étaient malgré tout arrivés aux mêmes conclusions que celles auxquelles était parvenu le Fonds en se fondant sur ses critères.

Procédures pénales

Le Comité exécutif a noté que des poursuites au pénal avaient été engagées devant le tribunal correctionnel de Paris contre le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), la société gestionnaire elle-même, le directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), trois officiers de la marine française chargés du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification Registro Italiano Navale (RINA), un des directeurs de RINA, Total SA et quelques-uns de ses cadres supérieurs.

Un certain nombre de demandeurs, dont le Gouvernement français et plusieurs autorités locales, se sont portés parties civiles dans le cadre des procédures pénales, demandant des indemnités d'un montant total de €400 millions (£302 millions). Le procès a duré quatre mois et s'est terminé le 13 juin 2007. Le Fonds de 1992, bien que n'ayant pas été partie aux procédures, les a suivies par l'intermédiaire de ses avocats français.

Dans son jugement, rendu en janvier 2008, le tribunal correctionnel a déclaré responsables pénalement les quatre parties suivantes: le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de classification (RINA) et Total SA. Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été condamnés à payer chacun une amende de €75 000. RINA et Total SA ont été condamnés à payer chacun une amende de €375 000. Tous les autres prévenus ont été relaxés.

S'agissant des responsabilités civiles, le jugement a considéré les quatre parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre et a octroyé aux demandeurs associés à la procédure une indemnisation au titre des préjudices économiques, de l'atteinte à l'image de plusieurs régions et municipalités, du préjudice moral et des dommages à l'environnement. Le tribunal a évalué le montant total des dommages à €92,8 millions (£145,7 millions), dont €53,9 millions (£116,3 millions) pour l'État français.

L'Administrateur a indiqué que le Secrétariat devrait examiner le jugement en détail pour étudier les implications qu'il risquait d'avoir pour le Fonds de 1992 et qu'il faudrait entre autres dans une telle étude examiner les possibilités d'une action récursoire contre les parties jugées responsables des dommages causés par le sinistre.

Prestige (Espagne, 2002)

Actions en justice

Le Comité a pris note de l'action en justice engagée aux États-Unis par l'État espagnol contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification qui avait certifié le *Prestige*, et plus particulièrement du jugement du tribunal de New York rejetant la demande au motif qu'il n'était pas compétent pour juger cette affaire. Il a également été noté que l'État espagnol avait demandé au Fonds de 1992 de présenter à la cour d'appel de New York un mémoire en qualité d'*amicus curiae*.

Le Comité a noté que l'Administrateur avait estimé que la décision prise par le tribunal selon laquelle l'ABS tombe sous le coup de la disposition de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, pourrait fort bien être contestée dans la mesure où l'on était en droit de se demander si une société de classification, qui effectue une inspection technique du navire à des intervalles déterminés, généralement assez longs, devrait être considérée comme une personne entrant dans cette catégorie en invoquant simplement les termes très généraux utilisés dans cette disposition ('... toute autre personne qui, ... s'acquitte de services pour le navire'). Il a également été noté que dans une situation analogue, le tribunal correctionnel de Paris, dans l'affaire de l'*Erika*, était récemment parvenu à la conclusion opposée, à savoir que la société RINA ne pouvait pas être considérée comme relevant de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Comité a par ailleurs noté que de l'avis de l'Administrateur, d'autres circonstances devraient elles aussi être prises en compte, à savoir:

- s'il était bien approprié que le Fonds de 1992, en tant qu'organisation intergouvernementale, intervienne dans une procédure juridique ouverte dans un État non membre et qui porte sur des questions qui ne relèvent pas du champ d'application de la Convention;
- s'il était bien approprié que le Fonds de 1992 intervienne dans une procédure juridique qui ne serait pas directement liée aux fonctions essentielles qui lui incombent en vertu des Conventions, à savoir le versement d'indemnités aux victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures dans les États Membres;
- que la décision avait été prise par un tribunal de première instance, ce qui la rend probablement d'une valeur relative en tant que précédent dans toute affaire qui pourrait être jugée ultérieurement dans un État Membre sur la base des Conventions;

- que l'on s'écarterait de la décision du Comité exécutif de ne pas engager un recours contre l'ABS aux États-Unis.

Sur la base des considérations que l'Administrateur a fait valoir et des points de vue exprimés au cours du débat, le Comité a fait sienne la recommandation de l'Administrateur de ne pas déposer de mémoire en qualité d'*amicus curiae* devant la cour d'appel de New York.

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

Le Comité exécutif a noté que le coût total de l'ensemble des demandes réglées par le Japan P&I Club (£4,3 millions) dépassait le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* et que le Fonds de 1992 aurait donc très probablement à intervenir pour verser des indemnités afférentes à ce sinistre.

***Volgoneft 139* (Fédération de Russie et Ukraine, 2007)**

Le Comité exécutif a traité ce sinistre pour la première fois. Le sinistre a eu lieu le 11 novembre 2007 dans le détroit de Kerch, qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. La Fédération de Russie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, tandis que l'Ukraine est uniquement partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il semblerait qu'entre 1 200 et 2 000 tonnes de fuel-oil se soient déversées au moment du sinistre. Quelque 50 kilomètres de côtes, en Fédération de Russie et en Ukraine, ont été pollués par les hydrocarbures. Le nettoyage de la côte en Russie aurait été effectué par l'armée russe. De lourdes pertes d'oiseaux ont été signalées (plus de 30 000 oiseaux).

Le navire appartenait à JSC Volgotanker et avait une assurance de protection et d'indemnisation auprès d'Ingosstrakh (Russie). La couverture d'assurance P&I du propriétaire serait limitée à US\$5 millions (£2,5 millions). Si cette information est exacte, la couverture d'assurance serait nettement inférieure à la limite minimale prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit 4 510 000 DTS (£3,6 millions). Le navire n'était pas assuré par l'un des clubs P&I affiliés à l'International Group of P&I Clubs et l'accord STOPIA n'est donc pas applicable.

La délégation russe a invité les représentants du Fonds de 1992 à se rendre très prochainement en Fédération de Russie. Tout en étant sensible à l'invitation de la délégation russe, l'Administrateur a indiqué qu'il était toutefois dommage que, malgré les meilleurs efforts du Secrétariat, les experts du Fonds n'aient pas eu la possibilité de se rendre sur le site du déversement au début du sinistre.

Le Comité exécutif a noté que le Fonds avait reçu une demande d'indemnisation d'une entreprise russe de nettoyage, d'un montant de R73 450 452 (£1,5 million), et que la documentation qui accompagnait cette demande était en cours de traduction avant d'être examinée par les experts du Fonds de 1992.

La délégation russe a laissé entendre que d'autres renseignements concernant la couverture d'assurance du navire seraient communiqués aux FIPOL soit au cours de la visite de ses représentants à Moscou soit à la prochaine session du Comité exécutif, en fonction du moment où ils seraient disponibles.

***Hebei Spirit* (République de Corée, 2007)**

Le Comité exécutif a traité ce sinistre pour la première fois. Il a noté que le *Hebei Spirit* avait été heurté par le ponton-grue *Samsung N°1* alors qu'il était au mouillage à quelque cinq milles au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée, et qu'environ 10 500 tonnes de pétrole brut s'étaient déversées du *Hebei Spirit* dans la mer. Il a en outre été noté que les hydrocarbures avaient souillé la côte occidentale de la République de Corée sur quelque 375 kilomètres. Le *Hebei Spirit* est assuré par l'Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club).

Le Comité a noté qu'en application de l'alinéa e) de l'article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le montant maximum d'indemnisation payable pour le sinistre du *Hebei Spirit* était de 203 millions de DTS. Il a été rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé, à sa deuxième session, tenue en octobre 1997, que la conversion du DTS en monnaie nationale devrait se faire sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la session à laquelle l'Assemblée ou le Comité exécutif aurait décidé que les demandes d'indemnisation pouvaient être réglées. Le

Comité exécutif a décidé que la conversion de 203 millions de DTS en Won coréens devait se faire sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 40ème session du Comité exécutif, c'est-à-dire le 13 mars 2008, au taux de 1 DTS = Won 1 584,330. Le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, est de Won 321 milliards (environ £163 millions).

Le Comité a également noté que, d'après les renseignements limités dont on disposait au 26 février 2008, le montant estimatif total des pertes qu'entraînerait probablement le sinistre du *Hebei Spirit* serait compris entre Won 352 et 424 milliards (£190 - £229 millions).

Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure des accords de règlement pour les demandes nées de ce sinistre pour autant que ces accords ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne se soit pas prononcé auparavant.

Le Comité exécutif a en outre décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements mais, compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes potentielles, de limiter pour l'instant ces paiements à 60 % du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés tels qu'évalués par les experts du Fonds. Il a également été décidé qu'aucun versement ne serait effectué au Gouvernement coréen, aux autorités régionales ou locales, ni à aucune autre administration, tant que le Gouvernement coréen n'aurait pas décidé de se placer en dernière position dans la liste des demandeurs. Le Comité exécutif a décidé de faire le point de la situation à sa prochaine session.

Entrée en vigueur de la Convention sur les hydrocarbures de soute

Le représentant de l'International Group of P&I Clubs a attiré l'attention du Comité exécutif sur l'entrée en vigueur, en novembre 2008, de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Le Comité a noté que les États parties à la Convention sur les hydrocarbures de soute étaient tenus de produire des certificats d'assurance obligatoire et qu'il était nécessaire que ces États arrêtent les procédures voulues bien avant l'entrée en vigueur de la Convention afin d'assurer une bonne administration de la délivrance de ces certificats.

Désignation de candidats pour l'élection des membres de l'Organe de contrôle de gestion

L'Administrateur a attiré l'attention du Comité sur la Circulaire 92FUND/Circ.59, qui avait été diffusée à tous les États Membres du Fonds de 1992 en janvier 2008 et qui avait été rediffusée aux délégations à la présente session du Comité exécutif pour leur rappeler qu'il était possible de désigner des candidats à l'élection à l'Organe de contrôle de gestion qui aurait lieu à la session d'octobre 2008 de l'Assemblée. Il a souligné que ces désignations devaient se faire au plus tard le 16 mai 2008.

Expression de gratitude au Gouvernement monégasque

L'Administrateur, au nom du Secrétariat et des organes directeurs, a rendu hommage au Gouvernement monégasque pour la qualité du lieu de réunion et des prestations fournies, qui avaient contribué à assurer le succès de la semaine de réunions.

Quatrième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 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 d'établir un Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

À sa quatrième réunion, le Groupe de travail a pris note de l'état d'avancement des deux études qu'il avait demandées, à savoir l'étude effectuée par le Comité maritime international sur le partage d'informations dans le secteur de l'assurance maritime et les éventuels obstacles empêchant le partage de ces informations; et l'étude effectuée par le Secrétariat afin d'étudier quelles mesures relatives à l'assurance corps seraient susceptibles de promouvoir le transport de qualité des hydrocarbures. Compte tenu de toutes les discussions

ayant eu lieu lors de ses quatre réunions et suite aux nombreuses préoccupations exprimées, le Groupe de travail a décidé de ne pas continuer l'étude du CMI. En ce qui concerne l'étude sur l'assurance sur corps, l'Administrateur a informé le Groupe de travail des progrès réalisés et de son intention de soumettre une proposition plus concrète lors de la prochaine réunion, en juin 2008.

La Présidente a proposé d'établir un document, résumant les questions soulevées et les réalisations du Groupe au cours de ses quatre réunions, qui constituerait la base du rapport du Groupe de travail à l'Assemblée et serait soumis au Groupe, pour examen, à sa dernière réunion, en juin 2008.

Cinquième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 ('Groupe de réflexion sur la Convention HNS')

Le 5ème Groupe de travail intersessions ('le Groupe de réflexion sur la Convention HNS') a été créé par l'Assemblée du Fonds de 1992, à sa 12ème session, tenue en octobre 2007, dans le but de faciliter l'entrée en vigueur de la Convention HNS. Le Groupe de travail a tenu sa première réunion les 12 et 13 mars 2008 sous la présidence de M. Alfred Popp QC (Canada).

Le Groupe de réflexion sur la Convention HNS a examiné les propositions formulées par les États en ce qui concerne trois questions dont il avait été déterminé qu'elles empêchaient l'entrée en vigueur de la Convention HNS, à savoir le concept de 'réceptionnaire', les contributions au compte GNL et la non-soumission des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution. Le Groupe a en outre examiné et approuvé le texte d'un projet de protocole à la Convention, mettant en œuvre ces propositions, sous réserve de divers amendements. Il a été demandé au Secrétariat de produire, pour la prochaine réunion du Groupe de travail, en juin 2008, une version révisée du projet de protocole ainsi qu'un texte de synthèse de la Convention, à des fins d'information uniquement.

Réunions à venir

Les réunions ci-dessous ont été prévues pour 2008. D'autres réunions seront peut-être nécessaires en fonction de l'évolution des dossiers des sinistres déjà survenus et si de nouveaux sinistres se produisent.

Semaine du 23 juin

Assemblée du Fonds de 1992
Comité exécutif du Fonds de 1992
4ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992
Groupe de réflexion sur la Convention HNS

Semaine du 13 octobre

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