



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 d'octobre 2006 des organes directeurs – En bref

30 octobre 2006

Au cours de la semaine du 23 au 27 octobre 2006, 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. Pour ce qui est du Fonds de 1992, se sont réunis à la fois l'Assemblée, qui traite des questions administratives et des questions de principe, et le Comité exécutif qui examine chaque sinistre. En ce qui concerne le Fonds complémentaire et le Fonds de 1971, ce sont respectivement l'Assemblée et le Conseil d'administration chargés tous deux des questions administratives et des sinistres qui se sont réunis. Une session spéciale conjointe des organes directeurs s'est également tenue pour marquer le départ en retraite de l'Administrateur en poste et pour accueillir le nouvel Administrateur.

État des ratifications des Conventions

Le Fonds de 1992 a actuellement 96 États Membres et deux autres États ont déposé leurs instruments d'adhésion, ce qui portera le nombre total des États Membres à 98 d'ici la fin de 2006. Le Fonds complémentaire a actuellement 19 États Membres et un autre état (Grèce) a déposé son instrument d'adhésion, ce qui portera le nombre total des États Membres à 20 d'ici janvier 2007. La Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002 et ne s'applique pas aux sinistres survenus après cette date.

Allocution de l'Administrateur sortant

À l'occasion des dernières sessions que les organes directeurs tiennent avant que son successeur ne prenne ses fonctions le 1er novembre 2006, l'Administrateur sortant M. Måns Jacobsson, de Suède, qui occupe le poste d'Administrateur des FIPOL depuis près de 22 ans, a prononcé une allocution finale lors d'une session spéciale conjointe des trois Fonds. Cette session spéciale a également donné l'occasion au nouvel Administrateur, aux délégués et aux invités spéciaux, notamment l'Ambassadeur de Suède auprès du Royaume-Uni et l'Ambassadeur des Pays-Bas auprès du Royaume-Uni, de rendre hommage à M. Jacobsson pour la carrière remarquable qui a été la sienne et pour la contribution des plus appréciées qu'il a apportée au régime international d'indemnisation.

Critères de recevabilité concernant les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de sauvegarde

Au cours de sa session de février/mars 2006, le Comité exécutif, à l'issue de son examen de la demande formée par le Gouvernement espagnol au titre des coûts des opérations d'extraction des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, a chargé l'Administrateur de procéder à une étude des critères de recevabilité concernant les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de sauvegarde, notamment l'extraction des hydrocarbures de navires coulés, afin que l'Assemblée puisse, à sa session d'octobre 2006, étudier d'éventuelles alternatives aux critères de recevabilité en vigueur tout en restant dans le cadre des Conventions de 1992.

Les critères appliqués par le Fonds de 1992 en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de sauvegarde reposent sur les définitions de 'dommage par pollution', de 'mesures de sauvegarde' et d' 'événement' telles qu'énoncées respectivement aux articles I.6, I.7 et I.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et mentionnées à l'article 1.2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et à l'article 1.6 du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'Assemblée a décidé de ne pas élargir les critères de recevabilité relatifs au coût des mesures de sauvegarde en y incluant des considérations d'ordre social et/ou politique. Elle a également décidé qu'au moment de déterminer le caractère raisonnable des mesures de sauvegarde, il y avait lieu de tenir compte des dommages potentiels susceptibles d'être causés à l'environnement si ces mesures n'étaient pas prises et que le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds devrait être modifié en conséquence.

L'Assemblée a en outre décidé que le Fonds devrait adopter des sous-critères particuliers applicables aux demandes d'indemnisation au titre des coûts de l'enlèvement des hydrocarbures de navires coulés et qu'il devrait élaborer, pour adjonction dans le manuel, un texte dans ce sens qui repose sur les propositions faites par l'Administrateur et les délégations espagnole et française. L'Administrateur a été chargé de préparer ce texte en consultation avec ces délégations et de présenter ses recommandations à l'Assemblée à sa prochaine session.

Application des Accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006

En février/mars 2006, les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire ont pris acte de deux accords volontaires, l'Accord STOPIA 2006 et l'Accord TOPIA 2006, aux termes desquels le propriétaire du navire/club P&I rembourserait au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire une partie des indemnités exigibles des Fonds en vertu, respectivement, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire. À leurs sessions d'octobre 2006, les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire ont approuvé les procédures à suivre pour appliquer les accords volontaires, qui sont entrés en vigueur le 20 février 2006.

Application des Conventions de 1992 aux opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire

À sa session d'octobre 2005, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si les navires en permanence au mouillage qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire relèvent de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, telle qu'interprétée par l'Assemblée, et la question de savoir si les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus à bord de ces navires doivent être considérés comme reçus au sens de l'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et être donc pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement. L'Assemblée n'était parvenue à aucune décision sur l'application des Conventions de 1992 aux opérations à l'examen mais avait chargé l'Administrateur d'entreprendre une étude approfondie des questions en cause et de lui faire rapport à sa session suivante.

L'étude avait permis de relever 24 opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire faisant intervenir des navires au mouillage de manière permanente ou semi-permanente qui font office d'unités flottantes de stockage, 20 de ces opérations s'étant déroulées dans les eaux territoriales d'États Membres du Fonds de 1992.

Les navires identifiés avaient un port en lourd combiné de 3,3 millions de tonnes et le volume total annuel estimatif des hydrocarbures qu'ils avaient acheminés était de près de 30 millions de tonnes d'hydrocarbures (pétrole brut et fuel-oil lourd) qui correspondaient à environ 2 % de la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États Membres du Fonds de 1992 en 2004.

Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux navires restant de manière permanente ou semi-permanente au mouillage

Il est ressorti de l'étude que certains navires se livrant à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire de manière permanente ou semi-permanente étaient en mesure d'opérer et opéraient effectivement en certaines occasions en tant que navires-citernes commerciaux normaux. Par souci de cohérence avec la décision prise en octobre 1999 en ce qui concernait l'applicabilité des Conventions de 1992 aux unités flottantes de stockage, l'Assemblée a décidé que les navires qui étaient au mouillage d'une façon permanente ou semi-permanente et se livraient à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire devaient être considérés comme des 'navires' uniquement lorsqu'ils transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal ne se trouvant pas à l'endroit où ils étaient normalement exploités.

Transferts de navire à navire et réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution

L'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds dispose que les contributions annuelles au Fonds de 1992 sont versées, en ce qui concerne chacun des États contractants, par toute personne qui, au cours de l'année civile concernée, a reçu des quantités totales supérieures à 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution transportées par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations situées sur le territoire de cet État.

L'Assemblée a noté que les opérations de transfert faisant appel à des navires qui sont au mouillage d'une façon permanente ou semi-permanente sont pratiquement identiques aux opérations de terminaux à terre pour ce qui est des activités réalisées et des risques de pollution qui y sont associés et a donc décidé que tout le pétrole brut et le fuel-oil lourd (c'est-à-dire les hydrocarbures donnant lieu à contribution) reçu par des navires au mouillage de façon permanente ou semi-permanente sur le territoire ou dans les eaux territoriales d'un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds devait être considéré comme reçu au sens de l'article 10.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et devait donc être pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement. Comme suite à cette décision, l'Assemblée a également décidé de modifier les notes explicatives qui accompagnent le formulaire prévu par le Fonds de 1992 pour notifier la réception d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.

Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

Chaque État Membre du Fonds est tenu de soumettre chaque année un rapport sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans cet État. En ce qui concerne le Fonds complémentaire aucun rapport sur les hydrocarbures n'est en retard mais 31 États sont en retard dans la soumission de leurs rapports aux Fonds de 1971 et de 1992. Cette question préoccupe beaucoup les autres États Membres et plus particulièrement les contribuables se trouvant dans ces États, car sans les rapports sur les hydrocarbures le Secrétariat ne peut adresser de facture aux contribuables se trouvant dans les États défaillants. Au cours de la discussion, on a souligné que la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures constitue une violation des obligations conventionnelles que les États avaient contractées en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'application de mesures visant à aider les États à soumettre les rapports sur les hydrocarbures, qui avaient été adoptées à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée, avait permis de réaliser quelques progrès et les organes directeurs ont exprimé l'espoir que la situation en ce qui concerne la soumission des rapports sur les hydrocarbures continuerait de s'améliorer.

Décisions budgétaires

Un budget administratif commun au Fonds de 1992, au Fonds complémentaire et au Fonds de 1971, d'un montant de £3 590 750, a été adopté pour 2007.

Contributions

Le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 disposent chacun d'un fonds général destiné à payer les dépenses d'administration et à régler les demandes d'indemnisation à concurrence d'un montant donné par sinistre; ils disposent par ailleurs de fonds des grosses demandes d'indemnisation destinés à verser des indemnités dépassant ce montant. Le Fonds complémentaire dispose d'un fonds général destiné à payer les dépenses d'administration, les demandes d'indemnisation étant réglées par les fonds des demandes d'indemnisation.

Les organes directeurs ont décidé de mettre en recouvrement des contributions pour un montant de £3 millions au fonds général du Fonds de 1992 et de £1,4 million au fonds général du Fonds complémentaire, payables d'ici au 1er mars 2007. Ils ont également décidé de ne mettre en recouvrement aucune contribution pour les fonds des grosses demandes d'indemnisation.

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 438 de ces demandeurs. Les tribunaux ont rendu des

jugements dans 86 affaires et celles engagées par 272 demandeurs (dont 145 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, était de €60 millions (£41 millions).

L'Administrateur a signalé que dans la plupart des 86 jugements le Fonds avait eu gain de cause. Certains tribunaux avaient appliqué les critères de recevabilité du Fonds, d'autres avaient souligné que les critères ne liaient pas les tribunaux mais constituaient une référence utile tandis que d'autres encore ont ignoré les critères tout en atteignant généralement les conclusions auxquelles ils seraient parvenus s'ils s'étaient appuyés sur ces critères. L'Administrateur a souligné tout particulièrement que dans quatre affaires dans lesquelles le tribunal de première instance avait donné tort au Fonds, la cour d'appel venait récemment d'annuler ces jugements. L'Administrateur regrettait que le Fonds se trouve impliqué dans un aussi grand nombre de procédures judiciaires mais il était réconfortant de constater que les tribunaux français avaient généralement donné raison au Fonds.

Slops (Grèce, 2000)

Un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* alors que celui-ci se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce).

En juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que le *Slops*, installation flottante de réception de déchets mazoutés, ne devrait pas être considéré comme un 'navire' au sens des Conventions de 1992 et que ces conventions ne s'appliquaient pas à ce sinistre. Le *Slops*, bien qu'initialement conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, avait subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice avait été enlevée et le moteur mis hors service et depuis lors il était resté en permanence à l'ancre et n'avait servi que d'installation de stockage et de traitement des déchets mazoutés.

En février 2002 deux entreprises grecques qui avaient effectué des opérations de nettoyage avaient engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 en demandant le remboursement du coût de ces opérations. À sa session de juillet 2002, le Comité exécutif a décidé que ces entreprises n'avaient pas fourni de renseignements susceptibles de modifier sa position selon laquelle le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' et a chargé l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice.

Le tribunal de première instance a estimé que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire'. Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement.

La cour d'appel a annulé le jugement du tribunal de première instance et estimé que le *Slops* ne répondait pas aux critères prévus dans les Conventions et ne pouvait donc pas être considéré comme un 'navire'. Les demandes formées contre le Fonds ont donc été rejetées.

Les demandeurs ont fait appel de ce jugement devant la Cour suprême grecque. La Cour suprême a renvoyé l'affaire devant une session plénière pour qu'elle détermine si le *Slops* devait être considéré comme un 'navire' au sens des Conventions de 1992. Après avoir entendu l'affaire en session plénière, la Cour suprême a estimé que le *Slops* devrait être considéré comme un navire au sens des Conventions de 1992 et a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel pour qu'elle soit rejugée.

Prestige (Espagne, 2002)

Espagne

Le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne a reçu 838 demandes pour un total de €13 millions (£415 millions), dont neuf demandes du Gouvernement espagnol pour un montant total de €60 millions (£379 millions).

Après une évaluation provisoire de la première demande reçue du Gouvernement espagnol on enregistre des progrès notables dans l'évaluation de toutes les demandes soumises par ce gouvernement.

Sur les autres demandes soumises en Espagne, 507, d'un montant total de €37,1 millions (£25 millions) ont été approuvées pour un montant de €3,4 millions (£2,3 millions) et 157 demandes d'un montant total de €23,7 millions

Note: Ce résumé ne porte que sur certains aspects des sessions qui se sont tenues et ne reflète pas tous leurs travaux. Le compte rendu des décisions de chaque session peut être obtenu auprès du Secrétariat des FIPOL.

(£16 millions) ont été rejetées. Bon nombre des demandes en instance ne sont pas étayées par des justificatifs suffisants pour permettre de procéder aux évaluations.

France

Le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux a reçu 472 demandes d'un montant total de €18,4 millions (£80,2 millions) dont 384 ont été approuvées pour un montant de €44,5 millions (£30 millions) tandis que 44 demandes d'un montant total de €2,1 millions (£1,4 million) ont été rejetées. Une demande présentée par le Gouvernement français d'un montant de €67,5 millions (£45,7 millions) concernant les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage a été évaluée provisoirement à €31,2 millions (£21,1 millions). Bon nombre des demandes restantes ne sont pas étayées par des justificatifs suffisants pour permettre de procéder aux évaluations.

Portugal

Une demande présentée par le Gouvernement portugais d'un montant total de €4,3 millions (£2,9 millions) concernant le coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde a fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de €2,2 millions (£1,5 million).

Solar 1 (Philippines, 2006)

Le 11 août 2006, le navire-citerne *Solar 1* (998 tjb), immatriculé aux Philippines, qui transportait une cargaison de 2 081 tonnes de fuel-oil industriel, a sombré dans le détroit de Guimaras par 630 mètres de fond, à environ 10 milles nautiques au sud de l'île de Guimaras, dans la République des Philippines. Après le naufrage une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'est échappée du navire et des hydrocarbures ont continué de 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. Toutefois, le Fonds de 1992 reste tenu de dédommager les demandeurs si le montant total des demandes recevables dépasse le montant de limitation applicable au *Solar 1* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, mais a le droit, juridiquement exécutoire, de se faire rembourser par le propriétaire du navire la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et soit le montant total des demandes recevables soit £15,8 millions, si ce dernier montant est moins élevé.

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 un fort impact sur le secteur de la pêche artisanale et plus de 4 000 pêcheurs et 90 exploitants d'étangs piscicoles ont été touchés. Environ 80 petites entreprises touristiques ont souffert des hydrocarbures.

Étant donné qu'il est probable qu'une quantité importante d'hydrocarbures restera 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 que la demande d'indemnisation au titre des frais d'extraction des hydrocarbures de l'épave était en principe recevable.

Futures réunions

Les réunions ci-dessous ont été prévues pour 2007. 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 commençant le 12 mars	Comité exécutif du Fonds de 1992 Conseil d'administration du Fonds de 1971
Semaine commençant le 11 juin	Assemblée du Fonds de 1992 Comité exécutif du Fonds de 1992 Conseil d'administration du Fonds de 1971
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