



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

Organes directeurs: les sessions d'octobre 1999 en bref

29 octobre 1999

Cinq sessions en une semaine

Durant la semaine du 18 au 22 octobre 1999 les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) ont tenu cinq réunions distinctes: celles des Assemblées des Fonds de 1992 et de 1971, celle du Comité exécutif du Fonds de 1992 (lequel s'est réuni à deux reprises) et celle du Comité exécutif du Fonds de 1971.

C'est la deuxième année de suite que l'Assemblée du Fonds de 1971 n'a pu constituer un quorum. En effet, seuls 17 des 45 États Membres étaient présents au moment requis. De ce fait, les points inscrits à l'ordre du jour de l'Assemblée ont dû être traités par le Comité exécutif du Fonds de 1971. D'ici le mois d'octobre de l'année prochaine, le Comité exécutif sera dans l'impossibilité de constituer un quorum et c'est un organe nouvellement créé, baptisé Conseil d'Administration, qui deviendra alors l'organe délibérant du Fonds de 1971.

État des Conventions

À ce jour, 46 États ont déposé un instrument d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le nombre d'États membres du Fonds de 1971 tombera à 39 d'ici en octobre 2000 en conséquence de nouvelles dénonciations de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le fait le plus marquant est l'intégration du Fonds de 1992 par l'Italie en septembre 2000; cet État ne sera plus Membre du Fonds de 1971 à compter du 8 octobre 2000.

Les effets de la décision de l'Italie de quitter le Fonds de 1971

Les Fonds de 1971 et de 1992 sont financés par les contributions dont est tenue de s'acquitter toute personne physique ou morale qui, dans un État Membre, reçoit plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd ("hydrocarbures donnant lieu à contribution") une année donnée, après que ces hydrocarbures ont été transportés par mer. Le montant de la contribution par tonne est calculé en fonction du volume total d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçu dans l'ensemble des États Membres. Lorsque l'Italie quittera le Fonds de 1971 en octobre prochain, la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans l'ensemble des États Membres, de 250 millions de tonnes, tombera à 100 millions de tonnes. Conséquence: les contributeurs des États Membres restants devront assumer une part bien plus importante des indemnités à verser au titre du moindre sinistre qui surviendrait dans un État Membre du Fonds de 1971.

À mesure que les États quittent le Fonds de 1971, celui-ci ne peut qu'avoir de plus en plus de mal à fonctionner. Plusieurs délégations craignent d'ailleurs que survienne une situation dans laquelle le Fonds de 1971 aurait à payer des indemnités aux victimes d'un dommage par pollution, alors même qu'il n'y aurait plus aucun contributeur dans les États Membres restants.

Liquidation du Fonds de 1971

Aux termes de la Convention de 1971 portant création du Fonds, celle-ci ne cesse d'être en vigueur que lorsque le Fonds de 1971 ne compte plus que deux membres. De gros efforts sont actuellement déployés pour inciter les États Membres restants du Fonds de 1971 à dénoncer la Convention de 1971 portant création du Fonds et à adhérer aux Protocoles de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de

1971 portant création du Fonds. Comme il est peu probable que ces démarches suffisent à elles seules à ramener à deux le nombre des États Membres, ces derniers ont envisagé d'autres moyens d'action. Les débats se sont appuyés sur les analyses proposées par deux éminents spécialistes du droit international public: M.Thomas Mensah et Sir Arthur Watts KCMG QC.

La solution préférée des délégations consisterait à modifier la Convention de 1971 portant création du Fonds de manière à permettre que celle-ci se termine avant le moment prévu par le texte même de la Convention. L'Administrateur a d'ailleurs été chargé de demander au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) de convoquer une Conférence diplomatique qui serait invitée à adopter un Protocole portant modification de la Convention. Le Comité exécutif a estimé que deux critères devraient permettre de mettre fin à la Convention: que le nombre des États Membres tombe en-deçà d'un certain seuil, ou que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États Membres restants tombe, elle aussi, en-deçà d'un certain seuil, si cette condition advient en premier. Un projet de Protocole a été adopté sur cette base. Deux options ont été retenues pour l'entrée en vigueur du Protocole: une procédure d'amendement tacite (à savoir que tout État qui s'est abstenu de signifier son opposition est jugé avoir accepté l'amendement) et la procédure classique d'acceptation explicite.

À la suite de certaines observations formulées par le Commissaire aux comptes du Fonds de 1971, l'Administrateur va examiner les diverses questions ayant trait à la liquidation du Fonds de 1971 et en rendra compte à la session du Comité exécutif qui se tiendra en avril 2000.

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

L'une des obligations importantes incombant aux États Membres est précisément de soumettre, tous les ans, un rapport sur les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans ces États. Or, plus des deux tiers des États encore Membres du Fonds de 1971 accusent un retard dans la présentation de leurs rapports. La situation est bien meilleure au Fonds de 1992: seuls trois États ont un rapport en souffrance.

Cette situation inquiète beaucoup les autres États Membres, et surtout les contribuables de ces derniers, car en l'absence de rapport sur les hydrocarbures, le Secrétariat du Fonds de 1971 se voit dans l'impossibilité d'établir les factures correspondant aux contributions dues.

Rapport du 2ème Groupe de travail intersession sur les travaux du Groupe consacrés à la définition du terme 'navire'

Le Groupe de travail, qui s'est réuni la semaine du 26 avril 1999, est parvenu aux conclusions suivantes: i) les engins exploités au large devraient être considérés comme étant des 'navires' aux termes des Conventions de 1992 uniquement lorsqu'ils transportent des hydrocarbures en tant que cargaison à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du champ pétrolifère dans lequel ils sont habituellement exploités et ii) les engins exploités au large ne relèveraient plus des Conventions de 1992 lorsqu'ils quittent un gisement pétrolier situé au large pour des raisons liées à l'exploitation ou pour cause d'intempéries. L'Assemblée du Fonds de 1992 a fait siennes ces conclusions et a fait valoir que la question de savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient ou non à un sinistre donné serait tranchée selon les circonstances particulières de l'espèce.

Le Groupe de travail sera convoqué à nouveau pour une réunion d'une journée en avril 2000 pour examiner de plus près les circonstances dans lesquelles un pétrolier lège relèverait de la définition du terme 'navire'.

Site Web

L'Administrateur a annoncé que le site Web des Fonds existait désormais et pouvait être consulté à l'adresse suivante:

<http://www.iopcfund.org>

Les Dernières Nouvelles des FIPOL se trouvent sur le site Web, mais uniquement en anglais pour l'instant. La version française ne saurait trop tarder.

Note: Il s'agit d'un simple récapitulatif des sessions, et non d'un compte rendu exhaustif. Un compte rendu des décisions peut être obtenu auprès du Secrétariat des FIPOL.

L'Administrateur est reconduit dans ses fonctions

Måns Jacobsson a été reconduit dans ses fonctions d'Administrateur du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour un nouveau mandat de cinq ans.

Réinstallation des bureaux des FIPOL

Avec le renforcement des effectifs du Secrétariat des FIPOL, et vu qu'il est impossible au Secrétariat d'obtenir de nouveaux bureaux dans l'immeuble de l'OMI, la décision a été prise de faire déménager le Secrétariat. Sous réserve de l'aboutissement de négociations avec le propriétaire pressenti, le Secrétariat pourrait intégrer de nouveaux locaux au printemps 2000.

Décisions budgétaires

Un budget administratif commun de £3 225 040 a été adopté pour les Fonds de 1971 et de 1992 pour l'année 2000.

Le fonds de roulement du Fonds de 1992 a été porté de £12 millions à £15 millions; celui du Fonds de 1971 a été maintenu à £5 millions.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de lever des contributions d'un montant de £9,3 millions au Fonds de 1992, dont £3,7 millions sont exigibles le 1er mars 2000; un montant de £13 millions sera mis en recouvrement au cours du deuxième semestre de 2000. Pour ce qui est du Fonds de 1971, les contributions ont été fixées à £5,8 millions, dont £3,8 millions exigibles le 1er mars 2000 et le solde différé. L'Administrateur a été autorisé à décider de mettre ou non en recouvrement une partie ou la totalité des sommes différées, et ce ultérieurement en cours d'année 2000, selon les besoins.

Les sinistres***Haven (Italie, 1991)***

Un accord relatif à un règlement global de toutes les questions en suspens a été signé le 4 mars 1999 par l'État italien, le propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) et le Fonds de 1971.

S'agissant du Fonds de 1971, l'accord se fondait sur le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS). Le montant versé par le Fonds de 1971 ne se rapportait pas aux dommages à l'environnement. Le propriétaire du navire/UK Club a consenti un paiement à l'État italien, à titre gracieux et sans admettre la responsabilité de l'une ou l'autre partie, et ce dans la mesure où le paiement dépassait le montant de limitation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Toutes les actions en instance devant les tribunaux italiens ont été retirées. En mai 1999, le Fonds de 1971 a versé Lit 70 000 millions (£25,5 millions) à l'État italien; le UK Club lui a versé Lit 47,6 millions (£17,3 millions). En outre, le Fonds a versé les sommes en souffrance: FF12,6 millions, soit £1,3 millions à l'État français et FF270 000, soit £29 000 à la Principauté de Monaco, au titre de leurs demandes d'indemnisation, ainsi que £2,5 millions au UK Club au titre de la prise en charge financière.

Aegean Sea (Espagne, 1992)

Des demandes d'indemnisation d'un montant de £7,7 millions ont été payées. Pour l'instant, les paiements sont limités à 40% du montant du préjudice avéré. Pour certaines demandes, la cour d'appel de La Corogne a décidé d'accorder des indemnités d'un montant spécifique. En revanche, elle a jugé que les pièces justificatives fournies par certains demandeurs à l'appui de leur demande étaient insuffisantes pour justifier le montant du préjudice subi. Ces demandeurs devront donc étayer leur demande lors d'une nouvelle procédure judiciaire.

Les tribunaux civils ont été saisis d'autres demandes, émanant du secteur de la mariculture. La question s'est posée de savoir si ces demandes étaient ou non frappées de prescription.

En septembre 1999, le Gouvernement espagnol a communiqué au Fonds de 1971 une étude réalisée par l'Instituto Español de Oceanografía, laquelle évalue les préjudices subis par la majorité des demandeurs des secteurs de la pêche et de la mariculture.

Des divergences d'opinion subsistent entre l'État espagnol et le Fonds de 1971 s'agissant du partage de la responsabilité entre l'État et le propriétaire du navire/assureur P&I/Fonds de 1971. Un accord entre l'État espagnol et le Fonds de 1971 - semblable à celui conclu en juin 1998 - a été signé en juin 1999 par l'Ambassadeur d'Espagne à Londres et l'Administrateur. Aux termes de cet accord, l'État espagnol s'est engagé à ne pas invoquer la prescription au cas où les organes compétents du Fonds décidaient d'intenter une action en recours contre l'État espagnol pour recouvrer 50% des montants versés par le Fonds, étant entendu que cette action devait être intentée avant le 12 juin 2000.

Le Fonds de 1971 va désormais faire porter ses efforts sur l'examen de la documentation présentée par le Gouvernement espagnol à l'appui des demandes des secteurs de la pêche et de l'aquaculture, de la répartition des responsabilités entre l'État espagnol et le propriétaire du navire/UK Club/Fonds de 1971 et de la question juridique relative à la prescription. L'Administrateur va également poursuivre ses pourparlers avec le Gouvernement espagnol en vue de parvenir à un accord global qui réglerait toutes les questions en souffrance.

Braer (Royaume-Uni, 1993)

Le Fonds de 1971 n'a payé aucune nouvelle indemnité, car le montant total des demandes présentées dépasse le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le montant total des demandes dont restent saisis les tribunaux est tombé de £80 millions à £34 millions, du fait que des demandes ont été soit réglées, soit réduites, soit retirées soit encore rejetées par les tribunaux.

Vu la baisse des montants des demandes dont les tribunaux restent saisis, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements partiels aux demandeurs dont la demande avait été agréée mais non payée, si le montant des demandes en instance et des demandes approuvées mais non honorées étaient en-deçà de £20 millions. Le Comité a décidé que c'était l'Administrateur qui déciderait la part des montants approuvés à payer, en fonction du montant total des demandes encore en suspens.

Sea Empress (Royaume-Uni, 1996)

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a examiné une demande d'indemnisation présentée par une brigade de sapeurs-pompiers au titre des frais afférents à la lutte contre l'incendie au cours des opérations de sauvetage et a estimé que les opérations menées par les sapeurs-pompiers avaient un double objectif, à savoir prévenir les dommages par pollution et protéger la vie du personnel participant à ces opérations. C'est pourquoi le Comité a jugé que le coût de ces opérations devrait être réparti entre les activités de prévention de la pollution et celles ayant une autre finalité. Toute demande similaire présentée à l'avenir serait décidée au cas par cas, compte tenu des circonstances particulières à chaque opération.

Le Comité a décidé que le Fonds de 1971 devrait intenter une action en recours contre le Port autonome de Milford Haven. (MHPA). Une action en recours entreprise contre le MHPA pourrait reposer sur l'argument selon lequel, en sa qualité d'autorité portuaire et d'autorité responsable du pilotage, le MHPA avait commis une infraction à la fois à la common law et au devoir que lui imposait la législation en vigueur (loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven et loi de 1987 sur le pilotage). Les conseillers juridiques et techniques du Fonds de 1971 estiment en effet que les normes appliquées en matière de formation des pilotes et de délivrance des permis à Milford Haven ainsi que le système de classement des navires aux fins d'affectation des pilotes n'étaient pas satisfaisants et que c'était vraisemblablement le peu d'expérience qu'avait le pilote en cause dans le pilotage de pétroliers de cette taille qui l'avait amené à commettre une erreur, laquelle, à son tour, avait provoqué l'échouement.

Note: Il s'agit d'un simple récapitulatif des sessions, et non d'un compte rendu exhaustif. Un compte rendu des décisions peut être obtenu auprès du Secrétariat des FIPOL.

Nakhodka (Japon, 1997)

Des demandes d'un montant total de £204 millions ont été présentées. Le Fonds de 1971 a effectué des paiements provisoires de £38,8 millions. La Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent toutes deux à ce sinistre. On pourra donc verser quelque £110 millions à titre d'indemnités. Étant donné que le montant total des demandes nées de ce sinistre reste incertain, le niveau des paiements des Fonds de 1971 et de 1992 a été maintenu à 60% du préjudice avéré.

Après avoir étudié les enquêtes sur les causes du sinistre menées l'une par les autorités japonaises et l'autre par les autorités russes, les Comités exécutifs des Fonds de 1971 et de 1992 ont estimé que le *Nakhodka* n'était pas en état de navigabilité au moment du sinistre et que les défauts qui avaient mis le navire en mauvais état étaient à l'origine du sinistre. Les Comités ont pensé également que le propriétaire était ou tout au moins aurait dû être au courant des défauts qui faisaient que le navire n'était pas en état de naviguer, que le sinistre était donc dû à une faute personnelle du propriétaire et qu'en conséquence, aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, celui-ci n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. Il a en outre été confirmé que c'était bien la Convention sur la responsabilité civile de 1969 et non pas celle de 1992 qui s'appliquait en l'espèce.

Les Comités ont décidé que les FIPOL devraient tenter une action récursoire contre le propriétaire du navire (Prisco Traffic Limited), contre Primorsk Shipping Corporation (société mère de Prisco Traffic Limited), contre la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) et contre le registre russe des transports maritimes.

Mary Anne (Philippines, 1999)

Le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de DTS (£2,5 millions) et il est peu probable que le montant total des demandes établies dépasse le montant maximum des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui est la Convention qui s'applique en l'espèce. L'assureur du propriétaire du navire, Terra Nova Insurance Company Limited, a fait savoir au Fonds de 1992 qu'il enquêtait sur un certain nombre d'anomalies qui pourraient entourer le sinistre, lesquelles, si elles se confirmaient, pourraient, de l'avis de Terra Nova, signifier que le propriétaire du navire n'avait pas respecté la police d'assurance s'agissant du navire en cause. Bien que l'enquête soit encore en cours, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 de son intention de renvoyer au propriétaire du navire toute nouvelle demande d'indemnisation née du sinistre et lui a fait savoir qu'il demanderait éventuellement au propriétaire du navire ou au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants déjà remis aux demandeurs.

Laura d'Amato (Australie, 1999)

L'assureur du propriétaire du navire a estimé que les demandes au titre des frais de nettoyage et les demandes connexes se rapportant aux navires mazoutés et au manque à gagner du fait de la baisse de la fréquentation des lieux publics seraient de l'ordre de US\$2,8 millions (£1,8 millions). Étant donné que le montant de limitation applicable au *Laura d'Amato* est de 24 millions de DTS (£20 millions) il est fort peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à payer des indemnités au titre de ce sinistre.

F:\USERS\ERC\info\news\french\Oct99f006.doc