



**FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES**

**COMITE EXECUTIF
52ème session
Point 4 de l'ordre du jour**

**71FUND/EXC.52/9
20 janvier 1997**

Original: ANGLAIS

RECEVABILITE DES DEMANDES RELATIVES A DES OPERATIONS D'ASSISTANCE ET DES ACTIVITES SIMILAIRES

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Lors des sinistres de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Sea Prince* et du *Sea Empress*, les propriétaires de ces navires ont engagé les services d'assistants aux termes de l'accord général de sauvetage du Lloyd's de 1990 (LOF 90). Ils ont rémunéré ou rémunéreront les assistants conformément à cet accord.

1.2 La question qui se pose maintenant est de savoir si ces paiements ouvrent droit à indemnisation; l'autre question porte sur la recevabilité, en général, des demandes au titre d'activités similaires. Ceci amène à se demander quels critères il conviendrait d'appliquer pour déterminer si les demandes soumises au Fonds de 1971 afin de recouvrer des montants versés au titre de services rendus dans le cadre de contrats LOF sont recevables.

1.3 Cette question a été brièvement examinée par le Comité exécutif à sa 44ème session sur la base d'un document présenté par l'Administrateur (document FUND/EXC.44/14). Le Comité a chargé l'Administrateur d'étudier cette question plus avant (document FUND/EXC.44/17, paragraphe 3.14.6).

1.4 Le présent document renferme l'étude demandée par le Comité exécutif.

2 Politique suivie par le Fonds de 1971

Dispositions applicables dans la Convention sur la responsabilité civile

2.1 La recevabilité des demandes relatives à des opérations d'assistance et des activités similaires doit être déterminée conformément aux articles I.6 et I.7 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile qui définissent comme suit le "dommage par pollution" et les "mesures de sauvegarde":

I.6 "Domage par pollution" signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de

rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures.

1.7 "Mesures de sauvegarde" signifie toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

"Test de l'objectif primaire"

2.2 A la suite du sinistre du *Patmos*, le Comité exécutif a été d'avis que des opérations pouvaient être considérées comme relevant de la définition des "mesures de sauvegarde" uniquement si leur objectif primaire avait été de prévenir le dommage par pollution. Lorsqu'il a pris cette décision, le Comité a déclaré qu'il était nécessaire d'encourager les mesures de sauvegarde. Il a noté que l'indemnisation des opérations dont l'objectif primaire avait été de prévenir des dommages par pollution ne devrait pas être évaluée sur la base des critères appliqués pour calculer les rémunérations d'assistance mais devrait être limitée aux dépenses encourues (y compris un bénéfice raisonnable). Ce "test de l'objectif primaire" a été appuyé par le tribunal italien de première instance de Messine qui a déclaré que les opérations d'assistance ne pouvaient pas être considérées comme des mesures de sauvegarde étant donné que leur objectif primaire avait été de sauver le *Patmos* et sa cargaison même si ces opérations avaient eu aussi pour effet de prévenir la pollution.

2.3 Ce "test de l'objectif primaire" a été appliqué dans le cas du *Rio Orinoco* aux demandes soumises pour l'enlèvement du navire-citerne échoué et sa cargaison.

"Test du double objectif"

2.4 A la suite du sinistre de l'*Agip Abruzzo*, certaines activités ont été entreprises à la fois pour prévenir la pollution et pour sauver le navire et sa cargaison, sans qu'il soit toutefois possible d'établir avec certitude l'objectif primaire de ces opérations. En conséquence, les coûts ont été répartis entre les opérations de prévention de la pollution et les autres activités.

2.5 Dans l'affaire du *Portfield*, une demande a été soumise au titre de certaines opérations liées au sauvetage du navire-citerne. Le demandeur a soutenu que, s'il avait eu pour unique objectif de sauver le navire-citerne, sans se préoccuper du risque d'une nouvelle pollution, il aurait choisi une méthode qui aurait été plus rapide et moins onéreuse. Le Comité exécutif a reconnu que les mesures avaient eu un double objectif. Lors du règlement de cette demande, les coûts ont été répartis entre les mesures de sauvegarde et l'assistance.

Convention de 1992 sur la responsabilité civile

2.6 Le champ de la définition des "mesures de sauvegarde" a été élargi par le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile de manière à viser également les mesures prises en cas de menace grave et imminente de pollution. Ceci s'est fait par le biais d'un amendement à la définition de l'"événement", laquelle est libellée comme suit dans le Protocole:

1.8 'Événement' signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

3 Convention internationale de 1989 sur l'assistance

3.1 La Convention internationale sur l'assistance qui a été adoptée sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI) en 1989 est entrée en vigueur le 14 juillet 1996. Ses dispositions ont déjà été incorporées dans les formulaires types d'accord de sauvetage, tels que le contrat général du Lloyd's (LOF).

3.2 Traditionnellement, le droit maritime relatif à l'assistance se fondait sur le principe "no cure, no pay" (pas de résultat, pas de paiement). L'assistant ne pouvait donc recevoir de rémunération que dans la mesure où il était parvenu à sauver les biens en danger (c'est-à-dire le navire et la cargaison).

3.3 Le régime de l'assistance fondé sur la Convention de 1989 sur l'assistance a modifié le droit international de l'assistance sur plusieurs points. En vertu de cette convention, "opération d'assistance" signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux. L'assistant a une obligation envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger. La Convention lui impose également l'obligation d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement.

3.4 Les dispositions des articles 12, 13 et 14 de la Convention régissent les droits de l'assistant à être rétribué pour ses services. Aux termes de l'article 13, l'assistant a droit à une rémunération qui est essentiellement fondée sur le principe traditionnel "no cure, no pay" (pas de résultat, pas de paiement). L'article 14 prévoit toutefois une exception en donnant, dans certains cas, à l'assistant droit à une indemnité spéciale (ce que la version de 1980 de l'accord général de sauvetage du Lloyd's avait, dans une certaine mesure, anticipé), que celui-ci soit parvenu ou non à sauver les biens. La principale considération qui a présidé à l'introduction de cette exception a tenu au fait qu'il paraissait souhaitable de donner une incitation financière aux assistants professionnels pour qu'ils prennent des mesures destinées à prévenir ou à limiter les dommages à l'environnement et qu'ils maintiennent le niveau des investissements en matériel et de l'expertise dont ils avaient besoin pour pouvoir continuer à offrir leurs services. L'article 14 dispose donc que lorsque, au cours des opérations d'assistance, l'assistant a en fait prévenu ou limité les dommages à l'environnement, il peut avoir droit à une indemnité spéciale qui tient compte des débours qu'il a engagés dans les opérations d'assistance, ainsi que d'une somme équitable pour le matériel et le personnel utilisés, lesquels peuvent faire, en outre, l'objet d'une majoration discrétionnaire pouvant aller jusqu'à 100%. Mais l'article 14 offre seulement un "filet de sécurité", étant donné que tout montant éventuellement alloué en vertu de l'article 13 doit être déduit de l'indemnité spéciale consentie en vertu de l'article 14. Si le montant alloué aux termes de l'article 13 est supérieur à celui qui serait versé à titre d'"indemnité spéciale", l'assistant ne peut, en vertu de l'article 14, obtenir aucun paiement.

3.5 Les dispositions de l'article 14 ne visent pas seulement les événements de pollution par les hydrocarbures. Elles peuvent s'appliquer à n'importe quelle situation où l'assistant a prévenu ou limité des dommages à l'environnement.

3.6 La rémunération offerte en application de l'article 13 est à la charge des propriétaires des biens sauvés; dans la pratique, elle est en général versée par les assureurs du navire, de la cargaison et du fret. Ceci demeure vrai même lorsque cette rémunération est "majorée" pour tenir compte de l'éventuel succès des mesures prises pour éviter des dommages à l'environnement. L'indemnité spéciale est supportée par le seul propriétaire du navire qui est expressément assuré au titre de cette obligation dans le cadre du contrat type de couverture P & I pour les risques de pollution.

4 Position des propriétaires des navires et de leurs Clubs P & I respectifs dans les affaires de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Sea Prince* et du *Sea Empress*

4.1 Lors des entretiens qu'ils ont eus avec l'Administrateur, les propriétaires de l'*Aegean Sea*, du *Braer*, du *Sea Prince* et du *Sea Empress* et leurs Clubs P & I (la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda Ltd) et l'Assuranceforeningen Skuld), respectivement, ont déclaré que les paiements qu'ils avaient versés aux assistants constituaient des dépenses raisonnables qu'ils avaient encourues pour prévenir ou limiter des dommages par pollution et que ces versements donnaient donc lieu à des demandes recevables au titre des mesures de sauvegarde visées dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ils ont plus particulièrement soutenu que:

- i) les paiements versés aux assistants étaient recevables en vertu de l'article V.8 de la Convention sur la responsabilité civile et conféraient sur le fonds de limitation du propriétaire du navire des droits équivalant à ceux des autres créanciers; et
- ii) dans la mesure où la demande du propriétaire du navire serait proportionnellement réduite en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, celui-ci aurait droit à réparation en vertu de la Convention portant création du Fonds, au même titre que tous les autres créanciers ayant des demandes recevables.

4.2 Pour le sinistre de l'*Aegean Sea* comme pour celui du *Braer*, les demandes soumises en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds ont été présentées non par les assistants qui avaient pris les mesures pertinentes, mais par les parties qui avaient engagé ces assistants et les avaient payés pour leurs services (c'est-à-dire les propriétaires des navires). Les assistants sont en droit d'être rémunérés par les personnes qui les ont engagés conformément aux modalités du contrat. Les propriétaires des navires et les Clubs P & I demandent maintenant à être remboursés en vertu des Conventions du fait que les versements qu'ils ont effectués représentent le coût des mesures prises. L'on s'attend à ce que de semblables demandes soient aussi présentées pour les sinistres du *Sea Prince* et du *Sea Empress*.

4.3 Les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont demandé s'il faudrait envisager une approche différente selon que les services auraient été rendus sous contrat ou non. Ils ont mentionné qu'il avait été soutenu que cela ne devrait pas entraîner de différence dans le montant des indemnités à verser éventuellement en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont déclaré qu'ils n'acceptaient pas une approche qui consisterait à subroger le propriétaire du navire dans les droits que l'assistant aurait eus en vertu des Conventions. Ils ont soutenu qu'il vaudrait mieux considérer que le demandeur qui avait engagé l'assistant soumettait une demande de plein droit comme s'il avait loué tout autre type de service à la suite du sinistre.

4.4 Les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont avancé que le contrat constituait une part pertinente de la demande du propriétaire du navire. En effet, les objectifs qu'il recherchait, selon eux, en passant le contrat ainsi que les modalités de celui-ci étaient pertinents s'agissant de classer la nature des services dont le contrat prévoyait l'exécution et de quantifier le montant des coûts raisonnables. Ils ont également soutenu qu'il fallait soupeser le caractère raisonnable des actions du propriétaire du navire et non pas seulement de celles de l'assistant. Ils ont estimé que le Fonds était libre d'arguer qu'il avait été déraisonnable de conclure le contrat conformément aux modalités de l'accord général de sauvetage du Lloyd's, par exemple parce que la situation n'était pas urgente et que l'on disposait de suffisamment de temps pour négocier un accord moins onéreux. Ils ont également indiqué que l'on pourrait contester le caractère raisonnable de l'action du propriétaire si l'assistant avait été autorisé à poursuivre ses activités en vertu de l'accord général de sauvetage du Lloyd's au-delà du moment où il ne pourrait plus raisonnablement prétendre à une rémunération en vertu de l'article 13. Dans ces conditions, ils ont pensé qu'il serait peut-être plus raisonnable de mettre un terme aux services de l'assistant en invoquant la clause de suspension de l'accord général de sauvetage du Lloyd's et d'engager à un moindre coût sous contrat une entreprise qui effectuerait le reste des opérations éventuellement requises pour empêcher la pollution.

4.5 Les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont déclaré que, étant donné que le propriétaire du navire formait une demande de plein droit, la quantification appropriée de la demande dépendait des "dépenses" qu'il avait lui-même raisonnablement engagées et non de celles qui avaient été engagées par les assistants. Ils estimaient qu'en l'absence de preuves que le contrat était déraisonnable, il ne serait pas justifié de limiter les demandes formées en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds aux "dépenses" engagées par l'assistant, telles que définies à l'article 14.3 de la Convention sur l'assistance et d'exclure toute majoration que le propriétaire devrait peut-être payer en vertu du contrat d'assistance. Ils ont indiqué que limiter la demande du propriétaire du navire aux dépenses de l'assistant assorties d'un bénéfice ne se justifierait que si une telle demande s'asseyait uniquement sur un droit de subrogation.

4.6 Les propriétaires des navires et les Clubs P & I intéressés ont estimé qu'il ne conviendrait pas de développer et d'affiner le "test de l'objectif primaire" et le "test du double objectif" dans les cas où des opérations auraient été effectuées en application d'un contrat incorporant les dispositions des articles 13 et 14 de la Convention de 1989 sur l'assistance.

4.7 Les propriétaires des navires et les Clubs P & I intéressés ont estimé qu'il existait de bonnes raisons d'adopter une solution qui permette de se prononcer sur la recevabilité des demandes en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds en considérant les demandes au titre de rémunérations allouées en vertu de l'article 13 de la Convention sur l'assistance comme des coûts encourus pour des opérations d'assistance, tandis que les

indemnités spéciales allouées en vertu de l'article 14 de cette convention seraient traitées comme des coûts encourus au titre de la prévention de la pollution.

4.8 Les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont soutenu que, pendant un certain nombre d'années, le Fonds de 1971 et les Clubs s'étaient élevés contre les demandes présentées au titre du coût des rémunérations conventionnelles d'assistance du fait que les opérations d'assistance avaient pour objectif primaire de sauver des biens plutôt que d'éviter la pollution. Les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont appelé l'attention sur le fait que, dans l'affaire du *Patmos*, le tribunal de Messine avait fait une déclaration générale de principe selon laquelle une rémunération d'assistance conventionnelle ne pouvait jamais, à son avis, faire l'objet d'une demande au titre des mesures de sauvegarde, parce que, par sa nature même, elle portait principalement sur le sauvetage des biens. Ils ont cependant souligné que, dans l'affaire du *Patmos*, les services avaient été purement rendus selon le principe "no cure, no pay" (pas de résultat, pas de paiement) et qu'il n'existait pas de mécanisme pour récompenser les assistants au titre des mesures prises pour empêcher la pollution. Ils ont estimé que dans des situations où ce mécanisme serait en place, il ne serait pas possible de faire une déclaration générale quant à l'objectif primaire des opérations d'assistance.

4.9 Les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont dit que cette solution avait été adoptée dans le cadre d'un accord de financement conclu entre l'International Group of P & I Clubs, l'Institute of London Underwriters et la Lloyd's Underwriters' Association.

4.10 Ils ont fait observer que la même approche était à la base de la révision de 1990 des règles de York et d'Anvers. En vertu de la règle VI telle que modifiée en 1990, les dépenses admises en avarie commune devraient inclure toute rémunération d'assistance dans laquelle il a été tenu compte de l'habileté et des efforts de l'assistant pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, tels qu'ils sont mentionnés à l'article 13.1 b) de la Convention sur l'assistance, alors que l'indemnité spéciale versée par le propriétaire du navire au titre de l'article 14 de cette convention ne devrait pas être admise en avarie commune.

5 Analyse du problème par l'Administrateur

5.1 L'Administrateur est d'avis que le "test de l'objectif primaire" et le "test du double objectif" se sont avérés utiles et pratiques. Néanmoins, il pense, comme les propriétaires des navires et les Clubs P & I, que l'entrée en vigueur de la Convention de 1989 sur l'assistance et l'inclusion de ses dispositions dans les formulaires types de contrat d'assistance appellent un examen des questions en cause au sein du Fonds de 1971. L'amendement qui a été apporté à la définition de l'"événement" dans le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile milite également en faveur d'un tel examen dans le cadre du Fonds de 1992.

5.2 Une importante question soulevée par les propriétaires des navires et les Clubs P & I est celle de savoir si les critères de recevabilité devraient être différents selon que les services ont été exécutés sous contrat ou non. Ils estiment que les services contractuels et non contractuels devraient être traités différemment.

5.3 Les propriétaires des navires et les Clubs ont soutenu qu'il n'existait pas en principe de différence entre une demande présentée par le propriétaire du navire au titre de paiements versés dans le cadre d'un contrat d'assistance et une demande soumise au titre de paiements versés en vertu d'un contrat relatif à des opérations de nettoyage et à des mesures de sauvegarde en général. L'Administrateur, en revanche, estime qu'il y a une différence fondamentale entre ces deux types de contrat. En ce qui concerne les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde en général, le montant payable en vertu du contrat se rapporte aux coûts des opérations auxquels est ajouté un bénéfice normal, mais le montant n'a trait qu'aux opérations visées par le contrat. Pour ce qui est des contrats d'assistance, la somme allouée renferme habituellement un élément supplémentaire destiné à encourager les assistants et à les indemniser pour les cas où l'assistance n'aboutit à aucune rémunération. De l'avis de l'Administrateur, le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds n'a pas pour objectif de couvrir cet élément supplémentaire.

5.4 S'agissant des demandes fondées sur des contrats d'assistance, l'approche proposée par les propriétaires des navires et les Clubs P & I intéressés pour décider de la recevabilité des demandes consiste à considérer qu'une indemnité spéciale allouée en vertu de l'article 14 serait recevable aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, tandis qu'une rémunération allouée en vertu de l'article 13 ne le serait pas. Les propriétaires des navires et les Clubs ont admis qu'une telle solution pourrait néanmoins permettre à ceux qui ont payé une rémunération fixée conformément à l'article 13 (tels que les chargeurs) de demander au Fonds de 1971, dans certains cas, de les rembourser en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds (ou de demander au Fonds de 1992 de les rembourser en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le Protocole de 1992 y relatif). Il convient, toutefois, de rappeler que les modalités de l'évaluation d'une demande aux fins de la Convention sur l'assistance (ou d'un contrat tel que l'accord général de sauvetage du Lloyd's) diffèrent totalement du mode de calcul aux fins d'une indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il convient de noter en outre que la rémunération aux termes de l'article 13 s'effectue normalement sur la base d'une somme forfaitaire de telle sorte qu'il n'est pas possible de déterminer avec précision le montant imputable expressément aux activités visant à prévenir ou à limiter les dommages à l'environnement.

5.5 Selon l'approche préconisée par les propriétaires des navires et les Clubs P & I, si les services d'assistance ont abouti à des résultats suffisamment satisfaisants pour recevoir en vertu de l'article 13 une rémunération supérieure aux dépenses calculées en vertu de l'article 14, le propriétaire du navire ou le Club ne formerait pas de demande contre le Fonds de 1971 (ou le Fonds de 1992). Cependant, si les services d'assistance ont moins réussi et, par conséquent, ont reçu une rétribution en vertu de l'article 14, une demande serait soumise au Fonds. Il peut paraître quelque peu étrange que le droit de former une demande contre le Fonds soit subordonné à l'échec relatif des services d'assistance.

5.6 Il convient de noter que le Fonds de 1971 ne serait pas habilité à se porter partie intervenante dans les procédures judiciaire et arbitrale fixant la rétribution de l'assistant, y compris l'"indemnité spéciale" prévue à l'article 14. Au cas où l'approche proposée par les propriétaires des navires et les Clubs intéressés serait adoptée, le Fonds de 1971 (ou le Fonds de 1992) serait tenu de verser des indemnités au titre de montants fixés lors d'une procédure dont il n'aurait pas eu la possibilité d'influencer l'issue.

5.7 L'indemnité spéciale prévue à l'article 14 de la Convention sur l'assistance est calculée sur la base des dépenses engagées par l'assistant. Ces dépenses de l'assistant sont définies à l'article 14 comme étant "les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance". Ces dépenses comprennent aussi le coût de mesures qui ne se rapportent pas nécessairement à la prévention des dommages à l'environnement.

5.8 Si, aux fins de la discussion, on reconnaît comme valides les bases de l'approche proposée par les propriétaires des navires et les Clubs P & I (lesquels souhaitent être indemnisés de plein droit et non, en fait, dans une capacité analogue à celle d'un assureur subrogé dans les droits de l'assistant), il ne s'ensuit pas que le test de "l'objectif primaire" soit inapproprié. La position des propriétaires des navires et des Clubs P & I est que le fait de passer un contrat d'assistance constitue une mesure de sauvegarde. Cela pose immédiatement la question de l'objectif primaire. Même aux conditions expresses du LOF90, les mesures visant à prévenir ou limiter la pollution ne sont qu'un objectif secondaire. En outre, le coût que la passation du contrat représente pour le propriétaire du navire correspond à la part de l'allocation d'assistance qui lui incombe, laquelle peut incorporer des éléments des articles 13 et 14 ou seulement de l'un d'entre eux. Vue sous cet angle, on ne peut pas qualifier de logique une approche en vertu de laquelle il serait toujours possible de se retourner contre le Fonds de 1971 (ou le Fonds de 1992) pour l'indemnisation de versements aux termes de l'article 14 mais non pas pour des versements aux termes de l'article 13.

5.9 Le Fonds de 1971 a eu pour politique d'examiner le bien-fondé de chaque cas en appliquant le "test de l'objectif primaire" et le "test du double objectif" selon qu'il convenait. La question est de savoir, compte tenu des paramètres posés dans les dispositions applicables de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (ou de cette convention telle que modifiée par le Protocole de 1992 y relatif), s'il serait possible de trouver une solution qui puisse s'appliquer dans tous les cas et qui déboucherait sur un

résultat équitable pour toutes les parties intéressées. Faute de solution, l'Administrateur estime que le Fonds de 1971 (ou le Fonds de 1992) devrait continuer à examiner le bien-fondé de chaque cas individuel en appliquant les tests susvisés, tout en gardant à l'esprit qu'un contrat d'assistance a habituellement pour objectif primaire de sauver des biens.

6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements communiqués dans le présent document;
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées en ce qui concerne les questions à l'étude, et notamment:
 - i) se demander si l'approche relative à l'indemnisation des demandes pour les services d'assistance devrait être la même que pour les opérations de nettoyage, à savoir si la personne qui engage un assistant sous contrat devrait être habilitée à former une demande de plein droit;
 - ii) déterminer la position du Fonds de 1971 en ce qui concerne le lien entre les demandes relatives à une rémunération allouée en vertu de l'article 13 de la Convention sur l'assistance et les demandes relatives à une indemnité spéciale consentie en vertu de l'article 14 de cette convention; et
 - iii) se prononcer sur la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait continuer à appliquer le test de l'objectif primaire et le test du double objectif, ou bien remplacer ces tests par d'autres critères.

ANNEXE**Convention internationale de 1989 sur l'assistance**
(Extrait)*Article 12***Conditions ouvrant droit à une rémunération**

1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.
2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.
3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

*Article 13***Critères d'évaluation de la rémunération**

1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:
 - a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;
 - b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
 - c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;
 - d) la nature et l'importance du danger;
 - e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;
 - f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;
 - g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;
 - h) la promptitude des services rendus;
 - i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;
 - j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.
2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.
3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

Article 14

Indemnité spéciale

1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalent à ses dépenses telles qu'ici définies.
 2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30% des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100% des dépenses engagées par l'assistant.
 3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.
 4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.
 5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.
 6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.
-