



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

COMITE EXECUTIF  
32ème session  
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.32/4  
10 septembre 1992

Original: ANGLAIS

## SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

### HAVEN

#### Note de l'Administrateur

#### 1 Introduction

1.1 En avril 1991, le navire-citerne chypriote HAVEN (109 977 tjb) a coulé au large de Gênes (Italie) à la suite d'une explosion, provoquant une grave pollution par les hydrocarbures qui a atteint l'Italie, la France et Monaco. Plus de 1 300 demandes d'indemnisation ont été soumises au tribunal de première instance de Gênes. Elles totalisent environ Lit 1 550 milliards (£705 millions) plus FF97,5 millions (£10,0 millions).

1.2 Le Comité exécutif a examiné divers aspects du sinistre du HAVEN à ses 27ème, 29ème, 30ème et 31ème sessions. Peu de faits importants sont à signaler depuis la 31ème session. Il n'y a donc pas eu de réel progrès dans la procédure en limitation. Le tribunal de première instance de Gênes n'a pas encore rendu son jugement qui était attendu pour juillet 1992 en ce qui concerne la méthode de conversion des francs-or en liras italiennes. Le rapport de la Commission d'enquête sur la cause du sinistre n'a pas été communiqué au FIPOL. L'examen par le juge des demandes d'indemnisation individuelles n'a pas avancé.

1.3 Le présent document traite des principales questions qui touchent le FIPOL, récapitule les éléments nouveaux et fait le point de la situation.

#### 2 Procédures concernant le droit de limitation du propriétaire du navire

2.1 Une action en justice ayant été introduite contre le propriétaire du navire, le tribunal de première instance de Gênes a ouvert la procédure en limitation en mai 1991 et fixé le montant de limitation à Lit 23 950 220 000 (£10,9 millions), ce qui correspond à 14 millions de DTS, soit le montant maximal prévu en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Le fonds de limitation a été

constitué par l'assureur P & I, à savoir la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), aux moyens d'une lettre de garantie. Le FIPOL est intervenu dans la procédure en limitation conformément à l'article 7.4 de la Convention portant création du Fonds.

2.2 Le FIPOL a fait opposition à la décision du tribunal d'ouvrir la procédure en limitation, en se réservant le droit de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le Gouvernement italien et quelques autres demandeurs ont également fait opposition.

2.3 Dans une décision en date du 14 mars 1992, le juge du tribunal de première instance de Gênes qui est chargé de la procédure en limitation s'est prononcé sur un point qui intéressait le FIPOL à propos du fonds de limitation en répondant par l'affirmative à la question de savoir si la garantie bancaire qui constituait le fonds de limitation du propriétaire du navire devait couvrir également les intérêts à courir sur le montant de limitation. Il a en outre déclaré que les intérêts devraient s'accumuler au profit des victimes et non au profit du FIPOL comme ce dernier l'avait soutenu.

2.4 Le propriétaire du navire et le UK Club ont fait opposition de cette décision. Leur principal argument repose sur l'article V.1 de la Convention sur la responsabilité civile qui prévoit que le montant global de la responsabilité du propriétaire du navire ne peut en aucun cas excéder 14 millions de DTS. Ils soutiennent que, pour cette raison, les intérêts ne peuvent venir s'ajouter au-delà de cette limite. Toutefois, si la décision du juge d'étendre la garantie aux intérêts s'avère être correcte, ils pensent comme le FIPOL que les intérêts devraient s'accumuler au profit du FIPOL et non des victimes. Le FIPOL a également fait opposition, estimant que les intérêts devaient lui être destinés.

2.5 Dans un jugement daté du 2 juillet 1992, le tribunal a estimé que, pour priver le propriétaire de son droit de limitation, il fallait que le demandeur prouve l'existence d'une faute personnelle de sa part. Le tribunal a confirmé le jugement rendu contre le UK Club en ce qui concerne le droit de limitation mais il a renvoyé l'affaire au juge chargé de la procédure en limitation pour qu'il poursuive son enquête sur le droit de limitation du propriétaire du navire. Le tribunal ne s'est pas prononcé sur la question des intérêts mais a décidé qu'il faudrait la traiter dans le contexte des oppositions relatives au montant maximal payable par le FIPOL.

### **3 Montant maximal payable par le FIPOL**

3.1 En vertu de l'article 4.4 de la Convention portant création du Fonds, le montant maximal des indemnités payables pour un événement déterminé en application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds est de 450 millions de francs-or, y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur. L'Assemblée du FIPOL a, par étapes, porté ce montant à 900 millions de francs-or, conformément à l'article 4.6 de la Convention portant création du Fonds. L'article 5.1 de cette Convention prévoit la prise en charge par le FIPOL, dans certaines conditions, d'une partie du montant total de la responsabilité incombant au propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

3.2 Les montants indiqués dans le texte initial de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds sont exprimés en francs-or (francs Poincaré). D'après la première de ces Conventions, le montant en francs-or devrait être converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds de limitation du propriétaire du navire doit être constitué suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport au franc à la date de la constitution du fonds de limitation.

3.3 Les dispositions pertinentes à cet égard sont l'article V.9 de la Convention sur la responsabilité civile et l'article 1.4 de la Convention portant création du Fonds, qui disposent ce qui suit:

*Article V.9 de la Convention sur la responsabilité civile:*

Le franc mentionné dans cet article est une unité constituée par soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Le montant

mentionné au paragraphe 1 du présent article sera converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds doit être constitué; la conversion s'effectuera suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie ci-dessus à la date de constitution du fonds.

*Article 1.4 de la Convention portant création du Fonds:*

Par "franc", on entend l'unité visée à l'article V, paragraphe 9, de la Convention sur la responsabilité.

3.4 En 1976, des protocoles ont été adoptés en vue de modifier les deux Conventions en remplaçant le franc-or en tant qu'unité monétaire par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI). A cette époque, le DTS était considéré comme égal à 15 francs-or. Conformément au Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds, les montants de 450 millions de francs-or et de 900 millions de francs-or prévus aux articles 4.4 et 4.6 de cette Convention ont donc été remplacés par 30 millions de DTS et 60 millions de DTS respectivement. Le franc-or a également été remplacé par le DTS à l'article 5.1 qui régit la prise en charge financière du propriétaire du navire. Le DTS doit être converti dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel le fonds de limitation du propriétaire du navire est constitué suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport au DTS à la date de la constitution du fonds de limitation. Le Protocole de 1976 à la Convention sur la responsabilité civile est entré en vigueur en 1981, tandis que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds ne l'est pas encore.

3.5 Lors de la procédure en limitation, un important point de droit a été soulevé au sujet de la méthode à suivre pour convertir en liras italiennes le montant maximal payable par le FIPOL (soit 900 millions de francs-or). Le FIPOL tenait pour acquis que la conversion devrait se faire sur la base du DTS. Certains demandeurs ont toutefois soutenu que la conversion devait se faire sur la base du cours de l'or sur le marché libre, étant donné que le Protocole de 1976 à la Convention portant création du Fonds, qui avait remplacé le franc-or par le DTS, n'était pas en vigueur.

3.6 Le FIPOL a soumis au juge de longs mémoires exposant ses prétentions en novembre 1991 et en janvier 1992. Ces prétentions ont été étayées par les avis juridiques donnés par quatre éminents juristes. L'avocat du FIPOL a plaidé l'affaire devant le juge le 24 février 1992.

3.7 Le principal argument invoqué par le FIPOL à l'appui de sa position était que l'adjectif "officielle" avait été délibérément inclus dans la définition de l'unité de compte donnée dans le texte initial de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile afin de garantir la stabilité du système et visait manifestement à exclure l'emploi du cours de l'or sur le marché libre; cette définition était, par le biais d'un renvoi, reprise dans la Convention portant création du Fonds. Le FIPOL a également souligné que l'utilisation d'unités de compte différentes lors de l'application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds entraînerait des résultats inacceptables, en particulier en ce qui concerne le rapport entre la part de responsabilité assumée par le propriétaire du navire et par le FIPOL, respectivement, sur la base de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds.

3.8 Le juge chargé de la procédure en limitation s'est prononcé sur ce point le 14 mars 1992. Il a conclu qu'il fallait calculer le montant maximal payable par le FIPOL en se fondant sur la valeur de l'or sur le marché libre, ce qui donnait une somme de Lit 771 397 947 400 (£350 millions) (y compris le montant payé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile), au lieu de la somme de Lit 102 864 000 000 (£47 millions) que l'on obtiendrait en utilisant le DTS comme le FIPOL le préconisait. Le FIPOL a fait opposition à cette décision.

3.9 A sa 31<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif a noté la décision prise à cet égard par le tribunal le 14 mars 1992. Il a examiné les renseignements donnés dans les documents FUND/EXC.31/2 et FUND/EXC.31/2/Add.1 qui décrivaient, dans le détail, les dispositions pertinentes des conventions internationales applicables, les prises de position des parties, les prétentions du FIPOL, les opinions juridiques soumises par ce dernier à l'appui de sa position, les raisons données par le juge et les

principaux arguments présentés par le FIPOL en opposition. Le Comité a noté que, dans la procédure en justice, le Gouvernement français avait appuyé la position du FIPOL quant à la méthode de conversion, alors que le Gouvernement italien n'avait pas pris position à cet égard (document FUND/EXC.31/7, paragraphes 3.1.3 et 3.1.4).

3.10 Une traduction française de la décision du juge est reproduite à l'annexe I du document FUND/EXC.31/2.

3.11 A l'issue des débats de sa 31<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif s'est déclaré gravement préoccupé par les conséquences que la décision du juge aurait sur l'avenir du régime international de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Il a partagé l'opinion exprimée dans les mémoires présentés par le FIPOL selon lesquels l'interprétation universellement acceptée de la Convention portant création du Fonds était que la limite de la couverture du FIPOL devrait être déterminée en appliquant la méthode du DTS. La délégation italienne a déclaré qu'elle ne prenait pas position à cet égard. Le Comité exécutif a approuvé les analyses juridiques présentées dans les divers mémoires soumis par le FIPOL lors de la procédure en justice et, en particulier, le raisonnement sous-tendant l'opposition du FIPOL. Il a chargé l'Administrateur de poursuivre l'action menée par le FIPOL en opposition à la décision du 14 mars 1992 et de l'informer de l'évolution de l'affaire à sa 32<sup>ème</sup> session (document FUND/EXC.31/7, paragraphes 3.1.5 à 3.1.7).

3.12 En vertu du droit italien, les oppositions aux décisions du juge chargé de la procédure en limitation doivent être examinées par le tribunal de première instance composé de trois juges (y compris le juge qui a pris la décision à laquelle il est fait opposition).

3.13 Les documents d'opposition devraient normalement être notifiés à toutes les parties par des huissiers. Dans le cas présent, il aurait été pratiquement impossible d'aviser par cette voie les quelques 1 300 parties. A la demande du FIPOL, le Président du tribunal de Gênes a autorisé que les notifications se fassent par voie de "proclamation publique" (pubblici proclami), c'est-à-dire par voie d'avis dans la Gazette officielle, dans un journal national et dans des gazettes et journaux locaux; une notification personnelle ne serait nécessaire qu'en ce qui concerne le Gouvernement italien et les pouvoirs publics, ainsi que les demandeurs non italiens. La procédure de notification a été poursuivie pendant les dernières semaines du mois d'avril 1992.

3.14 Dans la procédure d'opposition, le FIPOL a présenté en avril et mai 1992 de longs mémoires exposant ses prétentions (document FUND/EXC.31/2, paragraphe 8.1 et document FUND/EXC.31/2/Add.1, paragraphe 2). En juin 1992, il a présenté d'autres prétentions en réponse à celles qui avaient été soumises par les demandeurs.

3.15 Le tribunal de première instance a examiné les oppositions lors d'une audience tenue le 12 juin 1992 au cours de laquelle l'avocat du FIPOL a plaidé l'affaire. Le jugement du tribunal était attendu en juillet 1992. Dans une décision du 2 juillet 1992, toutefois, le tribunal a déclaré qu'il ne pouvait se prononcer sur le fond. Il a estimé que le propriétaire du navire et le UK Club n'avaient pas observé certaines formalités de procédure et que le propriétaire, le UK Club et le FIPOL n'avaient pas avisé dans les formes deux demandeurs qui devaient recevoir leur notification par voie d'huissier. Du fait de la décision du tribunal, il faudra adresser une nouvelle notification à ces deux demandeurs.

3.16 Une nouvelle audience sur cette question est prévue pour le 3 décembre 1992, le jugement étant attendu pour le début de 1993.

3.17 Si le FIPOL doit être débouté de son opposition, il pourrait faire appel du jugement du tribunal de première instance devant la Cour d'appel dont la décision pourrait elle-même donner lieu à un pourvoi devant la Cour suprême de cassation.

3.18 Pour ce qui est de la détermination du montant maximal payable par le FIPOL, le juge a également examiné la question de savoir si ce montant devrait être augmenté des intérêts, comme le souhaitaient certains demandeurs. Le juge a répondu négativement à cette question, comme le soutenait le FIPOL. Il n'y a pas eu d'objection à la décision du juge sur ce point.

#### **4 Avocats représentant le FIPOL en Italie**

4.1 Depuis la date du sinistre du HAVEN, le FIPOL est représenté par le professeur Nicola Balestra de Gênes. Vu les problèmes complexes relatifs à la méthode à appliquer pour convertir les francs-or en monnaies nationales et l'importance de cette question pour le FIPOL, l'Administrateur et M. Balestra ont jugé souhaitable que le FIPOL ait recours à d'autres sources de compétences juridiques. L'Administrateur a donc nommé deux éminents avocats italiens de Milan, M. Riccardo Luzzatto et M. Pietro Trimarchi, pour qu'ils collaborent avec M. Balestra sur ce point. M. Luzzatto est un spécialiste du droit privé, tandis que M. Trimarchi est un spécialiste de droit international public. Tous deux sont professeurs à l'Université de Milan et exercent également la profession d'avocat dans laquelle ils ont acquis une grande expérience.

4.2 L'Administrateur a tenu une réunion avec les trois avocats en juillet 1992 pour examiner tous les aspects de l'affaire.

#### **5 Enquêtes des autorités italiennes sur la cause du sinistre**

5.1 A sa 27<sup>ème</sup> session, le Comité exécutif a prié l'Administrateur de suivre les diverses enquêtes sur la cause du sinistre de façon à pouvoir soumettre au Comité, lors d'une session ultérieure, une proposition tendant à indiquer si le FIPOL devrait ou non introduire une action en justice afin de lever le droit de limitation du propriétaire du navire (document FUND/EXC.27/6, paragraphe 3.7). Il a répété cette demande à sa 31<sup>ème</sup> session au cours de laquelle il a également chargé l'Administrateur de voir si le FIPOL devrait tenter une action en justice contre toute personne (autre que le propriétaire) afin de recouvrer tout montant que le FIPOL aurait versé à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière (document FUND/EXC.31/7, paragraphe 3.2.3).

5.2 Trois enquêtes distinctes ont été menées par différentes autorités italiennes en vue de déterminer la cause du sinistre, et le Comité exécutif a été informé de leur état d'avancement à sa 31<sup>ème</sup> session (document FUND/EXC.31/3).

##### Enquête sommaire

5.3 L'autorité du port de Gênes a procédé à une enquête sommaire sur la cause du sinistre conformément au Code de navigation. Elle a entendu de nombreuses personnes. Le rapport de l'enquête sommaire n'a pas encore été publié, mais lecture en a été donnée lors de l'enquête officielle décrite ci-dessous.

5.4 L'enquête sommaire a abouti à la conclusion qu'il y avait eu négligence de la part du propriétaire du navire et de l'équipage, sans qu'il y ait de lien de cause à effet entre la négligence du propriétaire et le sinistre.

5.5 Le rapport de l'enquête sommaire n'a pas de valeur en droit.

##### Enquête officielle

5.6 Dans chaque région maritime de l'Italie, il y a une commission d'enquête permanente qui est habilitée à enquêter sur tout accident maritime survenu dans la région. Une fois terminés ses travaux, elle soumet son rapport au Ministère de la marine marchande qui le transmet au tribunal compétent. Une copie du rapport est également envoyée au Procureur.

5.7 D'après la loi, la Commission d'enquête a pour mandat de déterminer la cause du sinistre et, si possible, d'identifier le ou les responsables. Elle peut enquêter sur toute question qu'elle juge pertinente. Elle peut entendre des témoins (mais sans qu'ils portent serment) et demander des documents.

5.8 Les faits établis par la Commission dans son rapport constituent des commencements de preuve sous réserve de témoignages contraires lors de la procédure civile. Toutefois, les conclusions de la Commission n'ont pas valeur de preuve.

5.9 La Commission d'enquête de la Ligurie a procédé à une enquête officielle sur la cause du sinistre du HAVEN. Elle était présidée par le Directeur maritime de la région, le contre-amiral Alati, tandis que trois de ses membres étaient des officiers de marine, et trois autres membres avaient été choisis pour leurs connaissances spécialisées, puisqu'il s'agissait d'un officier de la brigade des sapeurs-pompiers de Gênes, d'un expert de la société italienne de classification (Registro Italiano Navale, RINA) et d'un chimiste.

5.10 La Commission d'enquête a tenu des audiences publiques du 14 novembre 1991 au 13 février 1992. Elle a entendu six membres de l'équipage et 22 autres personnes et examiné une vaste documentation concernant le navire et les réparations effectuées à Singapour.

5.11 Le FIPOL a suivi les débats de la Commission par l'intermédiaire de ses avocats italiens et d'un expert qu'il avait spécialement engagé à cette fin.

5.12 Lors des audiences, les représentants du propriétaire du navire ont déclaré que le sinistre était dû à une erreur humaine, un remplissage excessif de la citerne centrale n°1 ayant entraîné une surpression qui avait fait céder la cloison transversale séparant cette citerne de la citerne centrale n°2 à ballast permanent.

5.13 Conformément au droit italien, les conclusions de la Commission d'enquête doivent être rendues publiques alors que le rapport lui-même ne l'est pas. Dans l'affaire du HAVEN, toutefois, la Commission n'a pas encore publié ses conclusions.

5.14 En avril 1992, l'Administrateur a, par l'intermédiaire de l'Ambassadeur d'Italie à Londres, demandé au Gouvernement italien que le rapport de la Commission d'enquête soit mis à la disposition du FIPOL; il a soumis la même requête au Ministère de la marine marchande et à l'avocat général de l'Etat (Avocatura Generale dello Stato).

5.15 A sa 31ème session, le Comité a souligné combien il importait que le FIPOL obtienne dès que possible le rapport de la Commission d'enquête (document FUND/EXC.31/7, paragraphe 3.2.3). A la suite de cette session, l'Administrateur a renouvelé sa demande à l'Ambassadeur d'Italie et à l'avocat général de l'Etat italien. A ce jour, le rapport n'a toujours pas été communiqué au FIPOL.

5.16 A l'occasion du jugement du 2 juillet 1992 dont il est question au paragraphe 2.5 ci-dessus, le tribunal de première instance a ordonné à la Commission d'enquête de lui soumettre son rapport ainsi que tous les documents relatifs à l'enquête. A ce jour, il n'a pas été donné suite à cette requête. Lorsque le rapport aura été déposé auprès du tribunal, il sera mis à la disposition des parties.

5.17 N'ayant pas eu accès au rapport de la Commission d'enquête, l'Administrateur ne peut, à ce stade, tirer de conclusions quant à la cause du sinistre.

#### Enquête criminelle

5.18 Le Procureur examine à présent le rapport de la Commission d'enquête. Il a fait savoir à quatre personnes qu'elles étaient soupçonnées d'infractions criminelles; il s'agit de deux personnes ayant des droits de propriété sur le HAVEN, d'un chef de travaux du chantier naval de Singapour qui a réparé le navire et d'un directeur travaillant pour le propriétaire.

5.19 Le FIPOL suivra l'enquête criminelle par l'intermédiaire d'un avocat italien en matière pénale qu'il a spécialement engagé à cette fin.

5.20 Le Code italien de procédure pénale contient des dispositions qui traitent de l'intervention dans la procédure des institutions à but non lucratif qui ont été reconnues en droit comme des protecteurs

des intérêts violés par le crime qui fait l'objet de la procédure pénale. Une telle institution peut exercer les droits octroyés à la victime du crime à tous les stades de la procédure. Cette intervention se fait sous réserve de l'accord de la victime du crime. Conformément à la loi sur la défense de la mer, cette personne est, dans l'affaire du HAVEN, l'Etat italien. Le FIPOL doit donc recevoir au préalable l'autorisation de l'Etat pour avoir le droit d'intervenir dans la procédure pénale relative au sinistre du HAVEN.

5.21 Le FIPOL a été créé pour fournir une indemnisation au titre des dommages par pollution et des mesures visant à prévenir ou limiter ces dommages. C'est pourquoi, de l'avis de l'Administrateur, il a également pour objectif d'appuyer la prévention de la pollution par les hydrocarbures et est donc le protecteur des intérêts violés par le crime présumé dans l'affaire du HAVEN. Le FIPOL est une organisation sans but lucratif.

5.22 L'Administrateur a demandé au Gouvernement italien que le FIPOL soit habilité à exercer les droits dont jouissent les victimes du crime présumé. Le Gouvernement italien lui a donné l'approbation requise par l'intermédiaire des ministères intéressés.

## **6 Mesures que le FIPOL doit prendre eu égard à la cause du sinistre**

Comme cela a été mentionné ci-dessus, le FIPOL a fait opposition à la décision du tribunal d'ouvrir la procédure en limitation, se réservant le droit de contester le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité. L'Administrateur a l'intention de procéder à des investigations sur la cause du sinistre en se fondant sur les conclusions de la Commission d'enquête et les résultats de l'enquête criminelle. En fonction de l'aboutissement de ces investigations, l'Administrateur soumettra au Comité exécutif, lors d'une session ultérieure, des propositions tendant à indiquer si le FIPOL devrait ou non introduire une action en justice afin de lever le droit de limitation du propriétaire du navire, ou tenter une action contre toute personne (autre que le propriétaire) afin de recouvrer tout montant que le FIPOL aurait versé à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière.

## **7 Demandes d'indemnisation**

### Demandes italiennes

7.1 Quelque 1 300 demandeurs italiens ont soumis leurs demandes au tribunal de Gênes dans les délais prescrits. Toutefois, de nombreuses demandes ne sont pas chiffrées et certaines autres comportent des montants donnés comme provisoires. Le montant total des demandes qui comportent des montants chiffrés s'élève à Lit 1 541 488 793 305 (£705 millions). Certaines demandes se chevauchent avec d'autres.

7.2 La demande la plus importante est celle du Gouvernement italien qui s'élève au total à Lit 242 899 669 151 (£110 millions). Cette demande porte sur les dépenses initiales de nettoyage engagées par les entrepreneurs sur les instructions de plusieurs autorités publiques, le remboursement de la valeur des barrages flottants perdus ou détruits, les frais de divers ministères et organismes publics et les frais liés à l'exécution d'un contrat de nettoyage et de surveillance conclu entre le Gouvernement italien et un consortium d'entrepreneurs désigné par le sigle ATI.

7.3 La demande du Gouvernement italien comprend également un montant de Lit 100 milliards (£45 millions) au titre des dommages qu'aurait subis l'environnement. Les descriptifs de la demande n'indiquent pas le type de "dommage à l'environnement" qui aurait été subi ni ne donnent d'indication sur la méthode utilisée pour calculer le montant réclamé. Le Gouvernement italien a informé l'Administrateur qu'il ne pouvait pas fournir une description du dommage à l'environnement parce que l'étude des effets du sinistre sur le milieu marin n'était pas encore terminée. On devrait en connaître les résultats à l'automne de 1992. Le Gouvernement a également déclaré que le chiffre figurant dans la demande avait seulement un caractère provisoire.

7.4 La région de la Ligurie a demandé que le chiffre de la réclamation du Gouvernement italien pour dommages au milieu marin qui s'élevait à Lit 100 milliards soit porté à Lit 200 milliards (£90 millions). Cette région a soutenu que les montants devraient être répartis entre les diverses entités territoriales qui avaient directement subi ou subissaient un dommage écologique. Deux provinces et 14 communes ont inclus des rubriques relatives aux dommages à l'environnement dans leurs demandes respectives. Aucune de ces demandes ne contenait de description des dommages allégués et celles qui comportaient des montants chiffrés ne donnaient pas d'explication quant à leur mode de calcul.

7.5 Les propriétaires de 33 bateaux de plaisance et de 150 navires de pêche ont demandé des indemnités pour le nettoyage de leurs bateaux qui s'élevaient à Lit 168 143 771 (£77 000) et Lit 1 264 303 328 (£578 000) respectivement. Des demandes pour manque à gagner ont été soumises par quelque 700 hôteliers qui réclamaient Lit 80 284 601 128 (£37 millions) et par 150 pêcheurs qui réclamaient Lit 3 549 496 500 (£1,6 million).

7.6 Le tableau ci-dessous présente une ventilation préliminaire des demandes d'indemnisation italiennes en 15 catégories.

	Nombre de demandes <sup>&lt;1&gt;</sup>	Montant réclamé Lit
Nettoyage/élimination de barrages flottants	1	5 000 000 000
Déploiement/récupération de barrages flottants	4	14 471 501 388
Nettoyage à terre	23	9 597 328 671
Préjudice au tourisme	15	7 447 000 000
Élimination	1	650 880 096
Domage à l'environnement	18	452 878 318 121
Bateaux de pêche	150	4 813 799 828
Exigibilités futures	2	2 206 604 070
Surveillance	3	1 366 138 208
Services de bureau	1	19 579 800
Autres opérations de nettoyage	77	912 415 266 703
Restaurants/hôtels	118	80 284 601 128
Commerçants/plagistes	292	21 248 485 937
Remorqueurs/navires de servitude	7	28 921 145 584
Yachts	33	168 143 771
<b>TOTAL</b>	<b>745</b>	<b>1 541 488 793 305</b>

7.7 Comme cela est indiqué ci-dessus, un certain nombre des demandes d'indemnisation présentées en Italie se chevauchent. Lorsqu'il a évalué ces demandes, le FIPOL a essayé d'en déterminer le montant global après avoir éliminé les doubles emplois et écarté les demandes pour dommages au milieu marin. Les résultats de son évaluation sont présentés dans le tableau ci-dessous.

7.8 Il convient de souligner que les experts du FIPOL n'ont pas encore terminé leur examen et leur analyse des demandes. C'est pourquoi il est entendu que les chiffres donnés dans les tableaux devront être ajustés. En outre, il ne faut absolument pas considérer les renseignements donnés dans ces tableaux comme représentant la position du FIPOL quant à la recevabilité des demandes respectives ou au caractère raisonnable des montants réclamés.

<1> 700 demandes ont été soumises au tribunal, dont l'une regroupe les réclamations de 600 hôtels. On ne dispose pas encore de détails sur ces 600 hôtels.

Un certain nombre de demandes contiennent des rubriques qui relèvent de plusieurs catégories.



	Lit	Lit
Montant total réclamé		1 541 488 793 305
<u>Moins</u> Demandes pour dommages au milieu marin, comme indiqué dans les descriptifs des demandes		<u>452 878 318 121</u>
Montant total réclamé au titre de demandes autres que celles pour dommages au milieu marin		1 088 610 475 184
<u>Moins</u> Demandes faisant double emploi		
i) 44 demandes faisant double emploi avec une rubrique de la demande de l'Etat	789 449 121 296	
ii) Doubles emplois évidents au sein de la demande de l'Etat italien	54 230 692 848	
iii) Autres demandes pour lesquelles des doubles emplois ont été constatés	<u>28 094 750 113</u>	
Total des montants faisant double emploi	871 774 564 257	<u>871 774 564 257</u>
Solde des montants réclamés au titre de demandes autres que celles pour dommages au milieu marin		<u>216 835 910 927</u> (£100 millions)

7.9 Comme cela est mentionné ci-dessus, de nombreuses demandes ne sont pas chiffrées et certaines indiquent que les montants réclamés sont provisoires. En outre, il ne peut être exclu que d'autres demandes soient présentées. En conséquence, le montant total des sommes réclamées peut augmenter.

#### Examen des demandes italiennes par le juge

7.10 Le juge chargé de la procédure en limitation a tenu ses premières audiences en septembre 1991 pour examiner les diverses demandes d'indemnisation. Au cours de ces audiences, il a procédé à l'examen préliminaire de quelque 200 demandes. Pour un grand nombre d'entre elles, il a invité les demandeurs à soumettre d'autres pièces justificatives. Les audiences consacrées à cet examen ont été suspendues en décembre 1991 et, depuis cette date, le juge s'est concentré sur les questions relatives au montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

7.11 Le juge a décidé de reprendre le 2 octobre 1992 les audiences concernant les demandes d'indemnisation individuelles. L'on peut s'attendre à ce que, lors des audiences qui auront lieu à l'automne de 1992 et en 1993, il invite le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL à indiquer, pour chaque demande, si à leur avis elle est recevable en principe et, dans l'affirmative, à raison de quel montant.

7.12 Le propriétaire du HAVEN, le UK Club et le FIPOL ont mis sur pied un système de données informatisées pour faciliter l'examen des demandes d'indemnisation. Leurs experts ont étudié les documents présentés par les demandeurs et ont bien avancé dans cette tâche quoique, dans de nombreux cas, les pièces justificatives soient insuffisantes.

7.13 De l'avis de l'Administrateur, l'analyse faite par les experts employés par le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL a désormais atteint, à propos de nombreuses demandes, un stade suffisamment avancé pour permettre au FIPOL de répondre à une pareille requête du juge. L'Administrateur estime donc que le FIPOL devrait, dans la mesure du possible, indiquer au cours des audiences du tribunal ce qu'il pense, en principe, de la recevabilité de demandes individuelles ainsi que des montants qu'il lui paraisse acceptables. Pour cette raison, le Comité exécutif voudra peut-être envisager d'autoriser l'Administrateur à indiquer la position du FIPOL sur ces demandes lorsque les audiences reprendront. Si des questions de principe devaient se poser pour l'une quelconque de ces demandes, l'Administrateur les soumettrait, dans la mesure du possible, au Comité exécutif pour examen.

7.14 L'Administrateur a l'intention d'engager des discussions avec le Gouvernement italien à propos de sa demande dès que les experts techniques du FIPOL en auront terminé l'examen.

7.15 Les demandes relatives aux dommages au milieu marin ont été examinées par le Comité exécutif à sa 30<sup>ème</sup> session sur la base d'une étude que l'Administrateur avait établie conformément aux instructions qu'il avait reçues du Comité (document FUND/EXC.30/2). Dans cette étude, l'Administrateur récapitulait les dispositions pertinentes de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds et décrivait comment le FIPOL avait, dans de précédentes affaires, traité la question de la recevabilité des demandes pour dommages au milieu marin. En outre, il appelait l'attention du Comité sur le fait que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds avaient été mises en application dans la législation italienne par la loi N°506 du 27 mai 1978 et faisaient donc ainsi partie du droit italien. Il soulignait que, en cas de conflit entre les Conventions et toute autre loi italienne, celles-ci devaient l'emporter, étant donné qu'elles étaient des "lois spéciales". Dans son étude, il donnait également un bref aperçu de la législation italienne sur la protection du milieu marin et, en particulier, de la loi N°979 du 31 décembre 1982 qui contenait des dispositions relatives à la protection de la mer (la "loi de 1982") et de la loi N°349 du 8 juillet 1986 qui portait création du Ministère de l'environnement (la "loi de 1986"). Il se référait également à la jurisprudence et à la doctrine italiennes.

7.16 L'Administrateur a déclaré que certains éléments des dommages au milieu marin n'étaient pas quantifiables. Il indiquait dans son étude que le FIPOL avait constamment soutenu que les demandes portant sur des éléments non quantifiables des dommages au milieu marin n'étaient pas recevables. Dans son interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée du FIPOL avait exclu les évaluations des dommages au milieu marin qui se fondaient sur une quantification abstraite de dommages calculés conformément à des modèles théoriques (Résolution N°3 adoptée par l'Assemblée en 1980). Le Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée en 1980 pour examiner si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure les demandes d'indemnisation pour dommages à l'environnement étaient recevables en vertu des Conventions s'était servi des termes similaires pour dire que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. Il convenait de mentionner que les conclusions du Groupe de travail avaient été appuyées par l'Assemblée.

7.17 Il était souligné dans l'étude que la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds étaient des conventions de droit civil qui avaient été adoptées dans le but de fournir une indemnisation aux victimes de dommages par pollution. C'est pourquoi on pouvait affirmer que les demandes qui ne visaient pas à fournir une réparation ne relevaient pas des Conventions, comme par exemple lorsqu'il s'agissait de sommes allouées en vertu de la loi de 1986 au titre d'éléments non quantifiables de dommages à l'environnement, qui étaient de caractère punitif. Etant donné que les réclamations de ce type ne visaient pas l'obtention d'une réparation, elles pouvaient, selon l'Administrateur, faire l'objet d'une action en justice en dehors du cadre des Conventions, sur la base de la législation nationale. A son avis, les rédacteurs de la Convention portant création du Fonds n'avaient certainement pas pour intention de prévoir le versement par le FIPOL de sommes de caractère punitif, calculées en fonction de la gravité de la faute commise ou du bénéfice obtenu par la partie fautive. Il a affirmé que si de tels versements devaient relever des Conventions, les résultats seraient inacceptables.

7.18 La délégation italienne n'a pas accepté les bases sur lesquelles l'Administrateur avait fondé son analyse du problème, ni ses conclusions. Sa position est décrite aux paragraphes 3.1.5 à 3.1.12 du document FUND/EXC.30/5.

7.19 Le Comité exécutif a, d'une façon générale, entériné l'analyse que l'Administrateur avait faite du problème. Il l'a chargé de soumettre, au nom du FIPOL, des prétentions au tribunal de Gênes, conformément aux grandes lignes esquissées dans les paragraphes 8.1 à 8.13 du document FUND/EXC.30/2. Il l'a également chargé d'étudier l'intervention faite par la délégation italienne et d'apporter aux prétentions du FIPOL les modifications qui pourraient sembler appropriées à la lumière de cette intervention. Le Comité a noté que, étant donné que les demandeurs n'avaient pas encore donné de détails sur le fondement de leurs demandes, la teneur des prétentions du FIPOL ne pourrait être arrêtée que lorsque ces demandeurs auraient présenté leurs arguments.

7.20 L'Administrateur avait l'intention de présenter au tribunal, en janvier 1992, les prétentions du FIPOL sur ce point. Toutefois, étant donné que le juge a suspendu les audiences sur les demandes d'indemnisation, ces prétentions n'ont pas été soumises. Elles seront présentées lorsque le juge reprendra l'examen de la question.

7.21 Le Comité exécutif avait décidé, à sa 30ème session de revenir sur la question à sa session suivante, compte tenu de la position que les demandeurs adopteraient dans la procédure en justice (document FUND/EXC.30/5, paragraphe 3.1.19). De l'avis de l'Administrateur, la situation n'a pas assez évolué depuis la 31ème session pour justifier, à ce stade, son réexamen par le Comité.

#### Demandes françaises

7.22 Le Gouvernement français a intenté une action en justice devant le tribunal de Gênes pour réclamer l'indemnisation du coût des opérations de nettoyage menées en mer et à terre en France, à raison d'un montant total de FF16 284 592 (£1,7 million). Le Gouvernement français s'est réservé le droit de demander réparation au titre du coût de la remise en état du milieu marin, en se référant à la résolution adoptée par l'Assemblée du FIPOL en 1980 concernant les dommages au milieu.

7.23 Des demandes d'indemnisation d'un montant total de FF78 millions (£8 millions) ont également été soumises au tribunal de Gênes par 32 communes françaises et un autre organisme public. Ces demandes concernent presque exclusivement les activités de nettoyage de la côte et le manque à gagner du secteur touristique. Les demandeurs se sont réservé le droit de soumettre des preuves concernant des dépenses additionnelles. Un organisme public (le Parc national de Port-Cros) a demandé réparation au titre des dommages au milieu marin.

7.24 En février 1992, l'Administrateur a procédé à des entretiens avec le Gouvernement français et les autorités locales françaises intéressées quant à la meilleure façon de procéder pour traiter ces demandes d'indemnisation. Il a été convenu d'entreprendre des négociations dès que possible afin de parvenir à un accord entre les demandeurs, d'une part, et le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL, d'autre part, au sujet du montant des demandes. Il va sans dire que cet accord devra être examiné par le tribunal de Gênes.

7.25 Le Secrétariat du FIPOL a examiné les demandes françaises avec l'aide d'experts. L'Administrateur a l'intention de soumettre par écrit aux demandeurs en octobre 1992 des observations concernant leurs demandes et il espère que les négociations avec ces derniers pourront commencer aussitôt après.

7.26 Le FIPOL a été avisé de certaines demandes de particuliers en France portant sur de modestes montants.

#### Autres demandes

7.27 A ce jour, le Gouvernement monégasque n'a pas présenté de demande. Le coût des opérations entreprises dans la Principauté serait de FF324 000 (£33 300).

7.28 En juin 1991, le Gouvernement espagnol a notifié à l'Administrateur une pollution par les hydrocarbures en Espagne qui, d'après lui, provenait peut-être du HAVEN. Toutefois aucune demandes d'indemnisation n'a été soumise à ce jour au titre de dommages par pollution en Espagne.

**8 Mesures que le Comité est invité à prendre**

Le Comité exécutif est invité à:

- a) examiner les renseignements donnés dans le présent document;
  - b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne la procédure en justice relative au droit de limitation du propriétaire du navire et la méthode de conversion des francs-or en monnaie nationale ainsi que les questions connexes (paragraphe 2 et 3);
  - c) prendre note de l'état d'avancement des enquêtes sur la cause du sinistre (paragraphe 5 et 6);
  - d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées pour traiter les demandes d'indemnisation nées du sinistre (paragraphe 7);
  - e) envisager, en particulier, s'il souhaite autoriser l'Administrateur à indiquer, lors des audiences du tribunal, la position du FIPOI à l'égard des demandes individuelles (paragraphe 7.13); et
  - f) donner à l'Administrateur toutes autres instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne le sinistre du HAVEN.
-