



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

COMITE EXECUTIF
35ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.35/2
15 mai 1993

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

HAVEN, AEGEAN SEA et BRAER

Questions générales concernant la recevabilité
des demandes d'indemnisation

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Les sinistres du HAVEN, de l'AEGEAN SEA et du BRAER ont soulevé un certain nombre de questions de principe concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation. Ces questions sont, dans une grande mesure, les mêmes ou similaires pour les trois sinistres. C'est pourquoi, il a semblé opportun dans le présent document d'aborder ensemble des questions générales concernant les demandes d'indemnisation nées de ces trois sinistres. Les demandes spécifiques seront traitées dans des documents consacrés à chacun de ces sinistres: le document FUND/EXC.35/3 concernant le sinistre du HAVEN, le document FUND/EXC.35/4 concernant l'AEGEAN SEA et le document FUND/EXC.35/5 concernant le sinistre du BRAER.

1.2 Le présent document décrit le cadre juridique dans lequel s'inscrira l'examen des demandes d'indemnisation. Il traite en particulier de la question importante de la recevabilité des demandes pour préjudice purement économique.

1.3 Le Comité exécutif a examiné à sa 34ème session, certaines questions de principe relatives aux sinistres du HAVEN et du BRAER (document FUND/EXC.34/9, paragraphes 3.1.5 à 3.1.11 et 3.3.12 à 3.3.32, respectivement). Il s'est prononcé sur certaines des demandes d'indemnisation mais a différé sa décision sur d'autres jusqu'à sa 35ème session.

2 Notion de dommage par pollution

2.1 Les Conventions

Le régime d'indemnisation institué par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds se fonde sur les notions de "dommage par pollution" et les "mesures de sauvegarde" telles qu'elles sont définies aux articles 1.6 et 1.7 de la Convention sur la responsabilité civile, comme suit:

- 1.6 "Dommage 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."

Ces définitions sont incorporées dans la Convention portant création du Fonds par le biais d'un renvoi (article 1.2).

2.2 Mise en application dans le droit italien

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ont été mises en application dans la législation italienne par la loi N°506 du 27 mai 1978. Les définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" sont, par conséquent, directement applicables en Italie.

2.3 Mise en application dans le droit espagnol

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds ont été incorporées dans le droit espagnol par voie de publication devant le Bulletin officiel espagnol N°58 du 8 mars 1976 et N°60 du 11 mars 1983, respectivement. Les définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" sont donc directement applicables en Espagne.

2.4 Mise en application dans le droit du Royaume-Uni

Les définitions du "dommage par pollution" et "des mesures de sauvegarde" ont été mises en application au Royaume-Uni dans le cadre de la Section 1.1 du Merchant Shipping (Oil Pollution) Act 1971 (loi de 1971 sur la marine marchande (pollution par les hydrocarbures)) pour ce qui est de la Convention sur la responsabilité civile et dans le cadre de la Section 1.3 du Merchant Shipping Act 1974 (loi de 1974 sur la marine marchande) pour ce qui est de la Convention portant création du Fonds, comme suit:

Section 1.1 de la loi de 1971 sur la marine marchande (pollution par les hydrocarbures)

"Lorsque, à la suite d'un événement survenu à un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures persistants en vrac, ce navire rejette ou laisse fuir des hydrocarbures persistants (qu'il s'agisse ou non d'une partie de sa cargaison), le propriétaire du navire est responsable, sauf dispositions contraires de la présente loi,-

- a) de tout dommage causé dans la zone du Royaume-Uni par une contamination résultant du rejet ou de la fuite; et

- b) du coût de toutes mesures raisonnables prises après le rejet ou la fuite pour prévenir ou limiter un tel dommage dans la zone du Royaume-Uni; et
- c) de tout dommage causé dans la zone du Royaume-Uni par lesdites mesures."

Section 1.3 de la loi de 1974 sur la marine marchande

"'Dommage par pollution' signifie 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 tout dommage causé par lesdites mesures."

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

2.5 Interprétation des tribunaux nationaux

2.5.1 Si des règlements extra-judiciaires n'interviennent pas, les tribunaux compétents de l'Etat où le dommage a été subi, c'est-à-dire les tribunaux italiens, espagnols et écossais respectivement, se prononceront sur la recevabilité des demandes d'indemnisation. Les tribunaux italiens et espagnols se fonderont sur les dispositions susmentionnées des Conventions, tandis que les tribunaux écossais s'en remettront aux dispositions pertinentes des lois de 1971 et de 1974 sur la marine marchande.

2.5.2 En vertu de la Convention de Vienne sur le droit des traités, il doit être tenu compte, aux fins de l'interprétation d'un traité de tout accord ultérieur intervenu entre les Parties au sujet de l'interprétation ou de l'application du traité, ou de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des Parties à l'égard de l'interprétation du traité (articles 31.3a) et b)). Les décisions prises par l'Assemblée et le Comité exécutif concernant l'interprétation des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" pourraient être considérées comme constituant de tels accords des Parties à l'égard de l'application et de l'interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Néanmoins, on ne sait pas dans quelle mesure les tribunaux nationaux prendront en considération les aspects internationaux. Quoi qu'il en soit, ils tiendront probablement compte des principes généraux de leur droit nationale respectif en ce qui concerne la recevabilité des différents types de demandes d'indemnisation.

2.5.3 Il convient de noter que l'Assemblée a estimé qu'une interprétation uniforme de la définition du "dommage par pollution" était essentielle au fonctionnement du régime d'indemnisation créé par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds (document FUND/A.11/20, paragraphe 5.5).

2.6 Dommages divers nés des sinistres du HAVEN, de l'AEGEAN SEA et du BRAER

2.6.1 Le coût des opérations de nettoyage et des mesures prises pour prévenir ou limiter les dommages par pollution ("mesures de sauvegarde") est indemnisé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, pour autant que ces coûts soient raisonnables. De même, le dommage par pollution causé aux biens devrait être indemnisé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

2.6.2 Les propriétaires ou utilisateurs de biens qui ont été contaminés à la suite d'un déversement d'hydrocarbures peuvent subir un manque à gagner. Un pêcheur, par exemple, dont les appareils de pêche ont été souillés peut subir un manque à gagner pendant la période où il ne peut exercer son activité, en attendant que ses appareils de pêche aient été nettoyés ou remplacés par l'achat de nouveau matériel. La plupart des régimes juridiques admettent le principe des demandes

d'indemnisation de ce type, du fait qu'il y a dommage concomitant aux biens du demandeur. Le FIPOL a, à plusieurs reprises, accepté des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner dans de pareils cas.

2.6.3 Des personnes dont les biens n'ont pas été pollués peuvent néanmoins subir une perte économique (que l'on appelle un "préjudice purement économique") à la suite d'un événement de pollution par les hydrocarbures. Dans un secteur maritime fortement pollué, il peut être absolument impossible de pêcher pendant un certain temps, ce qui peut causer un préjudice économique aux pêcheurs qui ne peuvent pas aller ailleurs. Les hôteliers et les restaurateurs dont les établissements sont situés à proximité d'une plage publique peuvent subir une perte de recettes si les touristes évitent leur région en raison de la pollution de la plage. La plupart des juridictions hésitent beaucoup à admettre les demandes d'indemnisation de ce type par crainte des vastes conséquences que leur acceptation entraînerait. Dans la plupart des systèmes juridiques, une demande d'indemnisation n'est en général acceptée que si elle porte sur un dommage à un droit défini et reconnu (par exemple un droit de propriété ou un droit de possession). Un dommage subi par une personne du fait de la perte de jouissance de l'environnement due à la pollution n'est pas normalement considéré, en ce sens, comme un dommage à un droit reconnu de l'individu.

2.6.4 Les tribunaux nationaux appliquent divers critères pour restreindre le droit à réparation pour préjudice purement économique. Dans certains pays, les tribunaux prennent ainsi en considération la prévisibilité, l'éloignement et la causalité.

2.6.5 Le FIPOL a souvent reçu des demandes d'indemnisation pour des préjudices purement économiques. Le Comité exécutif a accepté d'indemniser le préjudice économique subi par des personnes dont les revenus dépendaient directement d'activités côtières ou liées au secteur maritime, même si leurs biens n'avaient pas été endommagés. Par le passé, le FIPOL a accepté des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner subi par des pêcheurs ou par des hôteliers ou restaurateurs de stations balnéaires. S'agissant des sinistres du HAVEN et du BRAER, le Comité exécutif a accepté en principe des demandes d'indemnisation présentées par des pêcheurs pour des préjudices purement économiques (document FUND/EXC.34/9, paragraphes 3.1.8 et 3.3.16).

2.6.6 Dans les affaires du HAVEN, de l'AEGEAN SEA et du BRAER, certains des préjudices purement économiques dont réparation est demandée ont trait à des activités qui sont moins directement liées à la pollution que les dommages subis par les pêcheurs qui sont mentionnés dans les paragraphes précédents. Il faudrait donc définir les critères à appliquer pour déterminer si des demandes d'indemnisation pour préjudice purement économique sont recevables ou, en d'autres termes, pour faire la distinction entre celles de ces demandes qui devraient être admises et celles qui ne devraient pas donner lieu à réparation. Il importe de noter que la définition du "dommage par pollution" ne couvre que le dommage par contamination.

2.6.7 A la connaissance de l'Administrateur, les tribunaux des Etats Parties à la Convention sur la responsabilité civile n'ont pas interprété la définition du "dommage par pollution" qui figure dans la Convention en ce qui concerne les demandes d'indemnisation pour des préjudices purement économiques. Dans les paragraphes qui suivent, il tente de donner un aperçu de la situation juridique générale des demandes d'indemnisation de ce types en Italie, en Espagne et au Royaume-Uni.

2.6.8 La législation italienne, quant à elle, compte peu de précédents concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation pour des préjudices purement économiques liés à un événement de pollution. Dans une affaire, la Cour suprême de cassation a rejeté la demande d'indemnisation présentée par le propriétaire d'un bien situé à proximité d'une plage publique, lequel avait prétendument subi un préjudice économique du fait de la pollution de la mer (Cass civ, 27.5.1982, N°3214). La Cour a déclaré que la pollution des eaux marines ne représentait une atteinte ni au droit de propriété de cette personne ni à l'exercice de ce droit et n'empiétait que sur les avantages particuliers résultant de l'emplacement de ce bien. Dans une autre affaire, il a été accordé

une indemnisation à un plagiste qui avait subi un manque à gagner du fait de la pollution de l'eau au large de la plage publique où il était installé, car ce plagiste avait une licence spéciale l'autorisant à utiliser la plage et ce droit d'utilisation équivalait à un droit de propriété (Cass civ, 7.3.1975, N°848).

2.6.9 Pour ce qui est du droit espagnol, les tribunaux espagnols ont une attitude restrictive à l'égard des demandes d'indemnisation pour préjudice purement économique. D'après la jurisprudence et la doctrine espagnoles, seuls les dommages qui sont une conséquence directe de l'acte créant la responsabilité devraient être indemnisés (Cour suprême, 23 mars 1954). Il ne suffit que la possibilité d'obtenir un revenu ait existé pour qu'une indemnisation soit attribuée par les tribunaux. Le demandeur ne peut être habilité à recevoir des indemnités que s'il est objectivement probable que, dans la cours normal des choses et dans les circonstances particulières de l'affaire, il aurait obtenu les recettes dont il demande le remboursement, en l'absence de l'acte en question (Cour suprême, 2 juin 1967, 6 mai 1967, 20 mars 1978 et 25 avril 1978).

2.6.10 La jurisprudence du Royaume-Uni ne prévoit normalement pas de droit à réparation au titre du préjudice économique à moins que le demandeur n'ait également subi un préjudice touchant un bien ou un droit de possession; le préjudice purement économique n'est donc pas indemnisé. Les tribunaux du Royaume-Uni tendent à interpréter de manière très restrictive les demandes d'indemnisation pour des préjudices purement économiques (voir l'affaire Dynamo contre Hollande, 1972 SLT p 38 et l'affaire Esso Petroleum Co Ltd contre Hall Russel and Co Ltd, 1988 SLT p 872).

3 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à prendre note des renseignements donnés dans le présent document.
