



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

COMITE EXECUTIF
43ème session
Point 3 de l'ordre du jour

Distr
RESTREINTE
FUND/EXC.43/2/1
8 juin 1995

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

HAVEN

SOLUTION POSSIBLE POUR LES QUESTIONS EN SUSPENS

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Conformément aux instructions qu'il avait reçues du Comité exécutif, l'Administrateur a poursuivi les négociations avec les diverses parties en vue de parvenir à une solution globale pour toutes les demandes et questions en suspens. Des discussions ont eu lieu, en particulier, entre le Gouvernement italien, le propriétaire du navire/UK Club et le FIPOL, à l'issue desquelles il semble qu'une solution pourrait être trouvée suivant les grandes lignes indiquées ci-dessous.

2 Conditions posées par le Comité exécutif

2.1 Lors des discussions, l'Administrateur a souligné que toute solution globale devait respecter les conditions posées par le Comité exécutif (documents FUND/EXC.40/10, paragraphe 3.3.12 et FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.2.13), à savoir que le montant maximal disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds était de 60 millions de DTS, que les demandes ne pouvaient être recevables que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable et que les demandes pour des dommages au milieu marin en soi n'étaient pas recevables.

2.2 L'Administrateur a également bien précisé que tout accord relatif à une solution globale devrait être approuvé par le Comité exécutif (document FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.2.9).

3 Evaluation du montant des demandes

3.1 Sur la base des accords déjà conclus par le propriétaire du navire/UK Club et des progrès accomplis dans les négociations sur les autres demandes en suspens, on s'attend à ce que le règlement de toutes les demandes des catégories suivantes puisse se faire à raison d'un montant total de Lit 37 milliards (£14,3 millions):

Particuliers et petites entreprises en Italie
Région et municipalités (demandes pour les frais de nettoyage et autres dépenses recevables)
Entrepreneurs chargés du nettoyage, à l'exclusion de ceux visés au paragraphe 3.2
Demandeurs en France et à Monaco

3.2 Il resterait alors les demandes suivantes au titre de dépenses qui sont, en principe, recevables en vertu des Conventions, bien que le montant en soit contesté:

	<u>Montant réclamé</u> Lit
Consortium ATI	90 milliards
Castalia (entrepreneur italien chargé du nettoyage)	17,8 milliards <1>
LOGECO (entrepreneur italien chargé du nettoyage)	15,4 milliards
Ministères et autres organismes publics	<u>15,7 milliards</u> <2>
Total	<u>138,9 milliards</u>

3.3 En outre, il reste la demande de l'Etat italien au titre des dommages à l'environnement et celles de la région de la Ligurie ainsi que d'un certain nombre de municipalités au titre de l'atteinte à leur image touristique et de dommages à l'environnement. Ces demandes ont été considérées comme irrecevables en principe.

4 Montant disponible aux fins d'indemnisation

4.1 Ainsi que le soutient le FIPOL, le montant maximal disponible aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds s'élève à 60 millions de DTS qui, convertis en fonction de la valeur de la lire à la date de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire (soit le 29 mai 1991), correspondent à Lit 102 643 800 000.

4.2 Sans préjudice de la position du FIPOL à l'égard de la prescription, les montants disponibles en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds sont les suivants:

	Lit
Montant de limitation du propriétaire du navire	23 950 220 000
Montant payable par le FIPOL	<u>78 693 580 000</u>
Montant maximal payable en vertu des Conventions, soit 60 millions de DTS	<u>102 643 800 000</u>

4.3 Le FIPOL a soutenu que la garantie bancaire constituant le fonds de limitation du propriétaire du navire devrait également couvrir les intérêts, lesquels devraient s'accumuler au profit du FIPOL. Le

<1> Montant alloué à l'issue d'un arbitrage

<2> Y compris certains chevauchements

propriétaire du navire et le UK Club ont maintenu qu'aucun intérêt n'était payable. Le tribunal de première instance a décidé que la garantie bancaire devrait couvrir les intérêts mais que ceux-ci devraient s'accumuler au profit des demandeurs. Le FIPOL a fait appel de cette décision, de même que le propriétaire du navire et le UK Club. Toutefois, ces derniers ont offert, sans préjudice de leur position, de verser des intérêts sur le fonds de limitation au taux légal, si le montant pouvait en être destiné aux demandeurs dans le cadre d'un règlement global.

4.4 Les Protocoles de 1984 et de 1992 à la Convention portant création du Fonds prévoient expressément que les intérêts devraient profiter aux victimes (article 4.4 d)^{<3>}. Les Etats qui ont participé à la Conférence diplomatique de 1984 avaient en effet voulu modifier la Convention portant création du Fonds sur ce point, étant donné qu'il leur semblait inéquitable que les intérêts s'accumulent au profit du FIPOL et non pas des victimes (voir les documents de l'OMI LEG/CONF.6/20, LEG/CONF.6/21, LEG/CONF.6/C.2/SR.17 et LEG/CONF.6/C.2/SR.30).

4.5 Comme cela est indiqué ci-dessus, le FIPOL n'est pas d'accord avec l'interprétation que le tribunal donne sur ce point à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Toutefois, compte tenu des délibérations de la Conférence diplomatique de 1984, le Comité exécutif voudra peut-être envisager d'accepter, dans ce cas, que les intérêts échus sur le montant de limitation du propriétaire du navire profitent aux victimes. S'il devait adopter cette position, il devrait bien préciser que celle-ci ne devrait pas préjuger de la position du FIPOL dans d'autres affaires à l'avenir en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

4.6 Le propriétaire du navire et le UK Club ont offert de fournir un montant supplémentaire de Lit 25 milliards (£9,7 millions) à titre de versement gracieux dans le but de faciliter la recherche d'une solution globale. Ils ont bien précisé que cette offre ne préjugait en rien de la position de l'une quelconque des parties à toute procédure ni ne constituait une reconnaissance de la responsabilité d'aucune d'entre elles et qu'elle était subordonnée au respect des conditions indiquées ci-après.

4.7 Grâce au montant additionnel de Lit 25 milliards (£9,7 millions) que le propriétaire du navire et le UK Club ont offert de payer à titre gracieux et compte tenu des intérêts qu'ils ont offert de verser sur le fonds de limitation du propriétaire du navire et que le FIPOL renoncerait à réclamer comme son dû, les victimes disposeraient d'un montant total de quelque Lit 137 milliards (£53 millions), comme suit:

	Lit
60 millions de DTS	102 643 800 000
Intérêts sur le fonds de limitation du propriétaire du navire, calculés au taux légal de 10% par an, soit environ	<u>10 000 000 000</u>
Total partiel	112 643 800 000
Montant additionnel offert par le propriétaire du navire/UK Club à titre de paiement gracieux	<u>25 000 000 000</u>
Total	<u>137 643 800 000</u>

4.8 Il semble que l'on pourrait parvenir à un règlement global fondé sur un montant de l'ordre de Lit 137 milliards. Un tel règlement serait, dans tous les cas, subordonné aux conditions suivantes:

^{<3>} L'article 4.4 d) de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le Protocole de 1992, est libellé comme suit:

d) Les intérêts que pourrait rapporter un fonds constitué conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article V de la Convention de 1992 sur la responsabilité ne sont pas pris en considération dans le calcul du montant maximal des indemnités que le Fonds doit verser en vertu du présent article.

- a) Sauf en ce qui concerne le versement gracieux de Lit 25 milliards de la part du propriétaire du navire/UK Club, des paiements ne seraient versés aux demandeurs que dans la mesure où ces derniers ont subi un préjudice économique quantifiable et aucun versement ne serait fait au titre de dommages au milieu marin en soi.
- b) Toutes les parties à la procédure en justice en cours en Italie se désisteraient de leurs actions en réparation, quels qu'en soient les motifs et quelle que soit l'identité du défendeur, y compris s'agissant des demandes soumises dans la procédure en limitation et des demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure au criminel.
- c) Le FIPOL, l'Etat italien et d'autres demandeurs mettraient fin à toutes les poursuites faisant suite à la décision du tribunal de première instance d'ouvrir la procédure en limitation et contestant le droit du propriétaire du navire (Venha Maritime Ltd) de limiter sa responsabilité. Toutes les parties retireraient également leurs oppositions au "stato attivo", qui portent sur la question de savoir si le fonds de limitation du propriétaire du navire produit des intérêts et sur la méthode de détermination du montant maximal disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds.
- d) Le FIPOL se désisterait des actions en justice qu'il a intentées contre toutes les autres parties en vue de recouvrer tout montant qu'il aurait pu être appelé à verser à la suite du sinistre.
- e) L'Etat italien s'engagerait à préserver le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL contre toutes demandes des entreprises appartenant au consortium ATI, de leurs sous-traitants, Castalia et LOGECO, et des entités publiques territoriales italiennes, dans la mesure où ces parties ne se seraient pas formellement désistées de leurs actions conformément aux alinéas b) et c) ci-dessus.

4.9 Au cas où le Comité exécutif déciderait que le FIPOL devrait être partie à un règlement suivant les grandes lignes exposées ci-dessus, il est proposé de fixer une échéance pour l'acceptation des offres faites par le propriétaire du navire/UK Club et le FIPOL. Le Président pourrait être autorisé à allonger ce délai s'il devait juger opportun de le faire.

4.10 De l'avis de l'Administrateur, il faudrait également que, dans le cadre du règlement proposé, le propriétaire du navire et le UK Club renoncent à tout droit à une prise en charge financière en vertu de l'article 5 de la Convention portant création du Fonds. Le propriétaire du navire et le UK Club ont soutenu qu'il n'y avait pas de raison pour que le FIPOL refuse d'assumer la prise en charge financière prévue à l'article 5. Néanmoins ils ont indiqué que, sans que cela ne préjuge en rien de cette position, ils renonceraient à leur droit d'être pris financièrement en charge sous réserve que toutes les conditions du règlement proposé soient réunies.

4.11 Il convient de souligner que toutes négociations engagées avec des demandeurs afin de parvenir à un règlement global ne devraient pas préjuger de la position du FIPOL à l'égard de la prescription, tant qu'un tel règlement global n'aura pas été atteint, le cas échéant.

5 Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le sinistre du Haven

5.1 En 1991 et 1992, l'Assemblée a décidé de prélever des contributions annuelles d'un montant de £15 millions et de £10 millions respectivement pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le Haven. Le FIPOL a encouru des dépenses considérables au titre d'honoraires pour cette affaire. Les avoirs du fonds du Haven ont été investis et ont rapporté des intérêts d'un montant notable. Le solde du fonds du Haven s'élevait à £28 018 647 au 31 décembre 1994. Le montant maximal payable à partir du fonds général (£764 798) a déjà été utilisé pour le paiement d'honoraires et d'autres dépenses.

5.2 Le solde du fonds du *Haven* devrait atteindre £28,3 millions au 1er octobre 1995, compte tenu des intérêts échus en 1995 sur le placement de ses avoirs et après déduction des honoraires et autres dépenses encourues en 1995.

5.3 Dans le cadre du règlement global proposé, le FIPOL serait appelé à verser Lit 78 693 580 000 aux demandeurs (soit la différence entre 60 millions de DTS et 14 millions de DTS). Le cout supporté par le FIPOL pour l'achat du montant nécessaire en liras dépend évidemment du taux de change en vigueur à la date de l'achat. L'achat de ces liras lui aurait coûté £30 395 357 au taux de change du 5 juin 1995 (£1 = Lit 2 589^{<4>}). Ceci aurait nécessité un prélèvement additionnel d'environ £2,1 millions sur le fonds du *Haven*.

5.4 Si le FIPOL devait prendre financièrement en charge le propriétaire du navire (à raison de DTS 5 666 667 ou Lit 9 694 137 236), il faudrait prévoir un montant additionnel de £3 744 356, au taux de change du 5 juin 1995.

6 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;
- b) décider si le FIPOL devrait accepter une solution globale suivant les grandes lignes exposées aux paragraphes 4.7 à 4.10 ci-dessus; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne les négociations avec les demandeurs.

<4>

Les incidences des fluctuations des cours peuvent être illustrées par le fait que, si l'opération était intervenue le 23 mars 1995 (au taux de change de £1 = Lit 2 753), soit juste avant la 42ème session du Comité exécutif, l'achat de Lit 78 693 580 000 aurait coûté £28 584 664 et aurait été presque entièrement couvert par le solde du fonds du *Haven*.