



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

COMITE EXECUTIF
49ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.49/7
20 mai 1996

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

Déversement d'hydrocarbures de source non identifiée au Maroc

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 En mars 1995, le FIPOL a été informé d'un déversement d'hydrocarbures qui s'était produit le 30 novembre 1994 dans le port de Mohammedia (Maroc). Les autorités marocaines ont demandé à être indemnisées au titre de leurs frais de nettoyage, à raison d'un montant total de Dhr 2,6 millions (£196 9000). Elles n'ont donné aucune indication quant à la source du déversement mais ont déclaré que les hydrocarbures n'avaient pu provenir que de la mer, soit à la suite d'un rejet d'eau de ballast ou du nettoyage de citernes, soit à cause d'une pollution accidentelle.

1.2 Cette demande soulève la question de savoir si la Convention portant création du Fonds s'applique aux déversements de ce type dont la source n'a pas été identifiée.

1.3 En vertu de l'article 4.1 de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est, entre autres, tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si elle n'a pas été en mesure d'obtenir réparation parce que "la Convention sur la responsabilité civile ne prévoit aucune responsabilité." L'un des cas où aucune responsabilité n'est prévue en vertu de la Convention sur la responsabilité civile se présente lorsque l'on ne connaît pas l'identité du navire qui a commis le dommage, étant donné qu'un propriétaire ne peut pas alors être tenu pour responsable en vertu de la Convention. Or, aux termes de l'article 4.2 b) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est exonéré de toute obligation de verser des indemnités "si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires".

1.4 Vu l'importance des questions en jeu, l'Administrateur a jugé opportun d'inviter l'Assemblée à envisager si le FIPOL était tenu à réparation pour le déversement d'hydrocarbures survenu au Maroc.

1.5 L'Assemblée s'était penché sur le problème à sa 16ème session à propos d'une demande présentée par le Gouvernement portugais à la suite d'un déversement d'origine inconnue survenu au Portugal (documents FUND/A.16/21 et FUND/A.16/32, paragraphe 24).

2 Dispositions pertinentes de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds

2.1 Les dispositions pertinentes de la Convention portant création du Fonds qui sont celles de l'article 4.2b) sont libellées comme suit:

"Le Fonds est exonéré de toute obligation de verser des indemnités dans les cas suivants:

- a); ou
- b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires."

2.2 Le terme "navire" est défini dans la Convention portant création du Fonds comme s'interprétant conformément à l'article 1.6 de la Convention sur la responsabilité civile, à savoir:

"Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison."

2.3 Les travaux préparatoires relatifs à ces dispositions sont résumés à l'annexe du présent document.

3 Précédents débats de l'Assemblée sur cette question

3.1 Comme cela est mentionné ci-dessus, l'Assemblée a examiné, à sa 16ème session, la question de la recevabilité des demandes nées d'un déversement de source inconnue survenu au Portugal.

3.2 L'Assemblée a noté que les délégations présentes à la Conférence internationale de 1971 qui avait adopté la Convention portant création du Fonds avaient généralement convenu que le FIPOL ne devrait être tenu à indemnisation que pour des dommages causés par un navire tel que défini dans cette convention (c'est-à-dire un bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison). L'Assemblée a pensé, comme l'Administrateur, que le demandeur devait établir que le dommage par pollution était dû à un événement particulier et que cet événement mettait en cause un navire ou des navires tels que définis dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds. L'Assemblée a également pensé, comme l'Administrateur, que le demandeur ne pouvait s'acquitter de la charge de la preuve qui lui était imposée en se bornant à prouver qu'il était très vraisemblable que le dommage soit dû à un événement mettant en cause un navire tel que défini ou que le dommage n'aurait pu être causé que par un tel navire (document FUND/A.16/32, paragraphe 24.3).

3.3 Plusieurs délégations ont déclaré que le texte de la Convention portant création du Fonds n'était guère satisfaisant sur ce point étant donné que la charge de la preuve imposée aux demandeurs était très lourde et qu'elle l'était d'autant plus pour les demandeurs des pays en développement (document FUND/A.16/32, paragraphe 24.4).

3.4 Sur la base de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures qui avait été effectuée pour le compte du FIPOL, l'Assemblée a pensé, comme l'Administrateur, que, dans le cas particulier à l'étude, il n'avait pas été prouvé que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, c'est-à-dire un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Se fondant sur l'analyse des travaux préparatoires relatifs

à l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds auxquels l'Administrateur avait procédé, l'Assemblée a décidé que le FIPOL n'était pas tenu de verser des indemnités pour le déversement d'hydrocarbures dont le Gouvernement portugais demandait réparation (document FUND/A.16/32, paragraphe 24.5).

3.5 Un résumé des travaux préparatoires relatifs à l'article 4.2 b) de la Convention portant création du Fonds et de l'analyse du problème par l'Administrateur dans le contexte du déversement survenu au Portugal, tel qu'il en était rendu compte aux paragraphes 6 à 8 du document FUND/A.16/21, est reproduit en annexe. Les extraits pertinents des Documents officiels de la Conférence internationale de 1971 qui a adopté la Convention portant création du Fonds figurent à l'annexe du document FUND/A.16/21.

4 La demande soumise dans l'affaire marocaine

4.1 Dans une lettre adressée aux autorités marocaines, l'Administrateur a appelé l'attention sur l'article 4.1 de la Convention portant création du Fonds.

4.2 Dans leur réponse, les autorités marocaines ont soutenu que, vu leur quantité, les hydrocarbures en cause provenaient, selon toute probabilité, d'un navire-citerne en charge. Elles ont mentionné un rapport d'enquête selon lequel les résultats des analyses de laboratoire, la couleur et l'odeur des hydrocarbures montraient qu'il s'agissait d'un pétrole brut de source inconnue.

4.3 Les experts du FIPOL ont examiné la documentation présentée par les autorités marocaines. Ils ont estimé que l'enquête menée pour déterminer le type d'hydrocarbures en cause ne permettait pas d'établir s'il s'agissait d'un pétrole brut ou d'un fuel oil. Ils ont indiqué que le principal argument invoqué par les autorités marocaines pour prouver que le polluant était du pétrole brut semblait tenir à l'odeur et à l'ampleur du déversement, mais qu'aucune tentative n'avait été faite pour évaluer la quantité déversée. Les experts ont convenu que les pétroles bruts ont des odeurs bien distinctes, et ils ont noté qu'une forte odeur associée au déversement avait été signalée par l'autorité portuaire et son inspecteur. Ils ont toutefois soutenu que l'odorat était très subjectif. Ils ont également déclaré qu'il n'était pas possible, sur la base des renseignements disponibles, de déterminer la source de la pollution alléguée.

4.4 Se fondant sur l'avis des experts du Fonds, l'Administrateur a informé les autorités marocaines, en décembre 1995, qu'il n'avait pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention portant création du Fonds (à savoir un navire-citerne en charge) et que, pour cette raison, le FIPOL ne pouvait pas accepter la demande d'indemnisation.

4.5 Dans une lettre datée du 20 mars 1996, les autorités marocaines ont réaffirmé que l'analyse des échantillons indiquait clairement que les hydrocarbures en cause étaient du pétrole brut qui ne pouvait pas provenir d'une autre source que d'un navire-citerne.

4.6 Ayant réexaminé les éléments présentés par les autorités marocaines, les experts techniques du FIPOL ont estimé que l'analyse effectuée par le laboratoire marocain donnait une série de caractéristiques d'un échantillon d'hydrocarbures qui aurait pu provenir de l'analyse d'un produit ou d'un fuel effectuée par le laboratoire d'une raffinerie. Ils ont estimé que les données fournies n'étaient pas suffisantes pour permettre de préciser s'il s'agissait d'un pétrole brut, d'un fuel oil, d'un produit de raffinage ou d'un dérivé d'un de ces produits qui se serait altéré. Ils ont également déclaré que pour identifier le type d'hydrocarbures il faudrait au moins procéder à une chromatographie en phase gazeuse, assortie éventuellement d'une spectrométrie de masse, mais ont ajouté que même ces techniques ne donnaient pas toujours des résultats irrécusables.

4.7 Compte tenu de l'avis donné par les experts techniques du FIPOL, l'Administrateur estime qu'il n'a pas été démontré, dans ce cas particulier, que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds, c'est-à-dire un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Sur la base des travaux préparatoires relatifs à l'article 4.2 b) de la Convention portant création du Fonds,

l'Administrateur considère que le FIPOL n'est pas tenu à réparation pour le déversement d'hydrocarbures sur lequel porte la demande des autorités marocaines.

5 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

5.1 Le Comité exécutif est invité à:

- a) examiner les renseignements donnés dans le présent document; et
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées à propos du sinistre marocain dont il est question dans le présent document.

ANNEXETexte reproduit des paragraphes 6 à 8 du document FUND/A.16/21**6 Travaux préparatoires relatifs à l'article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds**

6.1 Dans le projet de Convention portant création du Fonds qui avait été établi par le Groupe de travail du Comité juridique de l'OMI (à l'époque OMCI) et qui avait servi de base aux délibérations de la Conférence internationale de 1971 chargée d'adopter la Convention portant création du Fonds, l'article 4.2 était libellé comme suit:

"Le Fonds est exonéré de toute obligation aux termes du paragraphe précédent dans les cas suivants:

- a); ou
- b) si l'identité du navire qui a causé le dommage n'a pas été établie."

Au cours des travaux effectués au sein du Comité juridique, les Etats-Unis ont proposé de supprimer cet alinéa b).

6.2 Outre la proposition susmentionnée, la Conférence internationale de 1971 a examiné plusieurs propositions visant à modifier ce paragraphe.

6.3 La République fédérale d'Allemagne a proposé de modifier comme suit l'alinéa b) de l'article 4.2:

- "b) si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement déterminé survenu à bord d'un navire."

6.4 En proposant cet amendement à la Conférence internationale, la République fédérale d'Allemagne a indiqué que cette proposition ne visait pas à modifier le fond du paragraphe mais simplement à en améliorer la rédaction. De l'avis de cette délégation, le libellé proposé précisait que le demandeur aurait simplement à prouver qu'un événement survenu à bord d'un navire était à l'origine de la fuite d'hydrocarbures. Cette délégation a estimé qu'il ne serait pas nécessaire de prouver que les hydrocarbures avaient fui d'un navire à l'identité établie, ce qui pourrait être difficile si deux navires ou plus étaient en cause dans un accident déterminé. Cette délégation a souligné qu'il appartenait au demandeur de faire la preuve de ces faits.

6.5 Les délégations du Danemark, de la Finlande, de la Norvège et de la Suède ont soumis à la Conférence un document dans lequel elles proposaient d'insérer un nouvel article 4 bis, libellé comme suit:

- "4 bis 1) Le Fonds indemnise toute personne qui subit, dans un Etat contractant, des dommages par pollution à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures provenant d'un navire non identifié, si le montant total des dommages causés dans cet Etat contractant par un seul événement est supérieur à [15] millions de francs et dans la proportion où il dépasse cette somme.
- 2) Aux fins du présent article, dans le cas où des hydrocarbures dont l'origine n'a pu être déterminée sont découverts sur la mer ou dans la mer ou encore sur le littoral, il suffira au demandeur de montrer que ces hydrocarbures proviennent vraisemblablement d'un navire non identifié à la suite d'une fuite ou d'un rejet. On considère que le dommage par pollution résulte d'un événement unique si le demandeur peut montrer qu'il est dû à un fait unique où à une série unique de faits ayant la même origine.
- 3) Seul le gouvernement de l'Etat contractant où est survenu le dommage, agissant en son nom et au nom de toutes les personnes qui ont subi un dommage dans cet Etat, peut présenter des demandes d'indemnisation en vertu du présent article.

- 4) Les indemnités obtenues en vertu du présent article sont réparties entre les demandeurs conformément à la législation nationale de l'Etat contractant intéressé.
- 5) Le montant total de l'indemnisation que le Fonds peut verser, en vertu du présent article, pour un événement déterminé, ne doit pas dépasser la limite prévue aux paragraphes 4 et 6 de l'article 4.
- 6) Nonobstant les dispositions de l'article 7, tout différend concernant le paiement d'une indemnisation est réglé par le tribunal visé à l'article []."

6.6 La question visée à l'article 4.2b) du projet de Convention a donné lieu à de longs débats au sein de la Commission plénière de la Conférence internationale. A l'issue de ces débats, les propositions présentées par les Etats-Unis et par les quatre pays scandinaves ont été rejetées, tandis que la proposition de la République fédérale d'Allemagne a été adoptée avec un certain nombre de modifications importantes d'ordre rédactionnel. Les comptes rendus de ces débats sont consignés dans les Documents officiels de la Conférence publiés par l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (pages 363 - 369 et 393 - 398). Les extraits pertinents sont reproduits en annexe au présent document.

7 Débats de la Conférence internationale de 1971

7.1 C'est après mûre réflexion que la Conférence internationale de 1971 qui a adopté la Convention portant création du Fonds a décidé d'exonérer celui-ci de l'obligation de verser des indemnités dans les cas visés à l'article 4.2b) de cette convention. A quelque rares exceptions près, les délégations présentes à la Conférence ont été généralement d'accord pour penser que le FIPOL devrait seulement être tenu d'indemniser les victimes de dommages causés par un navire tel que défini dans la Convention portant création du Fonds, c'est-à-dire tout bâtiment ou engin qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

7.2 Le projet de libellé initialement présenté à cet égard à la Conférence prévoyait que le FIPOL ne serait pas tenu de verser des indemnités pour les dommages par pollution "si l'identité du navire qui a causé le dommage n'a pas été établie". La délégation de la République fédérale d'Allemagne a proposé de modifier cette disposition de telle sorte que le FIPOL soit exonéré de l'obligation de verser des indemnités "si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement déterminé survenu à bord d'un navire". Dans une note explicative, cette délégation précisait que sa proposition ne visait pas à "modifier le fond du paragraphe mais simplement à en améliorer la rédaction".

7.3 En fait, le texte proposé par la délégation de la République fédérale d'Allemagne ne se bornait pas à améliorer la rédaction du projet initial. Il abordait des questions qui n'avaient qu'insuffisamment ou pas du tout été traitées dans le projet initial. Il précisait que le FIPOL ne serait tenu de verser des indemnités pour un dommage particulier que s'il était prouvé que les fuites ou les rejets d'hydrocarbures ayant causé ce dommage résultait d'un "événement" mettant en cause "un navire", ces deux termes étant définis dans la Convention portant création du Fonds (par le biais d'un renvoi aux définitions pertinentes de la Convention sur la responsabilité civile). Le texte proposé précisait en outre que la charge de la preuve de ces faits incombaît à la personne qui demandait à être indemnisée par le FIPOL. La délégation de la République fédérale d'Allemagne a déclaré que, contrairement au texte initial, son texte n'exigeait pas que le demandeur établisse l'identité précise du navire qui avait effectivement causé la pollution. A son avis, il pourrait s'avérer difficile de "prouver que les hydrocarbures ont fui d'un navire à l'identité établie.... si deux navires ou plus sont en cause dans un accident déterminé".

7.4 Il semble que les éléments fondamentaux de la proposition de la délégation de la République fédérale d'Allemagne aient été clairement compris par toutes les délégations présentes aux débats, sans pour autant être jugés acceptables par chacune d'entre elles. Plusieurs tentatives ont été faites, sans succès, pour supprimer ou modifier la disposition. La délégation des Etats-Unis a suggéré de la supprimer purement et simplement. Les pays nordiques ont proposé d'alléger la charge de la preuve incombant au demandeur et de limiter l'application de la disposition aux cas de pollution majeure où les dommages dépasseraient un seuil déterminé.

7.5 De nombreuses délégations se sont élevées contre la suppression de la disposition pour diverses raisons. Certaines ont craint que, si on la supprimait, "les tribunaux saisis de demandes en réparation de dommages ne doivent faire face à des difficultés insurmontables, lorsqu'il s'agira de décider de la recevabilité de la demande, si l'identité du navire n'a pas été établie". D'autres délégations ont affirmé que la suppression de cette disposition aurait pour effet d'inclure dans le champ de la Convention portant création du Fonds des dommages qui n'auraient pas été causés par des navires transportant des hydrocarbures en tant que cargaison, tels que "tout dommage provenant d'installations pétrolières situées à terre ou au large des côtes". Les partisans de la suppression n'ont pas sérieusement contesté ces objections. En fait, la délégation des Etats-Unis qui avait proposé cette suppression a noté que, même si la disposition était supprimée, "la victime restera tenue de prouver que les hydrocarbures proviennent d'un navire". Elle a également souligné que sa proposition ne visait pas à "assurer l'indemnisation dans tous les cas où des hydrocarbures sont déversés en mer".

7.6 D'autres délégations ont préconisé la suppression de la disposition parce que celle-ci exigeait que le demandeur établisse l'identité du navire qui avait causé le dommage, ce qui était, à leur avis une obligation inutilement lourde, en particulier pour les demandeurs des pays en développement. Il a toutefois été expliqué que si cette objection pouvait être valide à l'égard du projet de texte initial, elle ne pouvait être opposée au texte proposé par la délégation de la République fédérale d'Allemagne qui, comme cette délégation l'avait indiqué, visait "à indiquer clairement que la victime doit prouver, pour asseoir sa demande, que le dommage résulte d'une pollution causée par des hydrocarbures provenant d'un navire telle que la définit le projet de convention sans être nécessairement tenue d'établir l'identité du navire".

7.7 De même, la proposition des pays nordiques de remplacer la disposition par un nouvel article qui réduirait la charge de la preuve imposée au demandeur et restreindrait l'application de l'article aux sinistres majeurs (c'est-à-dire à ceux dont le montant dépasserait un seuil déterminé) n'a pas recueilli un appui suffisant. De nombreuses délégations se sont élevées contre la première partie de la proposition qui aurait eu pour effet que, lorsque l'origine des hydrocarbures ayant causé les dommages ne serait pas établie, ces dommages seraient considérés comme pouvant donner lieu à une indemnisation par le FIPOL si la victime ou les victimes prouvaient qu'ils résultent vraisemblablement d'un événement unique dans lequel un ou plusieurs navires étaient en cause. Ces délégations craignaient que la proposition n'aboutisse à des situations où le FIPOL serait tenu de verser des indemnités pour "des dommages qui auraient pu n'être pas causés par un navire". Or, la Convention devait s'en tenir "à l'idée qu'il faut établir qu'un navire est à l'origine du dommage" pour que le FIPOL soit tenu à réparation. Dans ce contexte il a été souligné que la Convention se fondait "sur l'idée que le Fonds ne sera pas amené à indemniser les dommages dus à n'importe quelle tache d'hydrocarbure sur la mer".

7.8 La deuxième partie de la proposition des pays nordiques aurait obligé le FIPOL à verser des indemnités en pareil cas, mais seulement si le dommage devait dépasser un certain montant stipulé. La majorité des délégations ont jugé inacceptable cette partie de la proposition qui, en conséquence, a été rejetée par la Conférence.

7.9 C'est après avoir procédé à cet examen exhaustif de toutes les questions pertinentes et après avoir rejeté toutes les autres variantes proposées que la Conférence internationale a finalement adopté le texte de la délégation de la République fédérale d'Allemagne, sous réserve d'améliorations d'ordre rédactionnel. Telle que remaniée, la nouvelle disposition posait les conditions de base qui devaient être remplies pour que le FIPOL soit tenu d'indemniser les dommages par pollution lorsque l'identité du navire en cause ne pouvait être établie, à savoir que le demandeur devait prouver que le dommage était dû à un événement (c'est-à-dire un fait ou un ensemble de faits) mettant en cause un ou plusieurs navires (c'est-à-dire un bâtiment de mer ou engin marin qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison). Les mots "un événement déterminé" qui figuraient dans le texte proposé ont été remplacés par "un événement mettant en cause un ou plusieurs navires". Cet amendement ne visait pas à modifier le sens de la disposition qui voulait qu'il soit prouvé que la pollution résultait d'un événement mettant en cause un navire ou des navires tels que définis dans la Convention.

8 Analyse du problème par l'Administrateur

8.1 Compte tenu du libellé adopté par la Conférence internationale et des raisons données à cet égard, l'Administrateur estime pouvoir tirer les conclusions suivantes concernant l'obligation faite au FIPOL d'indemniser les dommages par pollution dans les cas où aucune responsabilité ne s'attache à un navire donné puisqu'un tel navire ne peut être identifié.

8.2 Le FIPOL n'est pas dégagé de l'obligation à réparation du seul fait que l'identité du navire d'où provient la fuite ou le rejet d'hydrocarbures n'a pas été ou ne peut être établie. Il est clair qu'il n'était pas dans l'intention de la Conférence internationale d'exiger que le demandeur soit tenu d'établir l'identité précise du navire pollueur. Certes, dans la majorité des cas, il ne sera pas possible de prouver que la pollution est due à "un événement mettant en cause un ou plusieurs navires" sans identifier également le navire ou les navires en cause. Parfois, comme par exemple lors d'un abordage entre deux navires-citernes en charge, il peut être relativement facile d'établir un lien de causalité entre l'événement maritime particulier mettant en cause un ou plusieurs navires et la pollution; il n'est alors pas nécessaire d'établir l'identité précise du navire-citerne dont les hydrocarbures ont effectivement causé le dommage.

8.3 De l'avis de l'Administrateur, l'obligation du FIPOL à réparation pour un sinistre donné dépend des circonstances de l'événement en question. Pour que cette obligation existe, le demandeur doit établir que le dommage est dû à un événement et que cet événement mettait en cause un navire ou des navires relevant de la Convention portant création du Fonds, c'est-à-dire un ou plusieurs navires-citernes ou tous autres engins marins qui transportent des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

8.4 Ces deux facettes de la charge de la preuve imposée au demandeur sont nécessairement reliées entre elles et tout aussi essentielles l'une que l'autre. De ce fait, le demandeur doit prouver, d'une part, qu'un événement particulier a été à l'origine du dommage et, d'autre part, que cet événement mettait en cause un navire ou des navires tels que définis dans la Convention portant création du Fonds (par le biais d'un renvoi à l'article I.1 de la Convention sur la responsabilité civile). La disposition pertinente de la Convention portant création du Fonds impose donc au demandeur une obligation qui ne consiste pas simplement à prouver que le dommage a été causé par un navire au sens ordinaire de ce mot. Elle exige de lui qu'il prouve que le navire en cause était un navire à l'égard duquel le FIPOL est tenu de verser des indemnités. Pour s'acquitter de cette charge de la preuve, le demandeur peut soit identifier le navire ou les navires d'où provient la fuite ou le rejet d'hydrocarbures soit, à tout le moins, spécifier l'événement particulier qui serait, selon lui, à l'origine de la pollution.

8.5 L'Administrateur ne pense pas que le demandeur puisse s'acquitter de la charge de la preuve qui lui est imposée en se bornant à prouver qu'il est très vraisemblable que le dommage soit dû à un événement mettant en cause un navire tel que défini ou que le dommage n'aurait pu être causé que par un tel navire. L'octroi à un demandeur d'une indemnisation à ce titre irait, semble-t-il, à l'encontre du but recherché par la Conférence internationale lors de l'adoption mûrement réfléchie du texte considéré. Il ressort des comptes rendus de ses débats que la Conférence s'est expressément prononcée contre un système qui obligerait le FIPOL à réparation du seul fait qu'il soit probable que le dommage ait pu être causé par un navire tel que défini dans la Convention.

8.6 Il convient de noter qu'en vertu de l'article 4.2a) de la Convention portant création du Fonds, le FIPOL est exonéré de l'obligation de verser des indemnités pour une pollution causée par un navire de guerre ou un autre navire "appartenant à un Etat ou exploité par lui et affecté exclusivement, au moment de l'événement, à un service non commercial d'Etat". Le FIPOL n'est pas tenu non plus à réparation pour les dommages par pollution causés par les soutes ou les eaux de lavage des citernes d'un navire-citerne lège, ou par les hydrocarbures d'un navire autre qu'un navire-citerne. Si la Convention impose au FIPOL le soin de prouver que la pollution a été causée par un navire de guerre ou un autre navire d'Etat, elle ne l'oblige pas à en faire la preuve pour les déversements provenant de navires-citernes lèges ou de navires autres que les navires-citernes. Quoi qu'il en soit, le FIPOL ne peut présenter sa défense si le demandeur ne lui donne aucun détail sur le sinistre dont découle sa demande. C'est seulement lorsque le demandeur a fourni des indications tendant à prouver que le dommage dont il demande réparation est dû effectivement à un événement mettant en cause un navire que le FIPOL peut être raisonnablement en mesure de déterminer s'il est tenu de verser des indemnités en vertu de la Convention dans le cas considéré.