



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

SEPTIEME GROUPE DE  
TRAVAIL INTERSESSIONS  
Point 2 de l'ordre du jour

FUND/WGR.7/14  
5 avril 1994

Original: ANGLAIS

## PROCEDURES SUIVIES PAR LE FIPOL POUR L'EVALUATION ET LE REGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

Note de l'Administrateur

### 1 Introduction

1.1 Le Groupe de travail intersessions qui avait été créé par l'Assemblée à sa 16ème session avait pour mandat d'étudier, notamment, les procédures que doit appliquer le FIPOL pour l'évaluation et le règlement des demandes d'indemnisation (document FUND/A.16/32, paragraphe 23.4). Le présent document porte sur un certain nombre de questions ayant trait à ces procédures.

1.2 Les procédures évoquées dans le mandat du Groupe ont également été traitées dans des documents qui avaient été soumis à la première réunion du Groupe de travail par la délégation française (document FUND/WGR.7/6/Add.3) et par la délégation du Royaume-Uni (document FUND/WGR.7/8, paragraphe 5).

1.3 Pour plus de renseignements sur les sinistres mentionnés dans le présent document, il convient de se reporter au résumé des sinistres qui figure dans le Rapport annuel du FIPOL pour 1993 (annexe XII).

### 2 Avis de sinistres au FIPOL

2.1 Dans la plupart des cas, le FIPOL est informé aussi rapidement que possible lorsqu'un événement se produit qui pourrait le mettre en cause. Généralement, des détails sont donnés au FIPOL par l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF). Le Secrétariat du FIPOL apprend également qu'un événement s'est produit par les autorités compétentes de l'Etat où l'événement est survenu, par l'assureur du propriétaire du navire (normalement, l'une des P & I Associations, ou Clubs P & I) ou par d'autres sources, comme des bulletins radiodiffusés.

2.2 A sa 9ème session, l'Assemblée avait pris note du document présenté par l'Administrateur (FUND/A.9/17), dans lequel il était indiqué que le FIPOL n'était pas toujours informé immédiatement de

nouveaux événements susceptibles de le mettre en cause. L'Assemblée avait été d'avis qu'il serait dans l'intérêt de toutes les parties en cause que le FIPOL soit informé rapidement de tels événements. L'Assemblée avait donc appelé l'attention des gouvernements des Etats Membres et des autres parties intéressées, telles que les autorités responsables des opérations de nettoyage, les propriétaires de navires et les Clubs P & I, sur l'importance qu'il y avait à informer le FIPOL dès que possible de tout événement pour lequel il devrait verser une indemnisation ou assumer une prise en charge financière ou pour lequel il était réellement possible que le FIPOL soit appelé à faire de tels versements (document FUND/A.9/18, paragraphe 20.1).

2.3 L'Assemblée avait également noté à sa 9ème session que pour faciliter le traitement par le FIPOL de tout nouvel événement, il conviendrait de fournir dès que possible à l'Administrateur les renseignements suivants dans la mesure où ils sont disponibles (document FUND/A.9/18, paragraphe 20.2):

- a) l'identité du navire en cause;
- b) la date, le lieu et les circonstances précises de l'événement;
- c) le type et la quantité d'hydrocarbures déversés;
- d) la nature du dommage par pollution qui a été subi ou qui risque de l'être;
- e) les mesures qui ont été prises ou qu'il est prévu de prendre pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures; et
- f) les services chargés de lutter contre le déversement et les noms des personnes responsables au sein de ces services.

### **3 Coopération avec les Clubs P & I**

3.1 Le FIPOL s'efforce de collaborer étroitement avec l'assureur au tiers du propriétaire du navire (normalement, l'un des Clubs P & I) pour appliquer les procédures de règlement des demandes d'indemnisation. L'enquête menée à la suite d'un sinistre et l'évaluation des dommages causés sont normalement effectuées conjointement par le Club P & I et le FIPOL. La coopération entre le FIPOL et les Clubs P & I est régie par un *Mémorandum d'accord* signé en 1980 par le Groupe international des Clubs P & I et le FIPOL. Un *Mémorandum d'accord* spécial a été signé en 1985 pour régir la coopération entre l'Association de protection mutuelle et d'indemnisation des propriétaires de navires japonais (JPIA) et le FIPOL. Ces instruments sont reproduits dans les annexes I et II.

3.2 A plusieurs reprises, des Clubs P & I qui ne faisaient pas partie du Groupe international sont convenus, à la demande de l'Administrateur, d'appliquer les conditions du *Mémorandum d'accord* de 1980 pour des déversements particuliers mettant en cause des navires qu'ils assuraient.

3.3 La coopération entre les Clubs P & I et le FIPOL s'est révélée extrêmement utile car elle a permis au FIPOL de partager l'expérience acquise par les Clubs en matière de suivi des déversements d'hydrocarbures et de traitement des demandes d'indemnisation. Le FIPOL a également bénéficié des services du réseau mondial de correspondants des Clubs P & I, et ces services sont particulièrement importants dans les jours qui suivent un déversement d'hydrocarbures.

3.4 Le FIPOL a été impliqué dans certaines affaires dans lesquelles le navire qui avait causé le déversement d'hydrocarbures n'était pas assuré par l'un des Clubs P & I (les sinistres du VOLGONEFT 263, du VISTABELLA et du SAMBO N°11). Dans ces affaires, le traitement des demandes d'indemnisation a été beaucoup plus difficile car le FIPOL avait été saisi de tous les détails de l'affaire sans bénéficier du soutien et de l'assistance habituels du Club P & I.

#### **4 Mesures prises par le FIPOL à la suite d'un sinistre**

##### **4.1 Invocation du Mémoire d'accord**

4.1.1 Lorsqu'un déversement d'hydrocarbures persistants d'un navire-citerne chargé est signalé au FIPOL et lorsque le navire est assuré par l'un des clubs P & I faisant partie du Groupe international, le Fonds procède à une évaluation préliminaire avec le Club P & I concerné pour déterminer s'il est probable que le FIPOL sera appelé à verser des sommes à titre de réparation ou de prise en charge financière à la suite de l'accident. Si le FIPOL risque d'être impliqué, il invoque le Mémoire d'accord applicable.

4.1.2 Du point de vue de l'Administrateur, le système de coopération basé sur les deux mémoires d'accord a très bien fonctionné.

##### **4.2 Services d'experts**

###### *Généralités*

4.2.1 Le FIPOL fait appel depuis le début à des services d'experts extérieurs pour avoir des avis sur les opérations de nettoyage et l'étendue des dommages dus à la pollution. Conformément aux Mémoires d'accord, des experts sont normalement désignés conjointement par le FIPOL et le propriétaire du navire/Club pour se rendre sur le lieu du sinistre et suivre les opérations de nettoyage et autres opérations entreprises pour prévenir ou réduire au minimum les dommages par pollution. Tous les experts reçoivent des instructions qui sont données conjointement par le propriétaire du navire/Club et le FIPOL et font rapport directement à la fois au propriétaire du navire/Club et au FIPOL. Dans certains cas, le FIPOL a engagé ses propres experts pour un aspect particulier du cas à l'étude, lorsqu'il pourrait y avoir un conflit d'intérêts entre le propriétaire du navire/Club et le FIPOL, par exemple en ce qui concerne le rapport existant entre les opérations d'assistance et les mesures de sauvegarde. Dans ce cas, le propriétaire du navire et le Club en sont tenus informés.

4.2.2 Les experts désignés sont chargés de traiter des aspects techniques de l'affaire, c'est-à-dire de suivre les opérations de nettoyage et d'assistance et de donner des avis au propriétaire du navire/Club et au FIPOL sur le caractère raisonnable des opérations menées de manière à permettre au propriétaire du navire/Club et au FIPOL d'évaluer les demandes d'indemnisation. Les experts peuvent aussi conseiller les autorités de l'Etat concerné sur la meilleure façon de procéder pour faire face au déversement. Ils sont souvent chargés par le propriétaire du navire/Club et le FIPOL d'examiner les documents présentés à l'appui des demandes d'indemnisation et de donner leur avis sur ces demandes. Il convient de souligner que les experts ne formulent aucune opinion sur la cause du sinistre ou les responsabilités des diverses parties en cause.

4.2.3 Du point de vue de l'Administrateur, il est important que les experts engagés par le FIPOL se rendent sur le lieu du sinistre le plus rapidement possible afin de pouvoir suivre les opérations dès les premiers jours. Il est également essentiel que les autorités concernées fournissent aux experts les renseignements nécessaires et que des consultations aient lieu entre les personnes responsables des opérations et les experts du FIPOL. Les experts qui se rendent sur le lieu du déversement pour le compte du FIPOL seront ainsi en mesure de formuler des avis concernant l'évaluation des demandes d'indemnisation sur la base de la connaissance directe qu'ils ont des opérations et des circonstances dans lesquelles elles ont été entreprises.

4.2.4 La tâche des experts est donc de donner un avis sur le point de savoir si les diverses opérations ont été judicieuses du point de vue technique et d'évaluer le degré de crédibilité des demandes d'indemnisation sur le plan technique. C'est toujours à l'Administrateur qu'il incombe d'évaluer l'opinion des experts au moment de décider si les demandes sont recevables, et il est également chargé des négociations avec les demandeurs.

*Experts de l'ITOPF*

4.2.5 Depuis plus de 20 ans, des experts techniques de l'ITOPF se rendent sur les sites des déversements d'hydrocarbures causés par des navires-citernes à travers le monde. Tandis que leur rôle peut varier d'un sinistre à un autre, leur objectif principal est toujours de donner des conseils techniques objectifs et d'aider les personnes responsables des opérations de nettoyage en vue d'atténuer tout dommage causé par le déversement. Les consultations entre les experts sur site de l'ITOPF et les autres parties impliquées dans l'affaire en vue de déterminer quelles sont les mesures qu'il est raisonnable de prendre dans les circonstances particulières contribuent à garantir le traitement rapide des demandes d'indemnisation qui seront présentées par la suite. Outre les avis qu'ils donnent sur les opérations de nettoyage, les experts de l'ITOPF évaluent fréquemment l'étendue des dommages au moment du déversement, en agissant souvent en coopération avec d'autres experts. Les experts de l'ITOPF évaluent aussi régulièrement le bien-fondé, du point de vue technique, des demandes d'indemnisation, tant pour les opérations de nettoyage que pour les dommages subis.

4.2.6 Lorsque le FIPOL a été créé, en 1978, il a été convenu que le nombre de cas nécessitant le versement d'une indemnisation en vertu de la Convention portant création du Fonds serait probablement insuffisant pour justifier le fait que le FIPOL ait sa propre équipe d'experts techniques. Il a également été convenu à l'origine que le fait que le FIPOL et les Clubs P & I utilisent les mêmes experts, chaque fois que possible, présentait des avantages potentiels considérables. Au fil des années, depuis 1978, l'ITOPF a agi conjointement au nom des Clubs P & I et du FIPOL à maintes occasions et il n'y a jamais eu de conflit d'intérêts entre le propriétaire du navire/Club et le FIPOL à propos des activités des experts de l'ITOPF. Dans certains cas, des experts de l'ITOPF ont été désignés par le FIPOL seulement lorsque la responsabilité du propriétaire du navire pour les dommages par pollution causés par le sinistre n'était pas assurée par un Club P & I.

4.2.7 Il serait très difficile de trouver un autre groupe d'experts analogue disposant de connaissances aussi approfondies dans ce domaine que les experts de l'ITOPF, qui sont en même temps impartiaux et objectifs. Il est également très utile pour le FIPOL, dans toute la mesure du possible, de faire appel au même groupe d'experts dans toutes les régions du monde afin d'obtenir des avis techniques uniformes et cohérents. Comme il a été mentionné précédemment, si le Club P & I concerné et le FIPOL faisaient appel à des experts différents au sujet des opérations de nettoyage et de l'évaluation technique des demandes d'indemnisation, cela pourrait se révéler improductif.

4.2.8 Il est à remarquer que l'ITOPF est financée par les propriétaires de navires par l'intermédiaire de leurs assureurs P & I et qu'elle ne perçoit généralement aucun honoraire lorsque l'un de ses experts techniques se rend sur le lieu d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire appartenant à l'un de ses membres. Le FIPOL a toujours bénéficié de cet arrangement et tandis qu'il contribue, de même que le Club P & I concerné, aux frais de voyage et aux frais et débours divers des experts techniques de l'ITOPF, des honoraires réels lui ont été facturés lorsqu'il a fallu traiter un grand nombre de demandes d'indemnisation à la suite d'un déversement ou lorsque le navire-citerne en cause n'appartenait pas à un membre de l'ITOPF.

*Autres experts techniques*

4.2.9 Ces dernières années, le FIPOL a recherché l'avis d'experts au sujet de diverses questions comme les questions d'assistance, les demandes d'indemnisation présentées par des pêcheries, les activités agricoles, la contamination de bâtiments, la commercialisation de produits de la pêche et les questions liées au tourisme. Ces experts sont désignés par l'Administrateur après une évaluation des questions particulières qu'ils devront traiter.

*Conseil juridique*

4.2.10 En ce qui concerne les questions exigeant un conseil juridique, le FIPOL a recruté des avocats dans le pays concerné. Au fil des ans, le FIPOL a donc souvent fait appel à des avocats dans les pays suivants: Algérie, Canada, Emirats arabes unis, Espagne, Finlande, France, Grèce, Italie, Japon,

République de Corée, République fédérale d'Allemagne, Royaume-Uni, Suède et Union des républiques socialistes soviétiques.

4.2.11 Dans certaines affaires qui, selon l'Administrateur, ne risquaient pas de donner lieu à un conflit d'intérêts entre le FIPOL et le propriétaire/Club, les avocats ont été recrutés conjointement. Dans de nombreux cas, le FIPOL a toutefois engagé ses propres avocats lorsqu'il semblait exister un conflit d'intérêts ou lorsqu'un tel conflit risquait de naître (par exemple pour le sinistre du TANIO, du PATMOS, de l'OUED GUETERINI, du TOLMIROS, de l'AMAZZONE, du RIO ORINOCO, de l'AGIP ABRUZZO, du HAVEN, de l'AEGEAN SEA et du BRAER).

#### *Services d'experts liés aux causes du sinistre*

4.2.12 Lorsqu'il s'agit de déterminer la cause du sinistre, il existe souvent un conflit d'intérêts entre le propriétaire/Club et le FIPOL. Cela s'explique en particulier par le fait que le FIPOL peut chercher à priver le propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité du fait que le sinistre a résulté d'une faute personnelle de sa part. Une enquête sur la cause du sinistre pourrait faire apparaître que le FIPOL serait en droit de refuser d'indemniser le propriétaire/Club pour une partie de sa responsabilité en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds. C'est pourquoi le FIPOL fait souvent appel à ses propres experts pour enquêter sur les causes d'un sinistre (par exemple, pour les sinistres du TANIO, de l'AMAZZONE, du RIO ORINOCO, de l'AGIP ABRUZZO, du HAVEN et du BRAER).

4.2.13 Dans des cas d'abordage, au contraire, il ne devrait normalement exister aucun conflit d'intérêts entre le propriétaire du navire-citerne ayant causé le dommage par pollution/son Club P & I et le FIPOL en ce qui concerne le fait d'intenter une action en recours contre l'autre navire impliqué dans l'abordage. Dans ce cas, des experts peuvent donc normalement être désignés conjointement.

#### *Services d'experts techniques au sein du Secrétariat*

4.2.14 Comme il a été indiqué au paragraphe 4.2.6 ci-dessus, il avait été estimé en 1978 que le nombre de cas nécessitant le versement d'une indemnisation en vertu de la Convention portant création du Fonds serait probablement insuffisant pour justifier le fait que le FIPOL ait sa propre équipe d'experts techniques. A la lumière des faits nouveaux qui sont survenus ces dernières années, l'Administrateur envisage la possibilité de réviser cette position.

## **5 Procédures suivies pour le traitement des demandes d'indemnisation**

### **5.1 Procédures générales suivies pour le traitement des demandes d'indemnisation**

5.1.1 La Convention portant création du Fonds contient très peu de dispositions concernant le traitement des demandes d'indemnisation ou de prise en charge financière contre le FIPOL. Au fil des ans, le FIPOL a élaboré des procédures à cette fin. Il a généralement adopté une approche flexible en ce qui concerne le traitement des demandes d'indemnisation de manière que les procédures puissent être adaptées aux circonstances de l'accident. L'objectif du FIPOL a toujours été de faciliter le règlement transactionnel extra-judiciaire rapide des demandes d'indemnisation.

5.1.2 Le FIPOL ne verse une indemnisation à un demandeur que si sa demande est justifiée, compte tenu des critères établis dans la Convention portant création du Fonds. Le demandeur est donc tenu de prouver le bien-fondé de sa demande en produisant des notes explicatives, factures, reçus et autres documents pour l'étayer. A la suite d'un incident, certaines associations de pêcheurs ont déclaré qu'elles allaient entreprendre une enquête sur les dommages causés, qu'elles n'étaient pas prêtes à autoriser les experts du FIPOL à y participer ou à procéder à l'évaluation des dommages et qu'elles souhaitaient que le FIPOL leur verse une indemnisation conforme à leur évaluation. Le Comité exécutif a fait sienne la position de l'Administrateur selon laquelle tout versement d'indemnisation devrait être basé sur une évaluation objective des dommages subis effectuée par des experts sur le terrain.

5.1.3 Il est à noter l'importance du fait que le FIPOL bénéficie de l'entière coopération des demandeurs et des pouvoirs publics pour enquêter sur tout dommage allégué ayant été causé par un déversement.

5.1.4 Le FIPOL a publié un Manuel sur les demandes d'indemnisation qui contient des renseignements de base sur la présentation des demandes d'indemnisation contre le FIPOL. Disponible en anglais, en espagnol et en français, ce Manuel peut être obtenu sur demande. L'Administrateur a l'intention de réviser et d'élargir ce Manuel à la lumière du rapport soumis par le Groupe de travail à l'Assemblée et de toute décision que l'Assemblée pourrait prendre en conséquence afin d'aider les demandeurs.

5.1.5 Après la présentation des pièces justificatives, les demandes sont examinées par le Secrétariat du FIPOL en étroite coopération avec le Club P & I concerné. La procédure à suivre pour l'évaluation des demandes d'indemnisation varie d'un événement à un autre. Les demandes qui ne posent pas de difficultés particulières et les demandes résultant d'événements mineurs sont normalement traitées uniquement par le Secrétariat du FIPOL. Pour certains sinistres importants, des dispositions spéciales ont été prises pour l'examen et l'évaluation des demandes d'indemnisation. La décision de l'Administrateur concernant la désignation d'inspecteurs locaux ou de services d'experts spécialisés (par exemple en ce qui concerne les demandes d'indemnisation présentées par des associations de pêcheurs ou les questions d'assistance) dépend des circonstances particulières de l'événement et de la complexité des questions à traiter. L'aspect financier des services d'experts est également pris en compte. Il est important de déterminer si le Secrétariat du FIPOL dispose des ressources suffisantes pour procéder à l'évaluation des demandes d'indemnisation compte tenu de la charge de travail qui lui est imposée à tout moment.

5.1.6 Sur la base des rapports d'évaluation qui lui sont présentés par les experts recrutés à cette fin, et après consultation avec le Club P & I concerné, l'Administrateur prend position au sujet des diverses demandes d'indemnisation. Celles qui ne posent pas de problème peuvent souvent être réglées promptement sans correspondance. Lorsque cela n'est pas le cas, le FIPOL écrit aux demandeurs, en coopération avec le Club P & I, en les priant d'envoyer des pièces justificatives ou des explications pour étayer leur demande. Lorsqu'il a reçu les renseignements demandés, le Secrétariat du FIPOL réexamine conjointement les demandes d'indemnisation avec ses experts. De nouvelles questions peuvent alors être posées aux demandeurs.

5.1.7 Lorsque l'Administrateur estime qu'aucun progrès ne peut plus être fait par correspondance, il suggère souvent de convoquer une réunion avec le demandeur afin d'examiner les questions en suspens pour parvenir à une solution d'entente. Parfois, plusieurs réunions sont nécessaires. Le Club P & I participe généralement à ces réunions.

5.1.8 Lorsque l'Administrateur rejette une partie ou la totalité d'une demande d'indemnisation, le demandeur est informé de cette décision ainsi que des raisons qui l'ont motivée. L'Administrateur est prêt à réexaminer une demande à la lumière de nouvelles informations. Si le demandeur veut donner suite à une demande d'indemnisation qui a été rejetée par l'Administrateur et si cette demande soulève une question de principe, la demande est normalement soumise au Comité exécutif pour examen, sous réserve que le demandeur en fasse la demande. Il va sans dire que s'il est impossible de parvenir à un accord avec le demandeur, ce dernier est en droit d'intenter une action contre le propriétaire du navire/Club et le FIPOL devant le tribunal compétent dans l'Etat où le dommage a été subi.

5.1.9 Lorsque l'Administrateur n'a pas le pouvoir de procéder à un règlement définitif (voir le paragraphe 7 ci-dessous), tout accord avec le demandeur est soumis au Comité exécutif pour approbation. La demande d'indemnisation sera ensuite présentée au Comité exécutif pour examen à sa session ultérieure. Les demandes d'indemnisation réglées sous l'autorité de l'Administrateur sont renvoyées au Comité à sa session ultérieure.

5.1.10 Comme il a été indiqué dans le document FUND/WGR.7/3 (paragraphe 4.6.1 à 4.6.3), l'Administrateur a le pouvoir d'effectuer des paiements provisoires en faveur des victimes, dans certaines conditions, afin d'atténuer les difficultés financières excessives auxquelles elles pourraient se

heurter. Le FIPOL a effectué ce type de paiements dans un certain nombre de cas, par exemple les sinistres du VOLGONEFT 263, du BRAER et du TAIKO MARU. Des paiements provisoires de montants importants ont été effectués notamment pour des demandes d'indemnisation résultant du sinistre du BRAER qui avaient été présentées par des pêcheurs, salmoniculteurs, transformateurs de poisson, agriculteurs et autres.

5.1.11 Comme condition préalable à tout règlement définitif en faveur d'un demandeur, l'Administrateur doit obtenir dudit demandeur qu'il libère pleinement et définitivement le Fonds de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'événement. Dans certains cas, la rédaction des reçus et décharges nécessaires a posé certaines difficultés, tant pour les paiements provisoires ou les paiements partiels que pour les règlements définitifs. Ces documents doivent être rédigés de telle manière que les intérêts du FIPOL soient protégés en vertu du droit national applicable, notamment en ce qui concerne le droit de subrogation à l'égard des sommes versées aux fins d'une éventuelle action en recours.

## 5.2 Bureaux locaux des demandes d'indemnisation

5.2.1 Lorsqu'un événement donne lieu à un très grand nombre de demandes d'indemnisation, le Secrétariat du FIPOL ne peut pas, pratiquement, assurer seul le traitement de ces demandes compte tenu de sa taille. C'est pourquoi il faut alors utiliser d'autres méthodes.

5.2.2 Des bureaux locaux des demandes d'indemnisation ont été créés à deux reprises, en coopération avec le Club P & I concerné, à savoir à La Corogne (Espagne) et à Lerwick, dans les îles Shetland (Royaume-Uni), pour traiter les demandes d'indemnisation nées respectivement des sinistres de l'AEGEAN SEA et du BRAER. Le bureau des demandes d'indemnisation pour l'AEGEAN SEA a été créé en accord avec les autorités espagnoles compétentes. Les services de ce bureau, qui est encore ouvert, ont été assurés par quatre ou cinq personnes travaillant à temps complet, avec l'assistance d'un certain nombre d'experts. Le bureau des demandes d'indemnisation pour le BRAER a été créé dans les 48 heures qui ont suivi le sinistre et il continue également de fonctionner. Les services de ce bureau ont été assurés par quatre personnes travaillant à temps complet, avec l'assistance d'un certain nombre d'experts pour des tâches particulières.

5.2.3 La création de ces deux bureaux locaux des demandes d'indemnisation a été confiée à des sociétés d'études maritimes qui ont été chargées de louer les locaux nécessaires et d'acquérir le matériel de base pour que ces bureaux soient opérationnels. Le recrutement du personnel appelé à travailler dans ces bureaux a été effectué en consultation entre ces sociétés, le FIPOL et le Club P & I concerné (à savoir respectivement le UK Club et le Skuld Club). La tâche des bureaux locaux des demandes d'indemnisation a été de jouer le rôle de centre de liaison entre les demandeurs et le FIPOL, de remettre des formulaires de demandes d'indemnisation aux demandeurs potentiels, d'offrir une assistance aux demandeurs, de procéder à une évaluation initiale des demandes d'indemnisation et d'examiner ces demandes avec les demandeurs afin d'obtenir des renseignements complémentaires et enfin, de communiquer ces demandes au FIPOL et au Club P & I en y joignant une recommandation en vue de la prise de décision. Les contacts directs entre le personnel des bureaux locaux des demandes d'indemnisation et les demandeurs se sont révélés très utiles. L'Administrateur et le Club P & I donnent les instructions aux bureaux locaux, lorsque cela est nécessaire, concernant le traitement des demandes et les critères à observer pour leur évaluation, et les bureaux sont chargés de renvoyer toute question de principe, dès qu'elle est soulevée, au FIPOL et au Club P & I.

5.2.4 Des formulaires relatifs aux principaux types de demandes d'indemnisation ont été établis à l'intention des demandeurs pour les bureaux de La Corogne et des îles Shetland. Ces formulaires ont facilité le traitement des demandes d'indemnisation.

5.2.5 Il conviendrait de noter que dans le cas de l'AEGEAN SEA, les autorités espagnoles ont créé un bureau public à La Corogne pour donner des renseignements aux demandeurs potentiels au sujet de la procédure à suivre pour la présentation des demandes d'indemnisation et pour remettre aux demandeurs les formulaires de demandes d'indemnisation fournis par le FIPOL et le Club P & I.

5.2.6 Il convient de souligner que les bureaux locaux des demandes d'indemnisation n'ont pris aucune décision concernant l'acceptation ou le rejet d'une demande d'indemnisation. Ces décisions ont toujours été prises par l'Administrateur, en consultation avec le Club P & I.

5.2.7 Du point de vue de l'Administrateur, l'expérience acquise dans le cadre des bureaux locaux des demandes d'indemnisation pour les sinistres de l'AEGEAN SEA et du BRAER est très positive. Il est d'avis en conséquence, que cette procédure devrait être observée à l'avenir pour les sinistres qui donnent lieu à un très grand nombre de demandes d'indemnisation, notamment lorsqu'il s'agit de demandes de particuliers et de petites entreprises. Il conviendrait de noter, toutefois, que la question de savoir si un bureau local des demandes d'indemnisation devrait être créé et, dans l'affirmative, comment il devrait fonctionner, devra être examinée à la lumière des circonstances particulières du sinistre et de la situation du pays concerné. La création de bureaux locaux des demandes d'indemnisation serait toutefois inappropriée, normalement, lorsque le nombre de demandes d'indemnisation est restreint lorsque les principaux demandeurs sont les pouvoirs publics ou d'autres organes publics.

5.2.8 Si le FIPOL était amené à établir de nouveaux bureaux locaux des demandes d'indemnisation, il pourrait être approprié d'examiner le statut juridique de ces bureaux, de même que leurs relations avec les autorités de l'Etat dans lequel ils opèrent.

### 5.3 Autres méthodes appliquées pour traiter un nombre important de demandes d'indemnisation

5.3.1 Dans certaines affaires qui ont fait naître un nombre important de demandes d'indemnisation, d'autres méthodes que l'établissement d'un bureau local des demandes d'indemnisation ont été appliquées.

5.3.2 La première affaire qui a donné lieu à un nombre important de demandes d'indemnisation a été le sinistre du TANIO. Dans cette affaire, un accord a été conclu entre le Gouvernement français et le FIPOL concernant les méthodes à observer pour examiner la demande d'indemnisation du gouvernement. Les demandes d'indemnisation de toutes les autorités locales d'un même département français ont été présentées au FIPOL par un Comité de coordination. L'uniformité de la présentation des demandes d'indemnisation a été utile et toutes les observations formulées par le FIPOL ou par ses experts techniques ont été transmises par l'intermédiaire du Comité de coordination, ce qui a évité de devoir répéter ces observations à plusieurs autorités. L'évaluation des demandes d'indemnisation émanant des communes d'un autre département a été coordonnée par le maire de l'une de ces communes et les observations du FIPOL ont été transmises par son intermédiaire. Une cinquantaine de demandeurs individuels français étaient membres d'une association bénévole. La présentation des demandes d'indemnisation a été coordonnée par l'avocat de l'association et les questions concernant les demandeurs ont été transmises directement par l'intermédiaire d'un représentant de l'association. Les demandes d'indemnisation d'un petit nombre d'autres demandeurs individuels ont également été coordonnées par le même avocat et les observations du FIPOL ont été transmises par son intermédiaire. Les quelques autres demandeurs, y compris les autorités locales des îles anglo-normandes, ont traité directement avec le FIPOL.

5.3.3 L'expérience tirée du sinistre du TANIO a été résumée dans un document présenté par l'Administrateur au Comité exécutif à sa 20ème session (document FUND/EXC.20/5). Ce document contient un résumé des réflexions qui, de l'avis de l'Administrateur, ne devraient pas être perdues de vue lorsque le FIPOL s'occupera à l'avenir d'autres sinistres graves. Le Comité avait souligné combien il importait qu'une étroite collaboration s'établisse entre le FIPOL et les autorités de l'Etat touché par un sinistre dont le FIPOL était saisi.

5.3.4 Dans des affaires récentes qui ont fait naître un nombre important de demandes d'indemnisation, le FIPOL et le Club P & I concerné ont employé des sociétés d'études maritimes pour coordonner les demandes d'indemnisation, procéder aux examens préliminaires et soumettre des



recommandations au FIPOL et au Club P & I. Ces sociétés ont, dans une large mesure, joué le même rôle qu'un bureau local des demandes d'indemnisation.

#### 5.4 Financement d'études

5.4.1 Divers types d'études peuvent être effectués par différentes parties au sujet d'un déversement d'hydrocarbures. Le gouvernement ou d'autres organismes publics peuvent commander des études portant sur divers aspects des dommages causés par le sinistre dans les zones touchées. Les demandeurs peuvent engager des experts pour faire des études qui étayeront leurs demandes d'indemnisation. Le FIPOL peut également commander des études pour faciliter l'examen des demandes d'indemnisation.

5.4.2 Dans plusieurs affaires, le gouvernement, les autorités concernées ou les demandeurs ont demandé au FIPOL de financer le coût de certaines études. Le FIPOL a adopté une position restrictive à cet égard. Le Fonds a, dans certains cas, accepté en principe de financer le coût des études nécessaires pour la mise en oeuvre effective des opérations de nettoyage ou des mesures préventives, ou encore, des études facilitant ces opérations, tandis qu'il a refusé de financer des études d'un caractère général ou purement scientifique. Le FIPOL a également refusé de financer en partie le coût des études liées aux dommages prétendument subis par le milieu marin en tant que tel car du point de vue du FIPOL, les demandes d'indemnisation pour ces dommages ne sont pas recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. D'un autre côté, il semble que le coût des études liées aux mesures de remise en état puisse être recevable dans la mesure où ces études sont utiles pour planifier et mettre en oeuvre de telles mesures (voir document FUND/WGR.7/13). S'agissant des études commandées par des demandeurs, le FIPOL est en principe prêt à financer, dans une limite raisonnable, des études nécessaires pour préparer ou pour faciliter l'examen par le Fonds des éléments d'une demande d'indemnisation qui sont recevables.

5.4.3 Il conviendrait de noter qu'à la 5ème réunion du Groupe de travail intersessions qui avait été créé pour examiner la politique du Fonds en ce qui concerne la procédure de règlement des demandes d'indemnisation et leur recevabilité, il avait été convenu que les dépenses relatives aux études et aux recherches devraient être indemnisées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile ou de la Convention portant création du Fonds à condition que ces études soient une conséquence directe d'un déversement d'hydrocarbures particulier et fassent partie des mesures prises pour y remédier (document FUND/A.4/10, annexe, page 9). L'Assemblée a dans l'ensemble fait siens les résultats des délibérations du Groupe de travail (document FUND/A.4.16, paragraphe 13).

#### 5.5 Risque de versement d'un montant excessif par le FIPOL

5.5.1 L'objectif des procédures de règlement des demandes d'indemnisation est de permettre au FIPOL d'effectuer des paiements prompts en faveur des demandeurs. Lorsque le montant des demandes d'indemnisation dépasse le montant total disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) ou environ £57 millions), ou lorsqu'il existe un risque que le montant des demandes dépasse cette limite, le FIPOL doit prendre des mesures pour garantir que tous les demandeurs soient traités d'une manière équitable en vertu de l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds. Dans ce cas, le FIPOL est en droit de verser uniquement un certain pourcentage de tout montant approuvé.

5.5.2 Cette situation a été rencontrée dans l'affaire du TANIO, les demandeurs ayant reçu au départ 61,38% du montant des demandes approuvées. Par la suite, un paiement additionnel a été effectué de sorte qu'en fin de compte, en tenant compte des paiements effectués au titre du fonds de limitation du propriétaire du navire, tous les demandeurs ont reçu environ 70,3% du montant des demandes établies.

5.5.3 Dans certaines affaires récentes pour lesquelles le montant total des demandes d'indemnisation dépassait largement le montant maximal prévu en vertu des conventions, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de prendre des mesures afin que le FIPOL effectue, pour le moment, uniquement des paiements partiels à l'égard des demandes d'indemnisation acceptées, à concurrence d'un certain pourcentage de tout montant approuvé.

## **6 Lien entre l'indemnisation et l'action récursoire**

6.1 Avant l'affaire du TANIO, le FIPOL n'avait pas de politique établie en ce qui concerne le lien entre l'indemnisation des victimes et les actions récursoires. C'est pour cette raison que le Gouvernement français a dû déterminer s'il devait principalement demander l'indemnisation au FIPOL ou engager une action contre le propriétaire du navire et courir le risque de devoir attendre pour obtenir l'indemnisation due par le FIPOL jusqu'à ce que l'action en justice intentée contre le propriétaire du navire ait été menée à son terme. Le Gouvernement français a alors estimé que sa position vis-à-vis du propriétaire du navire était relativement faible et, en conséquence, il a décidé de chercher avant tout à obtenir une indemnisation du FIPOL.

6.2 La décision prise par le Comité exécutif dans l'affaire du TANIO a élucidé la question. Selon cette décision, le fait qu'une victime intente une action en justice contre des tiers ne signifie pas nécessairement que le FIPOL ne versera pas d'indemnisation tant que cette action n'aura pas été menée à son terme.

6.3 Le Comité exécutif a adopté la position selon laquelle, sauf dans le cas d'abordage, le FIPOL ne devrait intenter d'actions récursoires que dans les cas où il avait de très solides raisons de le faire et où, en outre, il avait de grandes chances de succès (document FUND/EXC.20/6, paragraphe 4.2).

## **7 Pouvoir de l'Administrateur de régler des demandes d'indemnisation**

7.1 Le règlement des demandes d'indemnisation contre le FIPOL doit être approuvé par le Comité exécutif. Conformément au règlement intérieur, l'Administrateur peut procéder au règlement définitif de toute demande d'indemnisation, sans l'approbation préalable de l'Assemblée, s'il estime que le coût total pour le Fonds du règlement de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'événement en cause ne risque pas de dépasser 37,5 millions de francs-or, ou 2,5 millions de DTS (£2,4 millions). En outre, l'Administrateur est autorisé à procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation de particuliers et de petites entreprises jusqu'à concurrence d'un montant de 10 millions de francs-or, ou de 0,67 million de DTS (£640 000) pour chaque événement (règle 8.4 du règlement intérieur). Le pouvoir de l'Administrateur de régler des demandes de prise en charge financière est limité à 25 millions de francs-or, ou 1,67 million de DTS (£1,6 million) (règle 9.5 du règlement intérieur).

7.2 Le Comité exécutif peut autoriser l'Administrateur à procéder au règlement des demandes d'indemnisation et de prise en charge financière nées d'un événement particulier au-delà des limites précisées au paragraphe 7.1 ci-dessus (règles 8.4.2 et 9.6 du règlement intérieur). Ces dernières années, le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder pour un certain nombre de sinistres à des règlements au-delà de ces montants généralement sans fixer aucune limite, soit pour toutes les demandes nées de l'événement, soit pour certains types de demandes. Dans certains cas, le Comité a donné pouvoir à l'Administrateur sous réserve que si des demandes d'indemnisation donnent lieu à des questions de principe au sujet desquelles le Comité n'a pas encore rendu de décision, il renvoie ces questions au Comité pour décision.

7.3 Il conviendrait de noter que si une demande d'indemnisation soulevait une question de principe quelconque n'ayant pas été examinée auparavant par le Comité exécutif, l'Administrateur devrait soumettre cette demande au Comité pour examen, même s'il a le pouvoir de procéder à un règlement définitif.

7.4 Dans un document qui avait été présenté à l'Assemblée à sa 16ème session (document FUND/A.16/22), l'Administrateur avait attiré l'attention sur le fait que le libellé de la règle 8.4.1 du règlement intérieur concernant la limite générale imposée au pouvoir de l'Administrateur avait donné lieu à certaines difficultés sur le plan de l'indemnisation rapide des victimes. Comme il est indiqué ci-dessus, la limite générale imposée au pouvoir de l'Administrateur de procéder au règlement des demandes d'indemnisation ne s'applique que si le coût total pour le FIPOI du règlement de toutes les demandes nées d'un événement donné ne risque pas de dépasser 37,5 millions de francs-or, ce qui correspond environ à £2,4 millions. Étant donné qu'en cas d'événement grave, il est possible que le coût total pour le FIPOI de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'événement dépasse la limite de 37,5 millions de francs-or, cela signifie que le Directeur n'a pas le pouvoir de procéder à un règlement définitif quelconque (sauf en ce qui concerne les demandes d'indemnisation de particuliers et de petites entreprises).

7.5 L'Assemblée a examiné une proposition de l'Administrateur visant à l'autoriser à régler des demandes d'indemnisation jusqu'à concurrence d'un montant de 37,5 millions de francs-or pour chaque événement, quel que puisse être le coût estimatif total pour le FIPOI du paiement de toutes les demandes nées de l'événement. Plusieurs délégations ont dit qu'elles hésitaient à accepter la proposition de l'Administrateur compte tenu des difficultés qui se posaient souvent à l'égard des demandes résultant de sinistres majeurs. L'Assemblée a décidé que la question du pouvoir de l'Administrateur de régler les demandes d'indemnisation devrait être examinée par le 7ème Groupe de travail intersessions, dans le contexte de son étude de la procédure à suivre au FIPOI pour évaluer les demandes d'indemnisation.

7.6 Les paiements provisoires versés aux demandeurs sont régis par la règle 8.6 du règlement intérieur qui est libellé comme suit:

Lorsque l'Administrateur est certain, en ce qui concerne un événement, que le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité ou que sa responsabilité n'est pas engagée en vertu de ladite convention et que le Fonds est tenu en vertu de la Convention portant création du Fonds d'indemniser les victimes des dommages par pollution résultant de l'événement, l'Administrateur, s'il juge nécessaire d'atténuer les difficultés financières excessives auxquelles pourraient se heurter les victimes de ces dommages, effectue des paiements provisoires en leur faveur. Ces paiements sont laissés à la discrétion de l'Administrateur qui fait en sorte qu'aucun bénéficiaire ne reçoive plus de 60 % du montant qu'il est susceptible de recevoir en cas de règlement des demandes au mark le franc. Le montant total des paiements effectués au titre du présent paragraphe ne doit pas dépasser 90 millions de francs pour un événement donné. La date de conversion applicable est la date de l'événement considéré. Ces paiements provisoires peuvent être effectués avant la constitution, par le propriétaire du navire, du fonds de limitation conformément au paragraphe 3 de l'article V de la Convention sur la responsabilité.

7.7 L'Administrateur a effectué des paiements provisoires en vertu de la règle 8.6 du règlement intérieur dans plusieurs affaires. On peut citer à titre d'exemple le sinistre du VOLGONEFT 263 pour lequel des paiements provisoires ont été versés afin d'atténuer les difficultés financières d'un pêcheur dont 400 filets à saumon avaient été souillés par des hydrocarbures.

7.8 L'Administrateur estime qu'il n'est pas nécessaire de modifier la règle 8.6 du règlement intérieur.

## **8 Examen des demandes d'indemnisation par le Comité exécutif**

### **8.1 Participation des délégations intéressées**

8.1.1 Le Règlement intérieur du Comité exécutif contient la disposition suivante:

Lorsqu'un membre ou un service public d'un membre demande une indemnisation contre le Fonds, ce membre n'a pas le droit de vote lors de l'examen par le Comité exécutif de ladite demande.

8.1.2 A la 37ème session du Comité exécutif, le Président avait proposé que pour préserver l'équilibre des débats, lors de l'examen d'une demande née d'un sinistre, la délégation de tout Etat Membre directement intéressée par ce sinistre ne soit autorisée à faire qu'une seule intervention, et cela à la suite de l'exposé liminaire de l'Administrateur, après quoi le Comité examinerait la demande; toutefois, au cas où des questions seraient posées à cette délégation au cours des débats, celle-ci pourrait y répondre. Le Comité exécutif avait accepté la proposition du Président.

## 8.2 Séances privées du Comité exécutif

8.2.1 Conformément à l'article 12 du Règlement intérieur du Comité exécutif, les séances sont publiques, à moins que le Comité n'en décide autrement dans un cas déterminé.

8.2.2 Le Comité exécutif a décidé à plusieurs reprises de tenir des séances privées qui étaient ouvertes uniquement aux Etats Membres du FIPOL (qu'ils soient membres ou non du Comité exécutif), tandis que les délégations des Etats non Membres et les organisations bénéficiant du statut d'observateur n'étaient pas autorisées à y assister. Des séances privées ont été tenues dans le cadre des sinistres du TANIO, du RIO ORINOCO, de l'AGIP ABRUZZO et du BRAER lors de l'examen de questions (comme la décision d'intenter une action en justice ou de procéder à un règlement transactionnel extra-judiciaire dans le cadre d'une procédure récursoire) pour lesquelles la présence de représentants d'Etats non Membres ou d'organisations bénéficiant du statut d'observateur n'avait pas été jugée appropriée.

8.2.3 Les experts chargés de donner des avis au FIPOL sur la question à l'étude doivent normalement assister aux séances privées. De l'avis de l'Administrateur, toute décision concernant la présence à ces séances d'un représentant du Club P & I concerné devrait être prise à la lumière d'une situation donnée.

## 8.3 Méthodes de travail du Comité exécutif

8.3.1 A la lumière de l'augmentation importante du nombre d'événements dont a été saisi le FIPOL ces dernières années et du nombre élevé de demandes d'indemnisation complexes qui sont nées de ces événements, il conviendrait peut-être d'examiner les méthodes de travail du Comité exécutif. Il importerait de noter à cet égard que le nombre de réunions du Comité exécutif au cours de ces dernières années a imposé au Secrétariat une tâche considérable en particulier pour assurer la préparation des documents nécessaires.

8.3.2 Le "Fonds de 1992", à savoir l'organisme créé en vertu du Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds, n'aura pas de Comité exécutif. L'Assemblée pourra établir des organes subsidiaires pour traiter les demandes d'indemnisation.

8.3.3 Selon l'Administrateur, les méthodes de travail du Comité exécutif devraient être examinées dans le cadre des préparatifs pour l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds.

## 9 Action en justice contre le FIPOL

9.1 Dans l'affaire du TOLMIROS, le Gouvernement suédois avait intenté une action en justice contre le propriétaire du navire, le Club P & I et le FIPOL. Le FIPOL a déclaré qu'il n'était pas tenu de verser d'indemnisation dans la mesure où il n'était pas prouvé que les hydrocarbures provenaient d'un navire-citerne chargé. En fin de compte, le Gouvernement suédois a mis un terme à son action.

9.2 On ne recense que trois cas dans lesquels les tribunaux ont été saisis de la question de la recevabilité des demandes d'indemnisation, à savoir les sinistres du PATMOS, du HAVEN et de l'AEGEAN SEA.

9.3 Le fait qu'une action en justice ait été intentée n'implique pas que le FIPOL doive se retirer de toute négociation engagée avec les demandeurs en vue de parvenir à un règlement transactionnel extra-judiciaire. Dans l'affaire du PATMOS, les négociations menées pendant la procédure judiciaire ont permis de parvenir à un règlement transactionnel extra-judiciaire pour la plupart des demandes.

9.4 Dans le cas du HAVEN, un certain nombre de facteurs ont entravé les progrès de la procédure judiciaire, en particulier la complexité et le niveau des demandes d'indemnisation et la question de savoir quelle méthode utiliser pour convertir les francs-or en liras italiennes. Néanmoins, des discussions ont eu lieu entre le Gouvernement italien et le FIPOL au sujet d'un certain nombre de questions qui avaient été soulevées.

9.5 S'agissant du sinistre de l'AEGEAN SEA, des négociations sont en cours entre le FIPOL et le propriétaire/Club, d'une part, et les demandeurs, d'autre part, en vue de parvenir à des règlements transactionnels extra-judiciaires malgré le déroulement de la procédure judiciaire.

9.6 La position du FIPOL au cours de la procédure judiciaire relative aux sinistres du PATMOS, du HAVEN et de l'AEGEAN SEA reflète la politique établie par le Fonds au fil des ans. Les mémoires présentés par le FIPOL dans le cadre de ces procédures ont été élaborés par l'avocat du Fonds dans l'Etat où la procédure se déroule, généralement en consultation avec l'avocat représentant le Club P & I concerné. Les avocats du FIPOL ont bénéficié de services d'experts techniques, lorsque cela était approprié. L'Administrateur a pris une part active à l'élaboration de ces mémoires.

## **10 Enquêtes indépendantes du FIPOL sur les causes des sinistres**

10.1 A sa 15ème session, l'Assemblée avait examiné la question de savoir s'il serait utile que le FIPOL procède à ses propres enquêtes indépendantes sur les causes des événements afin de pouvoir lui-même se faire rapidement une opinion sur l'existence éventuelle d'une faute personnelle du propriétaire du navire ou de motifs permettant de justifier une action en recours contre des tiers. L'Assemblée a estimé que le FIPOL devrait poursuivre la politique souple adoptée jusqu'ici, qui consistait à charger des experts juridiques et techniques de mener une enquête indépendante sur la cause d'un sinistre particulier faisant intervenir le FIPOL dans les cas où l'Administrateur pensait que cela permettrait de servir au mieux les intérêts du FIPOL.

10.2 Au cours de l'examen de cette question par l'Assemblée, plusieurs délégations ont souligné combien il importait que le FIPOL ait la possibilité d'intervenir dans les enquêtes effectuées sur la cause d'un sinistre par l'Etat côtier ou l'Etat du pavillon compétent et qu'il puisse avoir accès dès que possible aux résultats de ces enquêtes. La délégation du Royaume-Uni a déclaré que le Gouvernement du Royaume-Uni serait prêt à étudier cette question plus avant, en consultation avec d'autres gouvernements intéressés et à soumettre un projet de résolution portant sur ce point pour examen par l'Assemblée. L'Assemblée a accepté avec gratitude l'offre du Royaume-Uni de procéder à cette étude. A sa 16ème session, l'Assemblée a décidé de reporter l'examen de cette question à une session ultérieure car l'étude en question n'était pas achevée.

## **11 Procédures de limitation**

### **11.1 Constitution du fonds de limitation**

Dans un certain nombre de cas, des demandeurs ont intenté une action en justice contre le propriétaire du navire afin de lui permettre de constituer le fonds de limitation. Une fois que le fonds de limitation a été constitué et que toutes les demandes ont été réglées, un terme a été mis à l'action en question.

## 11.2 Exemption de la prescription relative à la constitution d'un fonds de limitation

11.2.1 Le Comité exécutif a noté à plusieurs occasions que le FIPOL devrait normalement exiger la constitution du fonds de limitation prévu à l'alinéa 3 de l'article V de la Convention sur la responsabilité civile pour être en droit de verser une indemnisation et que l'exemption de cette prescription n'était possible que dans des cas exceptionnels.

11.2.2 Pour certains sinistres survenus au Japon, le Comité exécutif a dérogé à la prescription relative à la constitution d'un fonds de limitation compte tenu du coût disproportionnellement élevé de la *procédure juridique* que cela représentait, *comparé au montant de limitation* peu élevé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile dans ce cas. Dans un cas, le Comité a tenu compte du fait que le coût de l'établissement du fonds de limitation était disproportionné par rapport au montant recevable du FIPOL à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière. Dans ces affaires, le Comité a rappelé que, conformément au Mémoire d'accord signé par la JPIA et le FIPOL, la JPIA s'était engagée à rembourser en totalité toute somme versée par le FIPOL à titre d'indemnisation si le tribunal compétent établissait que le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

## 11.3 Règlement des montants de l'indemnisation avant la constitution du fonds de limitation

11.3.1 S'agissant des sinistres survenus au Japon, le FIPOL et la JPIA ont établi en 1979 une *procédure spéciale*. Selon cette procédure, la procédure de limitation de responsabilité est suspendue immédiatement une fois que la première demande a été présentée. Cette procédure a été conçue de manière à permettre au FIPOL d'intervenir dans la procédure de limitation lorsque l'enquête officielle sur les causes du sinistre a fait apparaître l'existence d'une faute personnelle du propriétaire du navire. Pendant la suspension de la procédure de limitation de responsabilité, des négociations ont lieu sur un règlement à l'amiable des demandes d'indemnisation. Les créances des tiers sont réglées avec l'assentiment de la JPIA et du FIPOL. La JPIA règle les créances admises à concurrence d'un montant équivalant à la limite de responsabilité du propriétaire telle que définie par la Convention sur la responsabilité civile et le FIPOL règle le solde des créances. Le montant de la prise en charge financière du propriétaire du navire n'est pas versé par le FIPOL avant la fin de l'enquête officielle sur la cause de l'événement menée par les autorités japonaises, ce qui permet au FIPOL de déterminer s'il y a lieu de refuser de verser cette indemnisation. Lorsque toutes les demandes d'indemnisation nées de l'événement ont été réglées et que l'enquête officielle sur la cause de l'événement est terminée, la procédure de limitation de responsabilité reprend. Le tribunal suit alors la procédure formelle définie par le droit japonais. Ce n'est qu'à ce stade que le propriétaire du navire ou son assureur dépose le montant correspondant à la limite de responsabilité. Etant donné que l'enquête officielle sur la cause de l'événement prend de 12 à 18 mois, les demandes d'indemnisation sont réglées bien avant la reprise de la procédure de limitation de la responsabilité et la constitution effective du fonds de limitation.

11.3.2 Conformément au Mémoire d'accord, la JPIA garantit, à la demande du FIPOL, le règlement devant les tribunaux du fonds de limitation du propriétaire du navire. La JPIA s'engage également à rembourser en totalité toute somme versée par le FIPOL à titre d'indemnisation si le tribunal compétent établit que le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

11.3.3 La procédure suivie au Japon a été approuvée par le Comité exécutif à sa 14ème session.

11.3.4 Ces dernières années, le FIPOL a également réglé les montants de l'indemnisation avant le début de la procédure de limitation pour certains événements n'étant pas survenus au Japon (comme les sinistres du BRAER et du KEUMDONG N°5) afin de garantir le règlement rapide des montants de l'indemnisation aux victimes. Dans ces affaires, le navire était assuré par un Club P & I qui faisait partie du Groupe international. Le Club a réglé des demandes d'indemnisation à concurrence d'un montant total correspondant approximativement au montant de limitation et le FIPOL a réglé les sommes en excédent de ce montant.

11.3.5 Il conviendrait de noter que dans de nombreux cas, le Club P & I règle le montant de l'indemnisation aux victimes avant la constitution du fonds de limitation et continue d'effectuer ces versements après la constitution du fonds. Dans ce cas, le Club P & I acquiert par subrogation les droits de la personne indemnisée contre le fonds de limitation et le FIPOL.

#### 11.4 Droit de limiter sa responsabilité

11.4.1 Conformément à l'article V.2 de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité lorsque le sinistre est survenu par sa faute.

11.4.2 Dans le cas d'un événement survenu au Japon (le sinistre du SHINKAI MARU N°3), le capitaine était en même temps le propriétaire du navire. Dans un autre cas survenu au Japon (le sinistre du KOHO MARU N°3), le capitaine du navire était en même temps président de la société à laquelle il appartenait. Dans ces affaires, il a été établi que les sinistres étaient survenus en conséquence de la négligence du propriétaire ou du président, respectivement, agissant en qualité de capitaine du navire. Ces affaires ont donc posé la question de savoir si le propriétaire du navire était en droit de limiter sa responsabilité. Le Comité exécutif a estimé que la négligence du propriétaire/capitaine ou du président/capitaine, qui lui était imputable en sa qualité de capitaine du navire, ne devrait pas priver le propriétaire du droit de limiter sa responsabilité.

#### 11.5 Personne autorisée à limiter sa responsabilité

Dans le cas du sinistre de l'AMAZZONE, le Comité exécutif a adopté la position selon laquelle une seule personne (à savoir le propriétaire désigné dans le document d'immatriculation) pouvait bénéficier du droit de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Cette question s'est posée du fait que le fonds de limitation avait à l'origine été constitué au nom des deux personnes aux noms desquelles le navire-citerne avait été immatriculé conformément au droit italien, à savoir le "proprietario" et l'"armatore". Le tribunal français a autorisé une demande en appel selon laquelle le fonds de limitation devrait être constitué seulement au nom de la personne désignée dans le document d'immatriculation par le terme "proprietario".

#### 11.6 Droit d'intenter directement une action contre l'assureur

Dans le cas du sinistre de l'AKARI, la question s'est posée de savoir si une action pouvait être intentée directement contre l'assureur du propriétaire du navire lorsqu'un navire-citerne transportait moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et n'était donc pas tenu d'avoir une assurance conformément à la Convention sur la responsabilité civile. Toutefois, compte tenu de la solution à laquelle les parties sont parvenues dans ce cas, à savoir la conclusion d'un accord avec l'assureur P & I afin qu'il verse au FIPOL à titre gracieux un montant correspondant au montant de limitation applicable au navire, le Comité exécutif n'a pas jugé nécessaire d'adopter une position quelconque au niveau de l'interprétation des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile sur ce point.

### 12 Prise en charge financière du propriétaire du navire

#### 12.1 Calcul du montant de la prise en charge financière

Dans le cas de certains événements survenus au Japon, le Comité exécutif a examiné la méthode de conversion des francs-or qui devait être appliquée pour le calcul de la prise en charge financière attribuable au propriétaire du navire en vertu de l'article V de la Convention portant création du Fonds. Pour des raisons pratiques, le Comité a décidé que dans ce cas, la méthode de conversion appliquée par le tribunal compétent pour établir le montant de limitation devrait également être appliquée pour le calcul du montant de la prise en charge financière.

## 12.2 Bénéficiaire d'une prise en charge financière

Dans le contexte du sinistre du GLOBE ASIMI, le Comité exécutif avait estimé que, lorsque des demandes de prise en charge financière en vertu de l'article V de la Convention portant création du Fonds étaient présentées par le propriétaire du navire et par son assureur, le versement d'une prise en charge financière devait être effectué en faveur de la personne qui avait effectivement constitué le fonds de limitation.

## 13 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à prendre les mesures suivantes:

- a) prendre note des renseignements qui figurent dans le présent document;
- b) examiner les procédures suivies jusqu'à présent par le FIPOL pour l'évaluation et le règlement des demandes d'indemnisation;
- c) déterminer la nécessité, le cas échéant, de modifier ces procédures; et
- d) formuler les recommandations qu'il jugera appropriées à l'Assemblée concernant les diverses questions traitées dans le présent document.

\* \* \*



ANNEXE I

**MEMORANDUM D'ACCORD AVEC  
L'INTERNATIONAL GROUP OF P & I CLUBS**

L'International Group of P and I Clubs (ci-après désigné sous le nom de "Clubs"), dont la liste des noms et adresses est jointe au présent document, et le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (ci-après désigné sous le nom de "FIPOL") sont convenus de ce qui suit:

- 1 Les Clubs (conjointement ou séparément, selon le cas) encouragent et invitent chacun de leurs membres à prendre ou à faire en sorte que soient prises sans tarder des mesures de sauvegarde lorsqu'il se produit une fuite ou un rejet d'hydrocarbures provenant de l'un de leurs navires (tel que définis au paragraphe 1 de l'article I de la Convention sur la responsabilité civile) qui menace de causer des dommages par pollution au territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat Partie à la Convention portant création du Fonds, sauf si le membre intéressé n'est pas responsable. Toutefois, les Clubs n'ont pas l'obligation d'encourager ou de recommander l'adoption de telles mesures de sauvegarde lorsque leur coût risque de dépasser la limite de la responsabilité juridique de ce membre ou la couverture maximale P & I pouvant être obtenue pour la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures.
- 2 Les Clubs informent le FIPOL de chaque fuite ou rejet d'hydrocarbures qui risque entraîner une demande d'indemnisation de la part du FIPOL et les parties intéressées échangent par la suite des vues concernant ces mêmes événements et coopèrent dans le dessein d'éviter, d'éliminer ou de réduire au minimum les dommages par pollution.
- 3 Le FIPOL reconnaît le rôle primordial des Clubs dans l'examen des demandes d'indemnisation adressées à leurs membres. Toutefois, les Clubs consultent le FIPOL au sujet des demandes d'indemnisation qui risquent d'être assorties de demandes d'indemnisation adressées au FIPOL.
- 4 Chaque fois que cela est possible et pratique, les Clubs et le FIPOL collaborent pour engager les juristes, les inspecteurs et autres experts nécessaires pour déterminer la responsabilité du propriétaire du navire à l'égard des requérants tiers. Dans ces circonstances, les dépenses engagées sont réparties au prorata entre le propriétaire du navire en cause et le FIPOL en fonction du niveau du plafond de responsabilité de chacun d'eux pour l'événement.
- 5 Lorsque au moment de l'indemnisation ou de la prise en charge financière le FIPOL acquiert des droits de subrogation, les Clubs s'emploient de leur mieux à veiller à ce que l'un quelconque de leurs membres qui aurait bénéficié d'une telle indemnisation ou d'une telle prise en charge financière aide pleinement le FIPOL à faire valoir de tels droits, sous réserve de l'indemnité habituelle concernant les frais et autres indemnités que le FIPOL prend habituellement à sa charge.
- 6 Les Clubs et le FIPOL procèdent à intervalles réguliers à un échange de vues et coopèrent pour tenter d'atténuer et d'éliminer les difficultés qui pourraient se présenter. En particulier, les Clubs et le FIPOL procèdent à un échange de vues et se consultent lorsqu'un événement se produit afin de donner la même interprétation à l'expression "dommages dus à la pollution".

qui est définie de la même manière dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds.

- 7 Le présent Mémorandum prendra effet dès qu'il aura été signé au nom des Clubs et du FIPOL. L'une ou l'autre partie peut mettre fin au présent Mémorandum en donnant à l'autre partie un préavis de six mois par écrit.

Fait le 5 novembre 1980

Signé

\* \* \*

ANNEXE II

**MEMORANDUM D'ACCORD AVEC LA JAPAN SHIP OWNERS'  
MUTUAL PROTECTION AND INDEMNITY ASSOCIATION (JPIA)**

Considérant que le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) et la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (JPIA) ont reconnu, d'après l'expérience qu'ils ont acquise à la suite d'un certain nombre d'événements survenus au Japon depuis 1979 et ayant entraîné une pollution par les hydrocarbures, qu'il était souhaitable de régler à l'amiable les demandes des tiers nées d'un événement ayant entraîné une pollution par les hydrocarbures et mettant en cause des navires assurés par la JPIA,

Considérant que le FIPOL et la JPIA ont reconnu que, dans le cas où il se produirait un déversement d'hydrocarbures, des mesures devraient être prises sans délai pour éviter ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution,

Considérant qu'il est établi que le propriétaire d'un navire est en droit de présenter une demande d'indemnisation auprès du FIPOL pour le coût des mesures qu'il aurait prises en vue d'éviter ou de réduire les dommages dus à la pollution (mesures de sauvegarde) et le coût des opérations de nettoyage conformément à la loi relative à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, texte législatif japonais donnant effet à la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds),

Considérant que le FIPOL et la JPIA sont convenus qu'il était essentiel de régler rapidement les montants de l'indemnisation afin d'atténuer le préjudice financier subi par les victimes d'une pollution par les hydrocarbures,

Le FIPOL et la JPIA sont convenus de ce qui suit:

- 1 Si un navire assuré par la JPIA est à l'origine d'un déversement d'hydrocarbures, la JPIA encourage le propriétaire du navire à prendre les mesures appropriées pour éviter ou réduire les dommages par pollution.
- 2 La JPIA informe dès que possible le FIPOL de tout événement risquant de concerner le FIPOL ainsi que la couverture de l'assurance contractée auprès de la JPIA qui s'applique au navire au moment dudit événement.
- 3 Tout règlement des demandes tiers et de la demande présentée par le propriétaire pour le remboursement du coût des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage s'effectue avec l'assentiment du FIPOL et de la JPIA.
- 4 Lorsqu'elle les aura approuvées avec l'assentiment du FIPOL, la JPIA réglera en totalité les demandes des tiers et la demande d'indemnisation présentée par le propriétaire pour le coût des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage, à condition toutefois que le montant total à payer par la JPIA ne dépasse pas la somme équivalant au montant de l'assurance qui a été contractée

auprès de la JPIA pour le navire considéré et qui est en cours de validité au moment de l'événement. Le FIPOL remboursera à la JPIA le montant versé par celle-ci, déduction faite du montant correspondant à la limite de responsabilité du propriétaire en vertu de la loi relative à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Dans le cas où le montant total des demandes établies des tiers et du propriétaire dépasserait ladite couverture, le FIPOL versera le solde requis pour satisfaire les demandeurs. Toutefois, le montant total devant être versé par le FIPOL par événement ne doit en aucun cas dépasser le montant maximum de l'indemnisation à payer par le FIPOL en vertu de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds.

5 Le FIPOL s'engage à faciliter le règlement à l'amiable des demandes mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, sous réserve des conditions stipulées dans "l'Engagement général" émanant de la JPIA et joint au présent Mémoire.

6 La JPIA s'engage à rembourser en totalité toute somme versée par le FIPOL en vertu du présent accord si le tribunal compétent établit que le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité en vertu de la loi relative à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le FIPOL notifie au propriétaire et à la JPIA le montant en livres sterling équivalant à la somme avancée en yens par le FIPOL en application du présent Mémoire. Le remboursement est effectué par la JPIA en livres sterling et comprend des intérêts en livres sterling à un taux de 1% supérieur au taux de base le plus bas pratiqué par les banques de virements londoniennes pendant la période écoulée entre la date de réception de chaque montant par la JPIA et la date du remboursement; toutefois, ce remboursement ne doit en aucun cas dépasser la somme équivalant au montant de l'assurance qui a été contractée auprès de la JPIA pour le navire considéré et qui est en cours de validité au moment de l'événement.

7 Le FIPOL indemnise le propriétaire ou la JPIA conformément à l'article 23 de la loi relative à l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dès qu'il est établi que le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité en vertu de ladite loi.

8 Chaque fois que cela est possible, la JPIA et le FIPOL collaborent pour recruter les juristes, les inspecteurs et d'autres experts nécessaires pour déterminer la responsabilité du propriétaire ou de la JPIA pour les dommages par pollution. Les dépenses engagées sont réparties au prorata entre le propriétaire ou la JPIA, d'une part, et le FIPOL, de l'autre, en fonction du montant de responsabilité de chacun d'eux pour l'événement ayant entraîné une pollution par les hydrocarbures.

9 Dès règlement de l'indemnisation ou de la prise en charge financière par le FIPOL et la JPIA, le FIPOL acquiert par subrogation les droits dont la personne ainsi indemnisée ou prise en charge peut jouir en vertu du droit japonais.

10 Lorsque la JPIA ou le FIPOL intente une action en recours contre un tiers, les deux parties coopèrent dans cette action chaque fois que cela est possible. Les frais engagés et les sommes recouvrées par suite de l'action entamée sont réparties entre la JPIA, le FIPOL et les autres parties intéressées, le cas échéant, conformément à une formule devant être approuvée dans chaque cas.

11 Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, si le FIPOL ou JPIA juge nécessaire de traiter une affaire donnée d'une manière différente de celle qui est énoncée dans le présent Mémoire, notification doit en être faite à l'autre partie. Le FIPOL et la JPIA entament dans ce cas des discussions pour arrêter un moyen approprié de traiter l'affaire qui satisfasse les deux parties.

12 Le présent Mémorandum prendra effet dès qu'il aura été signé au nom de la JPIA et du FIPOL. L'une ou l'autre partie peut mettre fin au présent Mémorandum en donnant un préavis de six mois à l'autre partie.

Le 25 novembre 1985

Signé

---