



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.7/16
11 avril 1994

Original: ANGLAIS

PREJUDICES CONSECUTIFS ET PREJUDICES ECONOMIQUES PURS

DISTINCTION ENTRE LES DEMANDES POUR PREJUDICES ÉCONOMIQUES QUI
SONT RECEVABLES ET CELLES QUI NE LE SONT PAS

Note de la délégation suédoise

1 Introduction

1.1 La délégation suédoise n'éprouve aucune difficulté à accepter les conclusions du Groupe de travail intersessions selon lesquelles en principe les préjudices économiques consécutifs et les préjudices économiques purs devraient être indemnisés par le FIPOL (voir paragraphes 6.3.18 et 19 du rapport de la première réunion du septième Groupe de travail intersessions, document FUND/WGR.7/10).

1.2 Toutefois, ces conclusions ne répondent pas à la question de savoir dans quelle mesure le droit à réparation couvre les préjudices économiques. Le Groupe de travail avait abordé l'examen de cette question à sa première réunion. Bien que les membres du Groupe aient été d'accord sur le fait qu'en principe les demandes pour préjudices économiques purs étaient recevables, des délégations ont été d'avis qu'il fallait faire une distinction entre les demandes pour préjudices économiques qui étaient recevables et celles qui ne l'étaient pas (paragraphes 6.3.20 à 24 du document FUND/WGR.7/10).

1.3 Le présent document est axé sur la question de savoir où établir la démarcation entre les demandes pour préjudices économiques qui sont recevables et celles qui ne le sont pas et d'amorcer un débat approfondi sur la question à la deuxième réunion du Groupe de travail. On pourrait également se demander jusqu'où dans la chaîne des victimes le FIPOL devrait accorder des indemnités pour préjudices économiques dus à la pollution par les hydrocarbures?

1.4 Le présent document est destiné à faciliter la discussion au sein du Groupe de travail qui est en outre prié d'examiner les observations finales.

2 Le Problème

2.1 Rappel des faits

2.1.1 L'expérience découlant des récents événements liés à des déversements d'hydrocarbures fait apparaître que le FIPOL peut être appelé à traiter une grande variété de demandes d'indemnisation pour préjudices économiques. Nombre de ces demandes sont nouvelles dans la pratique du FIPOL et pourraient, selon les principes généraux du droit de l'indemnisation en vigueur dans certains – ou dans un grand nombre – des Etats contractants à la Convention portant création du Fonds, ne pas être recevables puisqu'on peut les décrire comme n'étant pas un résultat direct de l'action du défendeur. Une acceptation de tous ces types de demandes d'indemnisation peut créer un vaste champ de recouvrement et également instaurer des principes d'indemnisation dans un domaine du droit de l'indemnisation qui pourrait s'écarter des principes généraux du droit régissant le délit civil dans de nombreuses législations nationales.

2.1.2 Les demandes d'indemnisation présentées par les transformateurs de poisson au titre de perte de revenus due à un arrêt ou une insuffisance des livraisons par les pêcheurs qui ne peuvent exercer leur activité de pêche dans une zone où la mer est polluée constituent un exemple de ce type de demandes pour préjudice économique.

2.1.3 Un autre exemple est la perte de revenus des employés des entreprises de transformation du poisson licenciés à la suite de dommages causés par la pollution.

2.1.4 Un autre exemple pourrait être la perte de revenus pour un grossiste auquel le poisson traité est habituellement livré par un traiteur de poisson qui a dû cesser son activité de transformation du poisson en raison d'un arrêt ou de l'insuffisance des livraisons de poisson par les pêcheurs.

2.1.5 De même, dans l'industrie du tourisme, une variété de demandes d'indemnisation émanant de personnes qui ne sont pas directement touchées par des déversements d'hydrocarbures pourraient être présentées: telles la perte de bénéfices des grossistes qui approvisionnent les hôtels et les restaurants dans une zone touchée par un dommage dû à la pollution et celle des agents de voyage, par exemple même d'autres pays, qui se spécialisent dans l'organisation de séjours dans la région affectée.

2.1.6 Un autre point sur lequel on peut attirer l'attention du Groupe de travail est le cas hypothétique où une centrale électrique dépendant de l'eau de mer pour son système de refroidissement doit fermer à cause de la pollution de l'eau de mer par les hydrocarbures et donc cesse de livrer de l'électricité à toute une ville ou à toute une région. En pareil cas, les particuliers et/ou les entreprises dépendant de l'alimentation en électricité ont-ils droit à une indemnisation de la part du Fonds? Un exemple semblable pourrait être celui d'une usine d'aluminium qui ne peut utiliser l'eau de mer du fait qu'elle est polluée par les hydrocarbures. Les autres industries tributaires des approvisionnements par l'usine d'aluminium auraient-elles droit à une indemnisation de la part du Fonds?

2.1.7 Dans le cas du secteur maritime, des coûts ou une perte de bénéfices pourraient être la conséquence du fait qu'un navire ne peut entrer dans un port ou en sortir parce que le déversement d'hydrocarbures a amené les autorités à fermer la zone portuaire au trafic pendant une certaine période de temps ou que le navire-citerne d'où les hydrocarbures se sont échappés a coulé et bloque l'entrée ou la sortie du port.

2.2 Le Problème

2.2.1 Il semble évident que le fait d'accepter toutes les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques qui ne sont pas une conséquence directe de l'action du défendeur pourrait susciter un flot de demandes d'indemnisation extrêmement variées. Accepter toutes les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques n'est pas une approche réaliste et, par ailleurs, constituerait une extension du droit à réparation en contradiction avec les principes généraux de nombreuses législations nationales. Cela pourrait également risquer d'amoindrir l'acceptation générale de la responsabilité civile internationale et du régime d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

2.2.2 Une acceptation trop généralisée des demandes d'indemnisation pour préjudices économiques pourrait également avoir des conséquences défavorables pour les demandeurs qui dépendent directement d'activités maritimes ou côtières, tels que les pêcheurs, les propriétaires d'élevages de poisson pollués et les hôteliers situés en bord de mer, étant donné que le système de responsabilité civile internationale et d'indemnisation fonctionne dans des limites financières. Il conviendrait donc de faire remarquer que si les demandes pour préjudices économiques éloignés sont recevables aux fins d'indemnisation par le Fonds et le montant des demandes d'indemnisation reconnues présentées au Fonds dépasse le montant d'indemnisation maximum que le Fonds peut verser, les demandes qui ne sont pas une conséquence directe de l'action du défendeur amoindriront les possibilités pour les demandeurs qui tirent directement leurs revenus d'activités côtières ou maritimes d'obtenir des indemnités complètes et suffisantes. Cela découle des dispositions relatives à la répartition de la limite du FIPOL énoncées à l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3 Quelques éléments à prendre en compte lors de l'examen du problème

3.1 Le dommage doit être causé par contamination

3.1.1 Le Groupe de travail intersessions a été d'avis qu'il faut prendre pour point de départ la notion de "perte ou dommage causé par contamination", c'est-à-dire que le dommage doit résulter de l'évacuation ou du déversement d'hydrocarbures (dommage par pollution).

3.1.2 Le fait que le dommage doit être causé "par contamination" (c'est-à-dire par pollution par hydrocarbures) constitue un élément restrictif lorsqu'on doit décider de la recevabilité ou de l'irrecevabilité d'une demande d'indemnisation. Il semble qu'il ne suffit pas seulement de prouver qu'un dommage a été causé par un événement qui s'est traduit par une pollution. Si, par exemple, du fait du blocage d'un port par un navire-citerne qui a coulé et déversé des hydrocarbures, un navire ne peut ni entrer ni sortir du port, on pourrait maintenir qu'une demande d'indemnisation pour préjudices économiques purs dus au fait que le navire n'a pu entrer dans le port ou le quitter devrait être rejetée étant donné que c'est le blocage plutôt que la contamination qui est à l'origine de la perte.

3.2 Comparaison avec les législations nationales

3.2.1 Lors de la réunion précédente, plusieurs délégations ont déclaré (paragraphe 6.2.4 du document FUND/WGR.7/10) que le Fonds devrait faire preuve d'une certaine prudence lorsqu'il acceptait des demandes qui débordaient du cadre des réclamations recevables en vertu des principes généraux du droit des Etats Membres.

3.2.2 On suppose que de nombreuses législations nationales – aussi bien celles fondées sur le droit civil que celles fondées sur la Common Law – appliquent certains principes afin de limiter les conséquences de l'acceptation de demandes d'indemnisation qui résultent indirectement de l'action du défendeur. Cette attitude est motivée par la crainte que l'acceptation de ces demandes d'indemnisation ait des conséquences d'une portée incalculable. A cette fin, les législations nationales renferment divers critères de causalité et d'éloignement.

3.2.3 On devrait examiner s'il conviendrait pour le FIPOL d'accepter ou d'instituer en matière de droit de l'indemnisation un principe permettant de verser aussi des indemnités même si un préjudice économique n'est pas une conséquence directe de l'action du défendeur. Cela pourrait signifier que le Fonds institue un principe qui s'écarte des principes généraux du droit du délit civil de nombreuses législations nationales.

3.3 La notion de "dommage par pollution" figurant dans les Protocoles de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds

3.3.1 Il conviendrait d'examiner si, selon la définition de la notion de dommage par pollution donnée en 1992, l'intention est d'étendre le droit à réparation pour préjudices économiques à un préjudice qui ne résulte pas directement de l'action du défendeur.

3.3.2 Lors des débats de la Conférence diplomatique de 1984, de nombreuses délégations et de nombreux observateurs ont souligné le fait que les demandes d'indemnisation qui n'avaient qu'un rapport éloigné avec le dommage ne devraient pas être indemnisées (pour le débat, se reporter aux documents LEG/CONF.6/C.2/SR.3, 4, 15, 16, 17 et 24/PROV). A cet égard, on pourrait renvoyer tout particulièrement à l'intervention de l'Administrateur du FIPOL de l'époque qui avait rappelé que l'intention du Groupe de travail [groupe qui a élaboré la nouvelle définition du dommage par pollution], dont les travaux s'étaient fondés sur l'expérience du FIPOL, avait été d'assurer l'indemnisation des personnes vivant directement du tourisme, tels les hôteliers et les restaurateurs, également en vertu des Protocoles à la Convention sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds, comme ce fut le cas en vertu des instruments en vigueur, "mais à l'exclusion de celles qui n'étaient pas directement tributaires de ces activités (LEG/CONF.6/C.2/SR.16/PROV.p6).

4 Observations finales

4.1 Généralités

4.1.1 Pour des raisons manifestes, il n'est pas possible d'accepter toutes les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques. Le FIPOL devrait, dans sa procédure relative aux demandes d'indemnisation, reconnaître la nécessité d'une démarcation entre les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques qui sont recevables et celles qui ne le sont pas. Le Fonds devrait appliquer certains critères généraux de recevabilité des demandes d'indemnisation qui, d'une façon raisonnable, limitent le droit à réparation pour préjudices économiques et permettent aux demandeurs de prévoir avec un certain degré de certitude si une demande d'indemnisation particulière est recevable ou non.

4.1.2 Le Groupe de travail a examiné à titre préliminaire, à sa première réunion, certains éléments qui pourraient constituer des critères décisifs de recevabilité des demandes d'indemnisation (paragraphe 6.3.24 du document FUND/WGR.7/10).

4.2 Prévisibilité

4.2.1 S'agissant des éléments examinés par le Groupe de travail, on pourrait soutenir que le *critère de prévisibilité* n'est pas d'une grande valeur puisqu'il est facile d'étendre les limites de la prévisibilité d'un cas à un autre. Une perte ou un dommage qui était imprévu dans un événement ne l'est pas lors de la survenance d'un événement ultérieur.

4.3 Résultat direct

4.3.1 Une approche est celle selon laquelle le FIPOL, lorsqu'il se prononce sur des demandes d'indemnisation pour préjudices économiques, exige que, pour être recevable, une demande pour préjudices économiques doit *résulter directement* de la pollution par hydrocarbures. Cela impliquerait une restriction au droit à réparation et n'étendrait pas ce droit aux victimes plus éloignées dans la chaîne.

4.4 Proximité

4.4.1 Une autre approche pourrait être celle du *critère de proximité*. Des critères décisifs à cet égard pourraient être l'existence d'une proximité géographique entre le dommage par pollution et l'activité du demandeur ainsi que d'une proximité commerciale entre l'activité du demandeur et les activités maritimes ou côtières directement affectées par le déversement d'hydrocarbures.

4.4.2 Un exemple indique comment on pourrait appliquer le critère de proximité. L'exigence d'une proximité géographique exclut les demandeurs qui n'exercent pas leur activité dans la zone affectée par le déversement ou qui ne sont pas étroitement liés à cette zone. Le critère de proximité commerciale signifierait qu'il est indispensable que l'activité d'un demandeur qui n'est pas directement

affecté par le déversement d'hydrocarbures soit partie intégrante de l'activité économique côtière ou maritime connexe directement affectée par le déversement.

4.4.3 Il importe de reconnaître que le critère de proximité demande à être examiné plus à fond et minutieusement par le Groupe de travail et le FIPOL.
