



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.7/4
4 janvier 1994

Original: ANGLAIS

CRITERES DE RECEVABILITE DES DEMANDES D'INDEMNISATION

DEMANDES POUR DOMMAGES A L'ENVIRONNEMENT

Note de l'Administrateur

1 Introduction

A sa 16ème session, l'Assemblée a décidé de créer un Groupe de travail pour étudier les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. Elle l'a, entre autres, chargé d'examiner les problèmes liés à la recevabilité des demandes d'indemnisation pour des dommages à l'environnement dans le cadre de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi que dans les Protocoles de 1992 à ces conventions.

2 Définition du "dommage par pollution" dans la Convention sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds

2.1 Le "dommage par pollution" est défini à l'article I.6 de la Convention sur la responsabilité civile comme suit:

"Dommage par pollution" signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures".

2.2 Le Protocole de 1984 à la Convention sur la responsabilité civile contient une définition modifiée du "dommage par pollution". Une réserve y a en effet été ajoutée pour stipuler qu'il était entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement (autres que le manque à gagner dû à cette altération) seraient limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui auraient

été effectivement prises ou qui le seraient. La définition qui figure dans le Protocole de 1984 est la suivante:

"Dommage par pollution" signifie:

- a) le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire, où que cette fuite ou ce rejet se produise, étant entendu que les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront;
- b) le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices ou dommages causés par ces mesures."

2.3 Le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile contient la même définition du "dommage par pollution" que le Protocole de 1984.

3 Premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI et résolution N°3

3.1 Le FIPOL s'est penché pour la première fois sur la question de la recevabilité des demandes d'indemnisation pour dommages au milieu marin en 1980 à la suite du premier sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI survenu en URSS en 1979. Dans cette affaire, une demande d'indemnisation pour dommages écologiques de caractère abstrait avait été faite devant les tribunaux soviétiques par le Gouvernement de l'URSS dans le cadre de la Convention sur la responsabilité civile. Le montant réclamé avait été calculé conformément à la législation soviétique à l'aide d'une formule mathématique appelée "metodika" qui liait l'évaluation du dommage à la quantité d'hydrocarbures récupérés dans les eaux territoriales soviétiques. L'Assemblée du FIPOL a estimé qu'il ne fallait pas accepter les dommages non économiques subis par l'environnement et elle a déclaré dans la résolution N°3 adoptée à l'unanimité que la "détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques" (document FUND/A/ES.1/13, paragraphe 11 a) et annexe 1). Cette résolution est reproduite à l'annexe du présent document.

3.2 A la suite de l'adoption de cette résolution, un Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée a examiné en 1981 la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, les demandes d'indemnisation pour dommages à l'environnement étaient recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Le Groupe de travail a estimé qu'une indemnisation ne pouvait être accordée que si un demandeur qui était juridiquement en droit de réclamer une indemnisation en vertu de la législation nationale avait subi un préjudice économique quantifiable. La position adoptée par le Groupe de travail a été appuyée par l'Assemblée à sa 4ème session (document FUND/A/4/16, paragraphe 13).

4 Deuxième sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI

4.1 Une demande similaire pour dommages au milieu marin a été soumise par un organisme estonien à la suite du deuxième sinistre de l'ANTONIO GRAMSCI qui était survenu en Finlande en 1987 et avait touché la Finlande et l'URSS. Le montant demandé avait été calculé à l'aide de la "metodika" mentionnée ci-dessus.

4.2 Le Comité exécutif a examiné la demande d'indemnisation de l'organisme estonien à sa 20ème session. Se référant à la résolution N°3 du FIPOL, il a formulé des objections à l'encontre de cette demande. A son avis, les demandes de cette nature n'étaient pas recevables aux termes de la Convention sur la responsabilité civile, le demandeur n'ayant pas subi de préjudice économique

quantifiable. Le Comité exécutif a estimé que, depuis l'adoption de cette résolution, certains Etats Membres s'étaient probablement abstenus de soumettre des demandes d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement marin, compte tenu de l'interprétation de la notion de "dommage par pollution" adoptée par l'Assemblée. Le Comité exécutif a prié l'Administrateur de négocier avec les autorités soviétiques sur la base de cette résolution (document FUND/EXC.20/6, paragraphe 3.3.3).

4.3 L'organisme estonien a maintenu sa demande. A sa 22ème session, le Comité exécutif a réitéré son objection à l'encontre de cette demande. Il a estimé que le FIPOLE pourrait intervenir dans la procédure devant le tribunal de Riga en vue de contester la demande, en faisant valoir qu'elle n'était pas conforme à la définition du "dommage par pollution" donnée dans la Convention sur la responsabilité civile et telle qu'interprétée par l'Assemblée du FIPOLE. Toutefois, le Comité exécutif a reconnu qu'une telle intervention soulèverait un certain nombre de questions juridiques complexes. Il a également tenu compte du fait que l'URSS n'était pas Partie à la Convention portant création du Fonds au moment du sinistre. De plus, le Comité exécutif a reconnu que les conséquences financières qu'aurait pour le FIPOLE une acceptation par le tribunal de la demande de l'organisme estonien seraient limitées. En conséquence, le Comité exécutif a décidé que le FIPOLE ne devrait pas intervenir devant le tribunal de Riga en vue de contester la demande (document FUND/EXC.22/5, paragraphes 3.2.6 et 3.2.7).

4.4 A sa 12ème session, l'Assemblée a déclaré que la position du FIPOLE était de s'en tenir à l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" que l'Assemblée avait adoptée par sa résolution N°3 et qui avait été précisée par l'approbation du rapport du Groupe de travail (document FUND/A.12/19, paragraphe 8.3).

5 Sinistre du PATMOS

5.1 Une demande d'indemnisation pour dommages au milieu marin a été soumise par le Gouvernement italien à la suite du sinistre du PATMOS. Le Comité exécutif l'a examinée à ses 16ème et 18ème sessions (documents FUND/EXC.16/8, paragraphe 3.3.3 et FUND/EXC.18/5, paragraphe 3.2). Il a noté que le demandeur n'avait pas spécifié la nature des dommages allégués et n'avait fourni aucune explication quant à la base sur laquelle le montant demandé avait été calculé. Il a entériné le point de vue de l'Administrateur selon lequel cette demande d'indemnisation devrait être rejetée en application de la résolution N°3. Sur la base de cette interprétation, le FIPOLE a fait opposition à la demande d'indemnisation du Gouvernement italien au titre des dommages au milieu marin (document FUND/EXC.16/8, paragraphe 3.3.3).

5.2 Le tribunal de première instance de Messine a rejeté la demande du Gouvernement italien. Ce dernier avait affirmé que les dommages considérés portaient atteinte au droit de souveraineté de l'Etat italien sur ses eaux territoriales. Le tribunal de première instance a déclaré que ce droit n'était pas un droit de propriété et ne pouvait pas être enfreint par des actes commis par des particuliers. En outre, le tribunal a déclaré que l'Etat n'avait subi aucune perte de revenus et n'avait encouru aucun frais à la suite des dommages qui auraient été causés aux eaux territoriales, à la faune ou à la flore. L'Etat n'avait donc subi aucune perte économique. Le tribunal a également attiré l'attention sur la résolution N°3 du FIPOLE.

5.3 Le Gouvernement italien a, en appel, fait valoir que sa demande concernait l'indemnisation de dommages effectivement causés au milieu marin et de pertes économiques effectivement subies par le tourisme et les pêcheurs. Il a donc affirmé que sa demande n'allait pas à l'encontre de l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" que l'Assemblée avait adoptée par cette résolution.

5.4 La demande d'indemnisation présentée par le Gouvernement italien a été à nouveau examinée par le Comité exécutif à sa 20ème session. Le Comité exécutif a réaffirmé la position du FIPOLE selon laquelle un demandeur n'avait droit à réparation en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds que s'il avait subi un préjudice économique quantifiable. Compte tenu de la position du Gouvernement italien qui estimait que cette demande d'indemnisation

portait sur des dommages effectivement subis par le milieu marin, le Comité a rappelé l'interprétation de la définition du "dommage par pollution" donnée dans la résolution N°3. Pour ce qui est des pertes économiques qu'auraient subies le secteur touristique et certains pêcheurs, le Comité a été d'avis qu'une indemnisation ne pouvait être demandée pour de tels dommages que par les particuliers victimes de ces dommages, lesquels devaient, en outre, donner des preuves du montant des pertes économiques qu'ils avaient subies (document FUND/EXC.20/6, paragraphe 3.2.3).

5.5 La Cour d'appel de Messine a rendu un jugement non définitif au sujet de la demande du Gouvernement italien. Dans ce jugement, elle a déclaré que le propriétaire du PATMOS, l'assureur P & I et le FIPOLE étaient responsables des dommages visés par la demande du Gouvernement italien. Elle a nommé trois experts qu'elle a chargés d'établir si la pollution par les hydrocarbures avait causé des dommages aux ressources marines au large des côtes de Sicile et de Calabre; dans l'affirmative, les experts devaient en déterminer le montant ou, dans tous les cas, fournir tout élément utile pour l'évaluation équitable des dommages.

5.6 Le raisonnement suivi par la Cour d'appel dans ce jugement non définitif peut être résumé comme suit (document FUND/EXC.22/2, paragraphe 4.9.10):

La Convention du 29 novembre 1969 sur la responsabilité civile doit être considérée en relation avec la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (Convention sur l'intervention en haute mer) faite à la même date, qui autorise les Etats à prendre des mesures visant à sauvegarder leurs "intérêts connexes", tels que définis par la Convention sur l'intervention en haute mer. Autrement dit, l'Etat a le droit d'intenter une action en justice pour obtenir la réparation des dommages causés aux "intérêts connexes". Par ailleurs, l'environnement doit être considéré comme un patrimoine indivisible, distinct des éléments qui le constituent (territoire, eaux territoriales, plages, poissons, etc.), qui englobe les ressources naturelles, la santé et le paysage. Le droit à l'environnement appartient à l'Etat, en sa capacité de représentant des collectivités. Les dommages à l'environnement portent préjudice à des valeurs immatérielles qui ne peuvent pas être évaluées en termes monétaires au prix du marché, et consistent en une réduction des possibilités d'utiliser l'environnement. Ces dommages peuvent faire l'objet d'une indemnisation sur une base équitable que peut établir la Cour, en se fondant sur l'opinion d'experts. On ne peut pas faire valoir que la Convention sur la responsabilité civile, qui est une Convention de droit privé, ne peut conférer à l'Etat des droits plus étendus qu'aux autres personnes. La définition du "dommage par pollution" à l'article I.6 de cette Convention est suffisamment vaste pour inclure les dommages causés à l'environnement du type visé ci-dessus.

5.7 A sa 22ème session, le Comité exécutif a fait part de ses inquiétudes quant à ce jugement non définitif et a réaffirmé la position du FIPOLE à l'égard de la demande d'indemnisation du Gouvernement italien (document FUND/EXC.22/5, paragraphe 3.1.3).

5.8 Le FIPOLE s'est réservé le droit de faire appel devant la Cour suprême sur la question de principe visée par le jugement non définitif, conjointement avec un appel contre le jugement définitif que devait rendre la Cour d'appel (document FUND/EXC.22/2, paragraphe 4.9.13).

5.9 La Cour d'appel devrait rendre son jugement en 1994.

6 Sinistre du HAVEN

6.1 La demande du Gouvernement italien dans l'affaire du HAVEN comprend un montant de Lit 100 milliards (£40 millions) au titre des dommages qu'aurait subis l'environnement. Le document exposant la demande n'indique pas le type de dommage à l'environnement qui aurait été subi ni ne donne d'indication sur la méthode utilisée pour calculer le montant réclamé. Le Gouvernement italien a informé le FIPOLE qu'il ne pouvait pas fournir une description du dommage à l'environnement parce

que l'étude des effets du sinistre sur le milieu marin n'était pas encore terminée. Le Gouvernement a également déclaré que le chiffre figurant dans la demande avait seulement un caractère provisoire.

6.2 La région de la Ligurie a demandé que le chiffre de la réclamation du Gouvernement italien pour dommages à l'environnement qui s'élevait à Lit 100 milliards soit porté à Lit 200 milliards (£80 millions). Elle a soutenu que la somme devrait être partagée entre les diverses entités territoriales qui avaient directement subi un dommage écologique. Deux provinces et 14 communes ont inclus dans leurs demandes respectives des rubriques pour dommages à l'environnement. Aucune de ces demandes ne contient de description des dommages allégués et celles qui comportent un montant ne donne pas d'explication quant à son mode de calcul.

6.3 Le Comité exécutif a examiné les demandes pour dommages à l'environnement à sa 30ème session en se fondant sur une analyse de l'Administrateur (document FUND/EXC.30/2) qui est résumée ci-après.

Le FIPOL ne rejette pas tous les types de demandes d'indemnisation pour dommages au milieu marin. Il accepte les demandes qui, selon la terminologie employée dans le présent document ^{<1>}, porte sur des "éléments quantifiables" du dommage au milieu marin, tels que:

- a) le coût raisonnable de la remise en état de l'environnement pollué; et
- b) les pertes de bénéfices (de recettes, de revenus) résultant du dommage au milieu marin qui ont été subies par des personnes directement tributaires des recettes qu'elles tirent de leurs activités côtières ou liées au secteur maritime, comme le manque à gagner des pêcheurs ou des hôteliers et des restaurateurs de stations balnéaires.

Le FIPOL n'a cessé de soutenir que les demandes liées à des éléments non quantifiables des dommages à l'environnement n'étaient pas recevables. Dans son interprétation de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds, l'Assemblée du FIPOL a exclu les évaluations des dommages au milieu marin qui se fondaient sur des modèles théoriques. Le Groupe de travail intersessions qui a étudié la question en 1981 s'est servi des mêmes termes pour dire que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. Les conclusions du Groupe de travail ont été appuyées par l'Assemblée. En vertu du Protocole de 1984 qui visait à codifier l'interprétation donnée par le FIPOL à la définition du "dommage par pollution" figurant dans le texte initial de la Convention sur la responsabilité civile, les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement (autres que le manque à gagner dû à cette altération) sont limitées au coût effectif de la remise en état. Le Groupe de travail, comme le Protocole de 1984, exclut donc les éléments non quantifiables des dommages à l'environnement.

Lors de la conférence diplomatique de 1969 qui a adopté la Convention sur la responsabilité civile, deux grandes commissions ont été constituées. Les travaux de la Commission plénière sur les articles de droit public ont abouti à l'adoption de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (Convention sur l'intervention), tandis que ceux de la Commission plénière sur les articles de droit privé débouchaient sur l'adoption de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité civile). La Convention portant création du Fonds est également une convention de droit

<1>

Aux fins du présent document, l'expression "éléments quantifiables" désigne les dommages au milieu marin dont la valeur peut être évaluée aux prix du marché; l'expression "éléments non quantifiables" désigne les dommages dont le montant ne peut être évalué aux prix du marché.

civil prévue pour régir le versement d'une **Indemnisation** aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures.

La Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds traitent, toutes deux, de l'**indemnisation** des dommages dus à une pollution par les hydrocarbures, comme cela est indiqué dans leurs préambules. Pour ce qui est de la Convention portant création du Fonds, cet objectif est également énoncé dans le corps de la Convention, par exemple, aux articles 2.1 a), 3.1, 4.1 (phrase liminaire et alinéa b)) et 4.3. En particulier, aux articles 4.4 a) et b), il est bien précisé que le montant total payable par le FIPOLE pour un événement déterminé concerne des **indemnités**. Il convient de noter dans les textes français l'emploi des mots "**Indemnisation**" et "**réparation**" qui soulignent clairement le rôle compensatoire du FIPOLE.

L'objet d'un régime d'indemnisation est de rétablir la victime d'un dommage dans la situation économique où elle se serait trouvée si l'acte dommageable n'était pas intervenu. Les conclusions du Groupe de travail de 1981 qui ont été appuyées par l'Assemblée suivent ce principe, c'est-à-dire que seule une personne ayant subi un **préjudice économique quantifiable** a droit à réparation en vertu des Conventions. De l'avis de l'Administrateur, les demandes qui ne visent pas l'obtention d'une réparation ne relèvent donc pas des Conventions, comme par exemple les sommes allouées en vertu de la loi italienne de 1986 au titre des éléments non quantifiables des dommages au milieu marin, lesquelles ont un caractère punitif.

De l'avis de l'Administrateur, les rédacteurs de la Convention portant création du Fonds n'avaient certainement pas pour intention de prévoir le versement par le FIPOLE de sommes de caractère punitif, calculées en fonction de la gravité de la faute ou du bénéfice obtenu par la partie fautive. Si de tels versements devaient relever des Conventions, les résultats seraient inacceptables. En cas de dépassement du montant de limitation du propriétaire du navire, le FIPOLE devrait verser des sommes calculées par les tribunaux en fonction de la gravité de la faute commise par le **propriétaire du navire** et de l'ampleur de son bénéfice. Au cas où le montant global des autres demandes avérées atteindrait le montant de la limitation, l'inclusion de versements de caractère punitif n'aurait aucune conséquence économique pour le propriétaire du navire. L'allocation de sommes de caractère punitif fondées sur de tels critères doit avoir force de dissuasion. Il est évident que cet effet de dissuasion ne s'exercerait pas sur le FIPOLE.

Si ces versements de caractère punitif devaient être considérés comme relevant des Conventions, l'Etat et les autres entités publiques pourraient recevoir une large part des montants disponibles en vertu des Conventions. En cas d'événements d'importance majeure, ce serait au détriment des victimes ayant effectivement subi un préjudice économique quantifiable, telles que les pêcheurs et les hôteliers, car si le montant global des demandes établies devait dépasser le montant total d'indemnisation disponible en vertu des Conventions, chaque demande serait réduite en proportion (article V.4 de la Convention sur la responsabilité civile et article 4.5 de la Convention portant création du Fonds).

De nombreux Etats ont adopté un système de sanctions pénales ou civiles pour réprimer la pollution par les hydrocarbures provenant des navires. De l'avis de l'Administrateur, la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds n'empêchent pas les Etats contractants d'adopter de telles sanctions puisqu'elles n'ont pas un caractère "compensatoire".

Dans la mesure où les demandes visent à **réparer** un dommage par pollution, elles relèvent du champ d'application des Conventions. Toutefois, ces demandes devraient être envisagées compte tenu de l'interprétation de la Convention sur la responsabilité civile adoptée par l'Assemblée du FIPOLE dans la résolution N°3, telle que développée

par le Groupe de travail de 1981 et entérinée par l'Assemblée. Ceci revient à dire que les demandes de **réparation** d'éléments non quantifiables de dommages au milieu marin devraient être rejetées, parce que les dommages subis ne sont pas quantifiables aux prix du marché. En outre, on ne peut évaluer le montant de la réparation sur la base d'une quantification abstraite des dommages calculée conformément à des modèles théoriques.

6.4 Au cours des débats de la 30ème session du Comité exécutif, la délégation italienne a déclaré qu'elle n'acceptait pas les bases sur lesquelles l'Administrateur avait fondé son analyse du problème, ni ses conclusions. Elle a mentionné que l'Italie avait ratifié la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds et que ces conventions faisaient partie du régime juridique italien en tant que lois spéciales. Toutefois, les Conventions ne contenaient pas de dispositions excluant ou limitant le droit à l'indemnisation pour dommage à l'environnement. En effet, le dommage par pollution était défini dans la Convention sur la responsabilité civile comme "toute perte ou tout dommage causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures". La délégation italienne ne pouvait se rallier à l'interprétation de l'Administrateur selon laquelle seuls les éléments quantifiables des dommages au milieu marin étaient recevables. A son avis, l'indemnisation était régie principalement par la loi de 1982 qui envisageait la possibilité d'une indemnisation des dommages au milieu marin tant au titre de leurs éléments quantifiables que de leurs éléments non quantifiables et qui mentionnait expressément l'indemnisation des dommages aux ressources marines; en vertu de cette loi, l'indemnisation devait être quantifiée indépendamment de la gravité de la faute commise. La délégation italienne n'admettait pas que l'indemnisation prévue par la loi de 1986 puisse être considérée comme une sanction.

6.5 Le Comité exécutif a, d'une façon générale, entériné l'analyse que l'Administrateur avait faite du problème, ainsi qu'elle est exposée au paragraphe 6.3 ci-dessus.

7 Evaluation de la position du FIPOL par l'Administrateur

7.1 La position adoptée par le FIPOL pour ce qui est d'admettre les demandes d'indemnisation pour dommages au milieu marin peut être résumée comme suit:

- a) Le FIPOL accepte les demandes qui, selon la terminologie employée dans le présent document, portent sur des "éléments quantifiables" du dommage au milieu marin, tels que:
 - i) le coût raisonnable de la remise en état de l'environnement pollué; et
 - ii) les pertes de bénéfices (de recettes, de revenus) résultant du dommage au milieu marin qui ont été subies par des personnes directement tributaires des recettes qu'elles tirent de leurs activités côtières ou liées au secteur maritime comme le manque à gagner des pêcheurs ou des hôteliers et des restaurateurs de stations balnéaires.
- b) i) Le FIPOL n'a cessé de soutenir que les demandes liées à des éléments non quantifiables du dommage au milieu marin n'étaient pas recevables.
 - ii) L'Assemblée a rejeté les demandes d'indemnisation pour dommages au milieu marin qui étaient calculées sur la base de modèles théoriques.
 - iii) Une indemnisation ne peut être accordée que si le demandeur a subi un préjudice économique quantifiable.
- c) i) Les dommages de caractère punitif, calculés en fonction de la gravité de la faute commise et/ou de l'ampleur du bénéfice obtenu par la partie fautive ne sont pas recevables.

- ii) Les sanctions pénales et civiles imposées pour une pollution par les hydrocarbures émanant d'un navire ne constituent pas une indemnisation et ne relèvent donc pas de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

7.2 Il semble que, comme suite à l'entrée en vigueur des Protocoles de 1992, il ne soit pas nécessaire d'infléchir la position du FIPOLE telle qu'elle est décrite ci-dessus. La définition du "dommage par pollution" figurant dans le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile précise bien que les dommages au milieu marin en soi ne sont pas recevables mais que le coût des mesures raisonnables de remise en état du milieu marin à la suite d'un événement de pollution peut être en principe admis en vertu des Conventions.

7.3 Il est proposé que le FIPOLE continue de n'accepter les demandes au titre de l'altération de l'environnement que si le demandeur a subi un préjudice économique quantifiable, lequel soit tel qu'il puisse être quantifié en termes monétaires.

7.4 La recevabilité des demandes au titre des frais de remise en état du milieu marin est subordonnée à certaines conditions en vertu du Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile.

7.5 La première condition est que les indemnités pour la remise en état du milieu marin doivent être limitées au coût des mesures qui ont été effectivement prises ou qui le seront. Les mots ou qui le seront ont été ajoutés, l'expérience ayant montré que, dans certains cas, les mesures de remise en état de l'environnement ne pouvaient être prises faute de ressources financières. Cette remise en état peut en effet incomber, par exemple, à des autorités locales disposant de ressources limitées.

7.6 Il convient de noter que le mot "effectivement" se rapporte non seulement à "qui ont été prises" mais aussi à "ou qui le seront". Cette interprétation qui découle du libellé même du texte français se trouve confirmée dans la version anglaise qui prévoit "reasonable measures of reinstatement actually undertaken or to be undertaken". Il ressort des débats de la conférence internationale qui a adopté le Protocole de 1984 que c'était bien là l'intention des rédacteurs ^{<2>}.

7.7 Des paiements ne devraient donc être effectués pour des mesures de remise en état qui n'ont pas été encore prises que si le demandeur ne peut les financer. Le demandeur devrait alors présenter des plans détaillés des mesures à prendre.

7.8 La deuxième condition est que seul le coût de mesures "*raisonnables*" peut être recouvré. Il a semblé que c'était là une restriction nécessaire. Il convient de noter que les mesures de remise en état de l'environnement ne peuvent pas toujours être clairement distinguées des "mesures de sauvegarde" telles que définies dans les Conventions. C'est pourquoi il est bon d'appliquer à ces deux types de mesures la même condition quant à leur caractère raisonnable.

7.9 De l'avis de l'Administrateur, les mesures de remise en état doivent être considérées comme raisonnables d'un point de vue objectif compte tenu des renseignements disponibles lorsqu'elles sont prises. Il faut exiger que l'exécution des mesures de remise en état proposées soit techniquement possible. Il faut pouvoir être raisonnablement sûr que les mesures considérées permettront d'obtenir les résultats envisagés. Les coûts encourus ne doivent pas être disproportionnés par rapport aux résultats obtenus ou aux résultats qui pourraient être raisonnablement escomptés. Il faut tenir compte de la capacité de régénération naturelle du milieu marin.

7.10 Pour déterminer si des mesures de remise en état doivent être considérées comme raisonnables, il pourrait être approprié d'appliquer des critères semblables à ceux qui ont été énoncés par le Comité exécutif pour les mesures prises pour prévenir ou limiter le préjudice économique pur (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.4.19). Si cette approche devait être suivie, il faudrait que les mesures de remise en état remplissent les conditions suivantes:

<2>

Document de l'OMI, LEG/CONF.6/SR.4 et LEG/CONF.6/SR.6.

- a) elles devraient être d'un coût raisonnable;
- b) elles ne devraient pas être d'un coût disproportionné par rapport aux résultats obtenus ou aux résultats qui pourraient être raisonnablement escomptés; et
- c) elles devraient être appropriées et avoir une chance raisonnable de succès.

8 Mesures que le Groupe de travail est invité à prendre

Le Groupe de travail est invité à:

- a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document; et
- b) adresser à l'Assemblée les recommandations qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation pour dommages à l'environnement.

* * *

ANNEXE

Résolution N°3 – Dommages dus à la pollution

(Octobre 1980)

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

CONSCIENTE des risques de pollution que crée le transport maritime international des hydrocarbures en vrac,

AYANT CONNAISSANCE des effets néfastes que les fuites ou rejets d'hydrocarbures persistants peuvent avoir sur l'environnement et en particulier sur l'éologie marine,

CONSCIENTE des problèmes qui se posent lorsqu'il est question d'exprimer l'ampleur de ces dommages en termes monétaires,

NOTANT qu'une demande d'indemnisation pour dommages écologiques dus à la pollution a été formée contre le propriétaire du navire, en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, en utilisant comme base d'évaluation un modèle théorique,

CONFIRME SON INTENTION, qui est la suivante:

La détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ne doit pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages effectuée au moyen de modèles théoriques.
