FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1992 POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF
4ème session
Point 4 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.4/7
25 août 1999
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

SANTA ANNA

Note de l'Administrateur

Résumé:	Alors qu'il se trouvait à l'état lège, le navire-citerne *Santa-Anna* s'est échoué sur des écueils; il a été remis à flot sans qu'aucun déversement du combustible de soute n'ait lieu. Plusieurs questions juridiques ont été soulevées, notamment celle de savoir si le *Santa Anna* était un navire au regard des Conventions de 1992. Un groupe de travail intersessions a analysé la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions.
Mesures à prendre:	Si, à sa 4ème session, l'Assemblée se prononce sur les recommandations du Groupe de travail, décider si le *Santa Anna* relève ou non de la définition du terme 'navire'.

1 Déroulement des événements

1.1 Le navire-citerne panaméen *Santa Anna* (17 134 tjb) a traîné son ancre par gros temps et s'est échoué sur des écueils, sur la côte du Devon (Royaume-Uni). Le navire a été remis à flot le jour même par un navire remorqueur de secours sous contrat avec le gouvernement du Royaume-Uni. Du fait de l'échouement, plusieurs citernes à cargaison du navire ont été perforées.

1.2 Le *Santa Anna* était sur lest, mais ses soutes à combustible contenaient environ 270 tonnes de fuel-oil lourd et 10 tonnes d'huile diesel. L'échouement et le renflouement n'ont entraîné aucun déversement d'hydrocarbures.

1.3 Les autorités du Royaume-Uni ont mobilisé du matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures ainsi que des aéronefs de surveillance.

2 Demande d'indemnisation

2.1 Le Gouvernement du Royaume-Uni a notifié le sinistre aux FIPOL. Il a déclaré, dans sa notification, qu'il semblait qu'aucune demande d'indemnisation ne pouvait être présentée en vertu des Conventions de 1969 et de 1971, car ces dernières ne visaient pas les mesures de sauvegarde avant déversement. Le Gouvernement a également déclaré qu'il ne semblait pas possible de présenter de demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire, car le navire était immatriculé au Panama, État partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

2.2 Le Gouvernement du Royaume-Uni a présenté une demande d'indemnisation de £30 000 au titre du coût de la mobilisation des ressources en vue de lutter contre une fuite éventuelle d'hydrocarbures de soute persistants.

2.3 On estime à 10,2 millions de DTS (£8,6 millions) la limite de la responsabilité du *Santa Anna* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, si cette dernière est applicable.

3 Applicabilité des Conventions de 1992

3.1 Ce sinistre soulève trois questions importantes concernant l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, lesquelles ont été examinées par le Comité exécutif à sa première session.

Définition du terme 'événement'

3.2 La première question consiste à déterminer si l'échouement du navire et sa remise à flot constituent un 'événement' tel que défini dans les Conventions de 1992. Le Comité exécutif a estimé que dans le cas du *Santa Anna*, il existait effectivement une menace grave et imminente de dommage par pollution, et que par conséquent les Conventions de 1992 s'appliquaient en principe à ce sinistre. Il a toutefois été noté que les critères habituels s'appliqueraient, c'est-à-dire que les mesures prises devaient être raisonnables d'un point de vue technique objectif (document 92FUND/EXC.1/9, paragraphe 4.6.5).

Définition du terme 'navire'

3.3 La deuxième question consiste à savoir si le *Santa Anna* était visé par la définition du terme 'navire' énoncée à l'article premier, paragraphe 1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité exécutif a décidé qu'il serait utile qu'un Groupe de travail puisse se pencher sur la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a donc estimé qu'il serait prématuré de prendre une décision sur cette question s'agissant du sinistre du *Santa Anna* (document 92FUND/EXC.1/9, paragraphes 4.6.14 et 4.6.15).

Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

3.4 La troisième question consiste à savoir si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pouvait s'appliquer au *Santa Anna*, qui était immatriculé dans un État partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a estimé que, puisque la Convention de 1969 sur la responsabilité civile concernait uniquement les navire-citernes en charge, le Royaume-Uni pouvait appliquer la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à un navire-citerne à l'état lège immatriculé au Panama bien qu'à cette époque le Panama et le Royaume-Uni fussent tous deux parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.1/9, paragraphe 4.6.16).

4 Groupe de travail intersessions

4.1 À sa 3ème session, l'Assemblée a décidé d'établir un groupe de travail intersessions pour étudier l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO). L'Assemblée a en outre estimé que le groupe de travail intersessions devrait également analyser la définition du terme 'navire' dans le contexte de la question lors de l'examen du *Santa Anna* (document 92FUND/A.3/27, paragraphes 20.11 et 20.14).

4.2 Le groupe de travail intersessions s'est réuni les 26 et 27 avril 1999; le rapport qu'il a établi est présenté dans le document 92FUND/A.4/21 et sera examiné par l'Assemblée à sa 4ème séssion.

5 Examen par le Comité exécutif

5.1 L'Administrateur pense que le Comité exécutif devrait reporter sa décision concernant la question de savoir si le *Santa Anna* relève ou non de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992, et ce jusqu'à ce que l'Assemblée se soit prononcée sur les recommandations du Groupe de travail intersessions. Il semblerait que si l'Assemblée fait siennes les recommandations du groupe de travail, notamment celle selon laquelle la réserve énoncée à l'article I.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile devrait s'appliquer à tous les navires-citernes, alors le *Santa Anna* ne relèverait pas de la définition (voir le document 92FUND/A.4/21, paragraphes 7.3.1 à 7.3.13 et 7.6).

5.2 Si l'Assemblée se prononce sur cette question à sa 4ème session, le Comité exécutif voudra peut-être examiner les repercussions de la décision de l'Assemblée sur le sinistre du *Santa Anna*.

6 Règlement des demandes d'indemnisation

6.1 L'assureur P & I du propriétaire du navire, la West of England Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association Ltd, a informé l'Administrateur que la demande présentée par le Gouvernement du Royaume-Uni avait été honorée et que le solde faisait l'objet de pourparlers.

6.2 Il convient de noter que, étant donné que l'assureur s'est engagé à honorer toutes les demandes recevables, le Fonds de 1992 n'aura à acquitter aucune indemnité au titre de ce sinistre.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des renseignements donnés dans le présent document;

b) si, à sa 4ème session, l'Assemblée s'est prononcée sur l'interprétation de la définition du terme 'navire', décider si le *Santa Anna* relève ou non de cette définition; et

c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourra juger utiles concernant ce sinistre.