



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

COMITÉ EXÉCUTIF
1ère session
Point 7 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.1/9
30 octobre 1998
Original: ANGLAIS

COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA PREMIÈRE SESSION

(tenue du 28 au 30 octobre 1998)

Président: M. L. S. Chai (République de Corée)

Vice-président: M. J. Wren (Royaume-Uni)

Ouverture de la session

La 1ère session du Comité exécutif a été ouverte par l'Administrateur.

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour publié sous la cote 92FUND/EXC.1/1.

2 Élection du Président et du Vice-président

2.1 Le Comité exécutif a élu les représentants ci-après pour la période allant jusqu'à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée:

Président: M. L. S. Chai (République de Corée)

Vice-président: M. J. Wren (Royaume-Uni)

2.2 Parlant en son nom et en celui du Vice-président, le Président a remercié le Comité exécutif pour la confiance qu'il leur avait témoignée.

3 Examen des pouvoirs des représentants

3.1 Les membres ci-après du Comité exécutif ont assisté à la session:

Chypre	Irlande	Pays-Bas
Danemark	Japon	Philippines
Espagne	Libéria	République de Corée
Finlande	Mexique	Royaume-Uni
Grèce	Norvège	Tunisie

Le Comité exécutif a pris note des renseignements communiqués par l'Administrateur, selon lesquels tous les membres du Comité susmentionnés avaient présenté des pouvoirs en bonne et due forme.

3.2 Les États Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Allemagne	France	Suède
Australie	Îles Marshall	Uruguay

3.3 Les États non Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds:

Algérie	Croatie	Nouvelle-Zélande
Belgique	Émirats arabes unis	Singapour
Canada	Lettonie	Venezuela

Autres États:

Arabie saoudite	Équateur	Kenya
Argentine	Estonie	Maroc
Brésil	États-Unis	Nigéria
Cameroun	Fédération de Russie	Panama
Chili	Fidji	Pérou
Chine	Gabon	Pologne
Colombie	Guyana	République arabe syrienne
Côte d'Ivoire	Indonésie	Slovénie
Égypte	Italie	

3.4 Les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales internationales ci-après ont participé à la session en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:

Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)

Organisation maritime internationale (OMI)

Organisation des Nations Unies

Organisations non gouvernementales internationales:

Comité maritime international (CMI)

Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

International Group of P & I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

4 Sinistres mettant en cause le Fonds de 1992

4.1 Vue d'ensemble

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.1/2, qui résumait la situation concernant la totalité des six sinistres traités par le Fonds de 1992 depuis la 2ème session de l'Assemblée.

4.2 Sinistre en Allemagne

4.2.1 Il a été rappelé que le 20 juin 1996, il avait été constaté que du pétrole brut avait pollué un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord et que les autorités allemandes avaient commencé les opérations de nettoyage en mer et à terre. Il a également été rappelé que l'enquête menée par les autorités allemandes avait révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996 et que l'analyse des échantillons de pétrole provenant du navire correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons prélevés sur le rivage pollué.

4.2.2 Il a été noté qu'en juillet 1998, les autorités allemandes avaient introduit une action devant le tribunal de première instance de Flensburg à l'encontre du propriétaire du navire et de son assureur, afin de demander une indemnisation pour le coût des opérations entreprises à raison d'un montant de DM2 610 226 (£890 000).

4.2.3 Le Comité a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1992 devrait intervenir dans les poursuites pour protéger les intérêts du Fonds une fois que le Fonds de 1992 aurait reçu notification, en vertu de l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, des poursuites engagées à l'encontre du propriétaire du navire et de son assureur.

4.2.4 La délégation allemande a déclaré qu'il serait utile, lorsque les poursuites engagées auraient été notifiées, que des négociations puissent être engagées entre le propriétaire du navire/son assureur et le Fonds de 1992 afin d'établir le quantum des pertes subies.

4.3 Sinistre du *Nakhodka*

4.3.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux survenus dans le cadre du sinistre du *Nakhodka*, tels que figurant dans le document 92FUND/EXC.1/4 et exposés dans le document 71FUND/EXC.59/9. Il a été noté qu'au 12 octobre 1998, des demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥34,247 milliards (£170 millions) avaient été reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe et que le montant total versé par le Fonds de 1971 s'élevait à ¥5,359 milliards (£24,8 millions). Il a été noté qu'en outre, l'assureur du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), avait effectué des paiements d'un montant total de \$US 868 000 (£525 000).

4.3.2 L'Administrateur a déclaré que malheureusement, l'évaluation des demandes d'indemnisation avait progressé beaucoup plus lentement que prévu. Il a indiqué que ce retard était dû au volume de documentation imposant et au fait que des questions de principe importantes s'étaient posées. Il a déclaré que de nombreuses questions de principe avaient été résolues, que le Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe avait recruté du personnel supplémentaire et que selon lui, l'évaluation des demandes d'indemnisation serait plus rapide

au cours des mois à venir. L'Administrateur a fait savoir au Comité que la priorité était accordée au groupe de demandeurs suivants: les entrepreneurs travaillant pour le Centre japonais de prévention de catastrophes marines (JMDPC), les associations de coopératives de pêche participant au nettoyage, les pêcheurs souffrant de manque à gagner, les entrepreneurs ayant supporté le coût de l'évacuation des déchets d'hydrocarbures et les demandeurs dans le secteur du tourisme.

4.3.3 L'Administrateur a fait savoir au Comité exécutif que, sur la base d'une évaluation préliminaire, le Fonds de 1971 avait offert d'effectuer des paiements provisoires à quatre associations de pêcheries dans une préfecture. Il a indiqué que les associations avaient décliné l'offre car elles préféreraient attendre que des paiements puissent être versés à toutes les associations de la préfecture.

4.3.4 La délégation japonaise a exprimé l'espoir que les FIPOL procèdent au règlement des demandes d'indemnisation plus rapidement sur la base d'évaluations raisonnables. La délégation a déclaré que le Gouvernement japonais était inquiet car certains groupes de demandeurs commençaient à élever des critiques concernant le retard intervenu dans le règlement de leurs demandes d'indemnisation.

4.3.5 Étant donné que le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* demeurait incertain, le Comité exécutif a décidé de maintenir la limite des paiements du Fonds de 1992 à 60% du montant des préjudices effectivement subis par chaque demandeur.

4.3.6 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'achever son enquête sur la cause du sinistre aussitôt que possible afin de permettre au Comité de prendre une décision quant à une éventuelle action en recours.

4.4 Sinistre de l'*Osung N°3*

4.4.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans les documents 92FUND/EXC.1/5 et 92FUND/EXC.1/5/Add.1 au sujet du sinistre de l'*Osung N°3*.

4.4.2 Il a été rappelé que, à sa 54ème session, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait décidé que les paiements pour le sinistre de l'*Osung N°3* seraient, pour le moment, limités à 25% des demandes établies (document 71FUND/EXC.54/10, paragraphe 3.5.7).

4.4.3 Il a été noté que, à sa 2ème session, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé, à propos de demandes d'indemnisation relatives à des dommages au Japon, que le Fonds de 1992 devrait verser le solde des demandes établies pour ces dommages qui avaient été limitées à 25% des dommages subis par chaque demandeur (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.3.6).

4.4.4 Il a été noté que, à sa 59ème session, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait été informé que les opérations entreprises pour enlever les hydrocarbures de l'*Osung N°3* avaient révélé très peu d'hydrocarbures au 22 octobre 1998. Il a été noté que le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait décidé que les demandes d'indemnisation faites en République de Corée au titre des frais liés à ces opérations seraient recevables en principe, même si l'on ne trouvait pas de quantités notables d'hydrocarbures dans les citernes à cargaison de l'*Osung N°3* (document 71FUND/EXC.59/17, paragraphe 3.6.11).

4.4.5 Il a été rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait, par sa résolution N°2, affirmé que le Fonds de 1992 devrait s'efforcer de veiller à harmoniser, autant que possible, les décisions du Fonds de 1992 et celles du Fonds de 1971 relatives à la recevabilité des demandes.

4.4.6 Compte tenu de la résolution N°2, le Comité exécutif a appuyé la position adoptée par le Comité exécutif du Fonds de 1971 pour ce qui était de la recevabilité, en principe, des coûts liés aux opérations

d'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3*, même si l'on ne trouvait pas de quantités notables d'hydrocarbures dans les citernes à cargaison (document 71FUND/EXC.59/17, paragraphe 3.6.13).

4.4.7 Il a été noté que, compte tenu de la situation relative aux demandes d'indemnisation au Japon et en République de Corée, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait décidé d'autoriser l'Administrateur à relever le montant des paiements à 100% des demandes établies si l'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3* était effectué avec succès sans causer de fuites notables d'hydrocarbures et si seule une quantité minimale d'hydrocarbures restait dans l'épave, le risque d'une pollution additionnelle étant ainsi éliminé, sous réserve que le Gouvernement de la République de Corée s'engage à ce que, au cas et dans la mesure où une demande du Gouvernement au titre des frais d'enlèvement de l'épave de l'*Osung N°3* devait porter le montant total des demandes établies nées du sinistre au-delà du montant maximal d'indemnisation payable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS), le Gouvernement ne donne pas suite à cette demande contre le Fonds de 1971, que ce soit dans son intégralité ou en partie.

4.5 Sinistre au Royaume-Uni

4.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document 92FUND/EXC.1/6 concernant un déversement d'hydrocarbures de source non identifiée qui s'était produit au Royaume-Uni.

4.5.2 Le Comité a noté que, bien que la demande née de ce sinistre soit minimale et qu'il ne soit guère probable que l'autorité locale en cause lui donne suite, le Fonds de 1992 pourrait s'attendre à recevoir d'autres demandes de cette nature à l'avenir compte tenu de l'élargissement de la définition du "navire" donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

4.6 Sinistre du *Santa Anna*

4.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Santa Anna*, qui figuraient dans le document 92FUND/EXC.1/7.

4.6.2 Le Comité exécutif a rappelé que le navire-citerne *Santa Anna* s'était échoué à l'état léger sur des rochers, au Royaume-Uni, et avait été remis à flot sans qu'aucun déversement du combustible de soute n'ait lieu. Il a été noté qu'une demande d'indemnisation avait été présentée eu égard au coût de la mobilisation du matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et des aéronefs de surveillance pour une intervention en cas de fuite éventuelle d'hydrocarbures persistants des soutes.

4.6.3 Il a été noté que plusieurs questions juridiques avaient été soulevées, et notamment la question de savoir si ce sinistre relevait de la définition d'"événement", si le *Santa Anna* était un navire visé par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et si, dans ce cas, les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pouvaient s'appliquer à un navire battant le pavillon d'un État non contractant.

Définition du terme "événement"

4.6.4 Le Comité exécutif a noté que les Conventions de 1992 s'appliquaient au coût des mesures de prévention, avant déversement, et au coût des mesures visant uniquement à supprimer la menace d'un déversement, c'est-à-dire des mesures prises pour prévenir ou limiter les dommages par pollution bien qu'un déversement n'ait pas eu lieu, à condition qu'il existe une menace grave et imminente de dommage par pollution.

4.6.5 Le Comité a partagé le point de vue de l'Administrateur selon lequel, dans le cas du *Santa Anna*, une telle menace grave et imminente avait existé et que, par conséquent, les Conventions de 1992 s'appliquaient bien en principe à cet événement. Il a été noté, toutefois, que les critères de recevabilité habituels s'appliqueraient, c'est-à-dire que les mesures prises devaient être raisonnables d'un point de vue technique objectif.

Définition du terme "navire"

4.6.6 Le Comité s'est penché sur la question de savoir si le *Santa Anna* était visé par la définition du terme "navire" énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, libellée comme suit:

"Navire" signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.

4.6.7 Le Comité exécutif a accepté que le *Santa Anna* avait été construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. Le Comité a estimé qu'il s'agissait de savoir comment interpréter la réserve de l'article I.1, à savoir "qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac".

4.6.8 Il a généralement été estimé que le terme "hydrocarbures" dans la réserve exprimée devrait être interprété conformément à la définition de ce terme donnée à l'article I.5, à savoir tous les hydrocarbures minéraux persistants.

4.6.9 Certaines délégations ont jugé que le membre de phrase "à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac" indiquait que les déversements provenant de navires-citernes à l'état lège étaient uniquement visés s'il restait à bord des résidus d'hydrocarbures persistants. D'autres délégations ont soutenu que ce membre de phrase concernait uniquement les transporteurs mixtes et que les navires-citernes spécialisés transportant du ballast seraient toujours visés, qu'il reste ou non à bord des résidus d'hydrocarbures persistants.

4.6.10 Un certain nombre de délégations se sont interrogées sur l'interprétation de l'expression "tout voyage" et se sont en particulier demandé si cette expression concernait tout voyage faisant suite au transport d'hydrocarbures persistants ou seulement le premier voyage faisant suite à un tel transport. Certaines délégations ont jugé que l'expression visait uniquement le premier voyage avec ballast et que, par conséquent, le sinistre du *Santa Anna* n'entrait pas dans le champ d'application des Conventions.

4.6.11 Certaines délégations ont déclaré qu'il pourrait être utile de demander l'avis d'un conseiller juridique sur l'interprétation de la définition du terme "navire", alors que d'autres délégations ont estimé que les organes du Fonds étaient mieux placés pour interpréter les dispositions de la Convention sur la question à l'étude.

4.6.12 Une délégation a fait valoir que le texte de la Convention reflétait un accord conclu entre États à l'issue d'une conférence diplomatique et qu'il conviendrait donc de prendre en compte l'intention des États qui avaient participé à la Conférence. Une autre délégation a jugé qu'il faudrait tenir compte, non seulement des intentions des participants à la Conférence, mais également des souhaits des Parties contractantes à la Convention.

4.6.13 Plusieurs délégations ont estimé que la définition du terme "navire" se prêtait à différentes interprétations. Vu l'importance de cette question, il a été suggéré qu'il pourrait être nécessaire de la renvoyer devant un groupe de travail pour examen approfondi.

4.6.14 Le Comité exécutif a décidé qu'il serait utile que l'interprétation de la définition du terme "navire" dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile soit étudiée par un groupe de travail. Le Comité a jugé que cette question pourrait être examinée par le Groupe de travail qui avait été mis en place par l'Assemblée pour étudier si les dispositions des Conventions de 1992 s'appliquaient aux unités au large, et il a invité l'Assemblée à donner à cette fin un mandat au Groupe de travail.

4.6.15 Bien que les délégations aient en général accepté les conclusions de l'Administrateur en la matière, le Comité exécutif a estimé qu'il était trop tôt pour prendre une décision sur cette importante question.

Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

4.6.16 Le Comité exécutif a également étudié la question de savoir si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pourrait 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. Il a été noté que, l'événement étant survenu avant le 16 mai 1998 (date à laquelle la dénonciation du Royaume-Uni de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile avait pris effet), le Royaume-Uni était tenu, par obligation conventionnelle, de respecter les prescriptions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concernait les navires immatriculés au Panama; il a été également noté que les dispositions de cette convention ne visaient pas les mesures de prévention antérieures au déversement. Le Comité a toutefois estimé que, étant donné que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile concernait uniquement les navires-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.

4.7 Sinistre du *Milad 1*

4.7.1 Le Comité exécutif a noté que le 5 mars 1998, le caboteur-citerne *Milad 1*, immatriculé au Belize, avait été intercepté par le Service des garde-côtes des États-Unis (USCG) à 25 milles marins au nord-est de Bahreïn, à l'intérieur de sa zone économique exclusive. Le navire-citerne transportait 1 500 tonnes d'un mélange gazole/pétrole brut. Le Service des garde-côtes des États-Unis avait décelé dans la coque une fissure d'environ 6 mètres de long, par laquelle l'eau de mer pénétrait dans les citernes de ballast, et avait estimé que le *Milad 1* non seulement risquait de couler mais encore constituait un risque grave et imminent de pollution pour les côtes de Bahreïn. Il a été noté qu'il avait donc fait venir à bord des spécialistes de la maîtrise des avaries pour stabiliser le navire, et ce au moyen de pompes pour compenser l'envahissement. Par la suite, le Service des garde-côtes des États-Unis avait escorté le navire-citerne jusqu'à une position un peu plus centrale dans le Golfe, soit à une cinquantaine de milles marins au nord-est de Bahreïn. Le propriétaire du navire avait expédié sur place un autre navire-citerne pour alléger le *Milad 1*. Il a été noté également que le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC) à Bahreïn avait engagé une entreprise chargée de procéder aux travaux provisoires qui s'imposaient pour prévenir tout risque de pollution, et ce pour un coût de BD21 168 (£33 000).

4.7.2 Le Comité a noté qu'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures lors de l'exécution des opérations d'allègement et des travaux de réparation.

4.7.3 Le Comité a noté que le propriétaire du *Milad 1*, était, selon MEMAC, un particulier basé dans les Émirats arabes unis au moment de l'événement et que, selon l'Agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis, il avait disparu par la suite.

4.7.4 Le Comité a noté que de l'avis de l'Administrateur, le rapport du Service des garde-côtes des États-Unis devrait être examiné avant que ne soit tranchée la question de la recevabilité de la demande d'indemnisation présentée par le MEMAC. L'Administrateur estimait également qu'il fallait disposer de renseignements plus complets sur le propriétaire du navire avant de pouvoir décider si le MEMAC avait rempli ses obligations en prenant toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts, conformément à l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

4.7.5 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner ces diverses questions plus avant afin de déterminer si l'événement avait constitué un risque grave et imminent de dommage par pollution pour le territoire, la mer territoriale ou la zone économique exclusive d'un État Partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds et, dans l'affirmative, d'établir si la demande au titre du coût des réparations provisoires était recevable.

5 Futures sessions

5.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa session suivante pendant la semaine du 1er au 5 février 1999.

5.2 Le Comité a également décidé de tenir une session pendant la semaine du 26 au 30 avril 1999.

5.3 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa session d'automne normale pendant la semaine du 18 au 22 octobre 1999.

6 Divers

Aucune question n'a été soulevée sous ce point de l'ordre du jour.

7 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel que figurant dans le document 71FUND/EXC.59/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.
