

Introduction

Il y a plus de trente ans déjà, au mois de mars 1967, le Commandant du Torrey Canyon en route pour Milford Haven ordonna un changement de route qui, si tout s'était bien passé, aurait permis de gagner une heure et demi sur la route compte tenu de la marée. Malheureusement, rien ne se passa comme prévu. Le navire s'échoua sur les côtes anglaises et y déversa ses 120 000 tonnes de pétrole brut koweïtien. L'émoi de l'opinion publique fut si fort qu'il conditionna une réponse appropriée de l'ensemble de la communauté maritime et des ses assureurs.

Cet incident fut à l'origine du régime de compensation en matière de dommages du fait de pollution par hydrocarbures du 29 novembre 1969 mais également du système TOVALOP ainsi que du système CRISTAL.

Les P&I clubs ont joué un rôle prépondérant de coordination dans la gestion du mécanisme prévu par ces conventions. Je m'attacherai donc aujourd'hui à tenter de vous décrire comment les Clubs ont et continuent à remplir ce rôle.

L'échouement du Torrey Canyon ne fut cependant pas la seule catastrophe maritime à déplorer. L'Amoco Cadiz fut à l'origine de la mise en place des différents systèmes de prévention et d'intervention de l'Etat Français, systèmes qui aujourd'hui sont considérés comme les meilleurs moyens de prévenir le renouvellement de telles catastrophes. Néanmoins, si nos côtes, depuis plus de dix années maintenant, sont pour l'instant demeurées exemptes de toute pollution importante, le SKULD a du faire récemment face à deux catastrophes sur les côtes britanniques :

- En date du 5.01.1993, le Braer s'échoua au large des Shetlands alors que régnaient des conditions météorologiques désastreuses. Il y déversa la totalité de ses 84.000 tonnes de brut en Mer du Nord. L'événement fit l'objet d'une médiatisation pouvant être qualifiée d'exceptionnelle.
- Le 15 février 1997, le Sea Empress s'échoua à l'entrée de Milford Haven, y déversant 73.000 des 131.000 tonnes que constituait sa cargaison, avant d'être remis à flot avec succès.

La présentation de ce jour a pour objet d'indiquer quel est le rôle des P&I Clubs lors de catastrophes entraînant des pollutions marines.

Cette étude impose la présentation des régimes applicables en matière de pollution.

A – Rappel des principaux éléments légaux en matière de pollution :

-1) Régime applicable en matière de pollution par hydrocarbures :

Suite à la pollution causée par le naufrage du Torrey Canyon en 1967, l'ensemble de la communauté internationale a réagi pour mettre au point une nouvelle convention internationale définissant un régime de responsabilité spécifique dans le cas de pollution par hydrocarbures provenant d'un rejet ou d'une fuite. Cette Convention est la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures¹.

¹ Bruxelles, 29 Novembre 1969 entrée en vigueur le 19.06.1975

Les seules pollutions couvertes par cette convention sont les pollutions résultant de fuites ou de rejet d'hydrocarbures en tant que cargaison d'un navire².

Le propriétaire du navire selon de cette Convention est responsable de plein droit des dommages subis du fait d'un événement de mer ayant entraîné une pollution, y compris en l'absence de toute faute de sa part. Le propriétaire du navire est néanmoins en droit de limiter sa responsabilité à hauteur d'un certain plafond.

Le système instauré par la convention de 1969 et appliqué par plus de cinquante Etats, n'était cependant pas parfait. Le naufrage de l' Olympic Bravery au large de l'île d'Ouessant, avait démontré que des navires citernes légers pouvaient également causer des pollutions.

De plus, la convention de 1969 ne couvre que les pollutions survenues dans les eaux territoriales. Un navire peut couler au-delà des eaux territoriales mais causer des dégâts irréremédiables à la faune ou à la flore du littoral se trouvant les eaux territoriales.

Le 29 mai 1984 fut adopté un nouveau protocole modifiant certaines dispositions de la convention de 1969. En vertu de l'article 2.1 de ce protocole, la définition de navire englobe les navires ayant à leur bord des hydrocarbures en tant que marchandise mais également en tant que carburant ou résidu. Cependant, seuls les hydrocarbures d'origine minérale sont couverts. La pollution peut également se produire au-delà des eaux territoriales jusqu'à la limite de 200 milles (Zone Économique Exclusive).

Enfin, le protocole de 1984 tente de mettre en place une responsabilité exclusive du propriétaire du navire empêchant toute action à l'encontre des préposés ou mandataires du propriétaire du navire mais également de l'assistant, du pilote et/ou de l'affrètement ou gérant du navire. Les difficultés liées au dispositif d'entrée en vigueur de ce protocole empêcha son adoption.

Le protocole de 1984 doit être rapproché du protocole du 27 novembre 1992. Ce protocole qui est entré en vigueur le 30 mai 1996 reprend très largement l'ensemble des modifications faites par le protocole de 1984.

Ce protocole est entré récemment en vigueur et a eu pour effet d'augmenter les plafonds de limitation de responsabilité mais également d'étendre le champ d'application de ce régime aux navires légers. Il précise également que concernant les dommages à l'environnement, seuls les coûts raisonnablement et réellement engagés ou devant être engagés doivent être pris en compte. Cette précision permet ainsi de s'éloigner de la notion de dommages immatériels des ressources naturelles.

Cependant, il peut désormais difficilement être traité de la responsabilité de l'armateur pour pollution sans aborder la législation des Etats Unis.

Suite à la catastrophe de l'Exxon Valdez en 1989, le président américain, George Bush, signa le 18 août 1990 une législation particulière concernant la responsabilité de

² Les hydrocarbures doivent être des hydrocarbures persistants à évaporation lente. Ainsi, le fuel, l'huile de graissage, l'huile de baleine et tout autre produit noir sont des hydrocarbures couverts par la convention de 1969.

l'armateur pour les dommages du fait de la pollution par hydrocarbures. Cette législation, connue sous le nom d'Oil Pollution Act 1990 (OPA) reprend l'esprit de la Convention de 1969 mais avec quelques importantes différences.

D'une part, l'OPA organise un régime de responsabilité plus strict tant au niveau du droit à limitation que des montants de cette limitation et permet aux Etats fédéraux des Etats Unis d'adopter éventuellement une législation plus draconienne que l'OPA.

D'autre part, la définition de dommages à l'environnement inclut les dommages financiers et les dommages résultant de la perte d'un revenu issu de l'exploitation d'une ressource naturelle.

En vertu de cette législation (OPA 90), le propriétaire mais également l'opérateur de navires transportant des hydrocarbures assume donc une très large responsabilité dans le cas de pollution marine.

Parallèlement à la Convention de 1969, fut mis en place un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ce fonds allait dans une certaine mesure se substituer aux fonds privés TOVALOP et CRISTAL. Le FIPOL a pour principale fonction d'effectuer une indemnisation complémentaire à celle effectuée en vertu du régime légal créée par la CLC de 1969. Consécutivement au protocole de 1992 modifiant la CLC de 1969, un protocole a également été adopté afin de modifier la Convention de 1971 relative à la mise en place du FIPOL.

Le FIPOL est doté d'une assemblée composée de tous les Etats membres mais également d'un exécutif composé d'une quinzaine de membres élus par l'Assemblée et bien sûr, d'un Secrétariat, permettant d'assurer la gestion des différentes affaires en cours.

Le financement du FIPOL est effectué par les contributions versées par toutes personnes ayant reçu au cours de l'année dans les ports ou les installations désignées à cet effet, plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel lourd. Ces contributions payées directement par les contribuables, à savoir les compagnies pétrolières elles-mêmes, sont bien sûr fixées en fonction des rapports fournis par les gouvernements des Etats membres.

- 2) Responsabilité du fait de produits nocifs et dangereux

L'Organisation Maritime Internationale a adopté le 3 mai 1996 la Convention sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, appelée Convention HNS. Cette convention traite des pollutions résultant des produits autres que les hydrocarbures.

La liste des produits couverts par cette Convention est établie principalement par référence au Code International Maritime des Marchandises Dangereuses. Certaines matières comme le charbon sont exclues de cette convention. Cette Convention Hazardous Noxious Substances (HNS) adopte un système similaire de responsabilité

du propriétaire du navire. Toutefois, cette convention réserve un sort quelque peu différent au chargeur de marchandises dangereuses dans la mesure où ce dernier peut voir sa responsabilité engagée. La Convention HNS a également pour objet de mettre en place un fonds dont la gestion a pour l'instant été confié au FIPOL.

B - Rôle des Clubs en matière de pollution :

L'intervention des clubs en matière de pollution est double. D'une part sous l'empire de la police contracté avec le membre, le Club est amené de manière indirecte à payer une partie des dommages causés à l'environnement, d'autre part les Clubs interviennent également sur le plan de la gestion des sinistres.

1 - Garanties offertes par les clubs à leurs membres concernant les dommages par pollution.

Contrairement à une idée reçue, l'intervention des Clubs en matière de pollution marine ne s'effectue pas uniquement lors de catastrophes maritimes. Un grand nombre de dossiers présentés par les membres en matière de pollution concernent des pollutions peu importantes survenant lors d'opération de soutage ou de déchargement de marchandises. Le transport par conteneurs a également entraîné de nouveaux types de pollution.

Il convient par conséquent de distinguer au niveau de la couverture du Club, les pollutions par hydrocarbures des pollutions résultant d'autres types de produits.

1 (a) - Garanties en matière de pollution du fait de produits n'étant pas des hydrocarbures.

Théoriquement, le plafond de garantie dans de tels cas est de 4 milliards 30 millions de dollars. Toutefois, il convient de prendre en compte que dans bien des cas, la garantie est limitée au montant de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la convention applicable. Dans le cas où le membre responsable d'une pollution est un affréteur, sa couverture n'excédera pas les 100 millions de USD avec la possibilité d'une couverture additionnelle pouvant permettre un montant de couverture total de 300 millions.

1 (b) - Garanties en matière de pollution par hydrocarbures

Le sort réservé aux armateurs/propriétaires de navire est cette fois-ci également différent du sort aux affréteurs.

Propriétaires/Armateurs :

Le premier plafond de couverture est de 530 millions de dollars. Il peut être ajouté à ce montant une couverture additionnelle de 200 millions de dollars.

Affréteurs:

Leurs responsabilités ne sont, dans de tels cas, couvertes qu'à hauteur de 100 millions de dollars avec éventuellement, la possibilité d'une couverture additionnelle de 50 millions de dollars.

2) Le rôle des Clubs dans la gestion de pollution marine par hydrocarbures:

L'élaboration d'un plan d'urgence et le suivi d'un entraînement en prévision de la réalisation de catastrophes pétrolières sont une étape obligée dans la vie de tous claims handlers de P&I Clubs. Néanmoins, en tant que juriste de l'antenne de SKULD Paris, ma connaissance des grandes pollutions par hydrocarbures est principalement théorique et je le souhaite qu'elle le demeure. Par conséquent, l'ensemble des commentaires faits ci-après représente plus particulièrement, l'opinion de M. Jonathan Hare de Skuld Oslo qui a eu à traiter les deux catastrophes citées lors de mon introduction. Un des points sur lesquels ce dernier insiste est la relativité du mot catastrophe. S'il est vrai qu'une pollution marine constitue un événement important, il demeure moins tragique que la perte d'un proche. Le Scandinavian Star et l'Estonia sont deux événements maritimes dont l'importance devra toujours être mise en exergue.

La première pollution majeure que SKULD eut à connaître fut l'échouement du Braer. Le Braer s'échoua lors de conditions climatiques très mauvaises suite à une avarie du moteur principal. Le jour de la catastrophe, un membre du personnel de Skuld était sur place. Dans la semaine qui suivit, un centre de gestion local des réclamations fut mis en place. L'indemnisation des demandes les plus pressantes et plus importantes au titre de la Convention de 1969 fut commencée une semaine plus tard.

Chaque incident soulève ses problèmes spécifiques. Dans le cas du Braer, le mauvais temps balaya les émanations de pétrole déversé sur plus de 40 kilomètres dans les terres du lieu d'échouement du navire. Le risque d'intoxication contraignit les éleveurs à transporter les ovins sur d'autres zones, entraînant ainsi pour ces derniers des coûts additionnels de transport et l'alimentation des animaux. En quelques jours, un système destiné à remédier à ces différentes complications fut mis en place en accord avec les éleveurs, les autorités sanitaires et vétérinaires. Ces frais se sont élevés à environ 500.000 USD et furent directement payés par le bureau de gestion des réclamations.

Cet exemple peut apparaître infime eu égard aux nombreux problèmes pratiques que cause une pollution aux particuliers mais indique à la communauté locale l'attitude responsable que peut avoir un P&I Club. Cette attitude responsable permet en outre de bénéficier de l'aide de l'ensemble des intervenants de la communauté locale et de traiter en groupe de façon positive mais également légale les problèmes.

Un des autres problèmes conséquents liés aux pollutions, concerne l'activité de la pêche. Ce dur métier demande une attention particulière tant au niveau de la complexité des réclamations susceptibles d'être présentées que dans leurs montants. Lors de la catastrophe du Braer, une zone d'exclusion de pêche incluant plus de 18 fermes aquacoles fut mise en place. Cette décision sanitaire a entraîné une perte à court terme de revenus des différents propriétaires de ces fermes.

Skuld, en accord avec le FIPOLE et les représentants des propriétaires de ces fermes, acceptèrent que les saumons se trouvant dans cette zone d'exclusion devaient être détruits. En avril de la même année, les stocks détruits étaient remboursés aux propriétaires des fermes.

Le nombre important d'activités de pêches ou aquacoles se trouvant à proximité du lieu de l'enrochement du Braer entraîna des indemnités conséquentes dont la plus grande part concerna l'élevage de saumons (plus de 32 millions de dollars).

Dans le cas du "Sea Empress", la plus grosse difficulté découla de l'intérêt très récent et grandissant des Coréens pour des mollusques du nom de bigorneaux. Cette activité était si nouvelle qu'elle était encore exempte de tout quota. Ces particularités imposèrent un très grand travail dans l'étude de chaque réclamation afin de déterminer le préjudice réellement subi par l'ensemble des pêcheurs, nécessitant le recours à des spécialistes de l'économie de la pêche. En moins de deux mois, des paiements en avance furent estimés et réglés aux pêcheurs.

La représentation des réclamants :

Même si l'ensemble des clubs et en particulier SKULD adopte une approche concrète et pragmatique de la gestion des problèmes de pollution, une certaine hostilité demeure naturellement à l'égard du pollueur ou de son représentant. Bien souvent, cette hostilité résulte de l'absence d'organisation des différents réclamants empêchant ainsi la transmission d'informations entre le responsable du sinistre à l'origine de la pollution et les victimes de cette pollution. Bien souvent et probablement fort heureusement, pour les victimes, les avocats ont été à l'écart de ces catastrophes. Bien souvent, les victimes qui s'étaient regroupées avaient confiés la défense de leurs intérêts à un représentant qui était rémunérés sur le pourcentage d'indemnisation. Ceci peut constituer en quelque sorte une nouveauté pour les assureurs n'ayant pas eu à faire face à ce système très fréquemment employé aux Etats Unis, mais ne l'est malheureusement pas pour les Clubs. Les victimes doivent cependant vérifier que ce système sert bien et intégralement leurs intérêts.

Conclusion

En conclusion, je souhaiterais faire deux remarques :

- la première est d'ordre général et concerne l'indemnisation des victimes de dommages du fait de pollution. La Convention de 1969 et celui de la Convention de 1971 instaurent des systèmes dont l'efficacité ne peut être remise en cause car ils répondent aux attentes de la communauté internationale: la victime n'est pas contrainte de rapporter que le propriétaire du navire est bien responsable de cette pollution mais uniquement la réalité du préjudice effectivement subi du fait de cette pollution. Ces systèmes assurent la certitude d'une indemnisation. Deuxièmement, lors de la mise en vigueur du fond de 1971, seulement 14 Etats étaient membres. Aujourd'hui plus de 70 Etats sont membres de ce fonds.

Enfin, une remarque plus particulière : la fonction des Clubs est d'indemniser leurs membres des paiements effectués lors de l'engagement de leurs responsabilités. La

convention de 1969 a modifié quelque peu ce rôle, le Club pourrait être amené à indemniser de façon directe les victimes. Cette modification s'avère semble-t-il heureuse, dans la mesure où les Clubs ont jusqu'alors rempli de manière responsable leurs obligations, permettant ainsi d'éviter toute mise en cause du système mis en place par la Convention de 1969.

Convention pour Dommages dus à la Pollution par Hydrocarbures
1969

Responsabilité Exclusive du Propriétaire du Navire pour les Pollutions survenant dans les eaux Territoriales

MAIS

Le Propriétaire du Navire est en droit de limiter sa responsabilité

La limitation est calculée en fonction du tonnage du navire :

133 DTS par tonneau de jauge

Montant total de l'indemnisation est de 14 millions de DTS

Ce droit à limitation est supprimé s'il s'avère que l'événement résulte d'une faute personnelle du propriétaire du navire.

♣ SKULD

Le propriétaire du navire est exonéré de toute responsabilité s'il est rapporté que le dommage par pollution résulte :

- *d'un acte de guerre, d'hostilités, de guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène exceptionnel, inévitable et irrésistible ;*
- *d'un fait d'un tiers qui a délibérément agi ou omis d'agir avec l'intention de causer un dommage ;*
- *d'une négligence ou autre action dommageable quant à l'entretien des feux ou des aides à la navigation.*

La Convention de 1969 impose également au propriétaire du navire de souscrire une assurance ou d'avoir mis en place une garantie financière permettant l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution dès lors que son navire transporte plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.

Principales modifications apportées par le Protocole de 1992 :

La zone géographique des dommages par pollution par hydrocarbures :

- à l'intérieur des eaux territoriales
- mais également dans la zone des 200 milles correspondant à la Zone Exclusive Economique

Le Type de navire concerné :

- Navire pétrolier, transporteur d'hydrocarbures chargé ou non de ces hydrocarbures

♣ SKULD

Le type de pollution et de dommages concernés :

- Les dommages doivent résulter de pollution par hydrocarbures considérés comme persistants.
- Les dommages sont l'ensemble des préjudices et des coûts résultant directement de cette pollution à l'exception des pertes financières.
- Les coûts engagés consécutivement à la pollution pour prévenir ou nettoyer ou remettre en état les biens ou propriétés polluées sont également pris en compte qu'il y ait eu ou non déversement effectif d'hydrocarbures.

Les plafonds d'indemnisation sous la Convention de 1992 sont les suivants :

- | | |
|------------------------------------|---------------------------------|
| - Navires inférieurs à 5.000 GT | 3 Millions de DTS |
| - Navires de 5.000 GT à 140.000 GT | 3 Millions de DTS + 420 DTS /GT |
| - Navires de 140.000 GT et + | 59.7 Millions de DTS |

Le régime de suppression du droit à limitation est similaire à celui de la Convention de 1976 (Convention sur la limitation des créances maritimes) :

Ce droit est supprimé si et seulement si et seulement il y a faute ou omission intentionnelle du propriétaire du navire ou acte commis téméairement avec connaissance du dommage qui en résulterait probablement.