



COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA TRENTE-QUATRIÈME SESSION

(tenue les 23 et 27 octobre 2006)

Président: M. Carlos Ormaechea (Uruguay)
Vice-Président: M. Giancarlo Olimbo (Italie)

Ouverture de la séance

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.34/1.

2 Examen des pouvoirs

2.1 Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé, à sa session de mars 2005, d'instituer, à chaque session, une commission de vérification des pouvoirs composée de cinq membres élus par l'Assemblée sur proposition du président pour examiner les pouvoirs des délégations des États Membres, et que, lorsque le Comité exécutif tenait une session en parallèle avec une session de l'Assemblée, la Commission de vérification des pouvoirs instituée par l'Assemblée devrait également examiner les pouvoirs du Comité exécutif (article iv) du Règlement intérieur du Comité exécutif).

2.2 Le Comité exécutif a noté que, conformément à l'article 10 du Règlement intérieur de l'Assemblée, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait à sa 11ème session nommé les délégations de l'Algérie, de l'Australie, de la Fédération de Russie, du Mexique et de la Suède membres de la Commission de vérification des pouvoirs.

2.3 Les membres du Comité exécutif ci-après étaient présents à la session:

Algérie	Fédération de Russie	Royaume-Uni
Cameroun	Finlande	Singapour
Canada	France	Turquie
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)	Italie	Uruguay
Espagne	Portugal	
	République de Corée	

2.4 Après avoir examiné les pouvoirs des délégations des membres du Comité exécutif, la Commission de vérification des pouvoirs a fait savoir dans le document 92FUND/EXC.34/2/1 que

tous les membres du Comité exécutif susmentionnés avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme.

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

Allemagne	Grèce	Nigéria
Antigua-et-Barbuda	Îles Marshall	Norvège
Argentine	Irlande	Nouvelle-Zélande
Australie	Israël	Panama
Bahamas	Japon	Pays-Bas
Belgique	Lettonie	Philippines
Chypre	Libéria	Pologne
Colombie	Lituanie	Sri Lanka
Danemark	Malaisie	Suède
Émirats arabes unis	Malte	Vanuatu
Estonie	Maroc	Venezuela
Gabon	Mexique	
Ghana	Monaco	

2.6 Les États non membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Arabie saoudite	Équateur
Brésil	Pérou

2.7 Les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:

Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire)

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

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)

BIMCO

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

Comité maritime international (CMI)

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)

International Union of Marine Insurance (IUMI)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Aperçu

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.34/3, qui récapitule la situation concernant les huit sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à s'occuper depuis la 30^{ème} session du Comité, tenue en octobre 2005.

3.2 Sinistre en Allemagne et sinistre en Suède

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des informations figurant dans le document 92FUND/EXC.34/4 concernant un sinistre survenu en Allemagne ainsi qu'un sinistre survenu en Suède.

SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

Le sinistre

- 3.2.2 Il a été rappelé qu'entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut avait pollué le littoral allemand ainsi qu'un certain nombre d'îles allemandes proches de la frontière avec le Danemark en mer du Nord, que les autorités allemandes avaient mené des opérations de nettoyage en mer et à terre, et qu'environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable avaient été recueillies sur les plages.

Poursuites judiciaires

- 3.2.3 Il a été rappelé qu'en juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne avait engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure contre le propriétaire du pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) et son assureur, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (le West of England Club), demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions, soit €1,3 million (£881 000). Il a également été rappelé qu'en novembre 1998, le Fonds de 1992 avait été informé de la procédure engagée, et qu'en août 1999, il s'était porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts. Il a été rappelé en outre qu'afin que leurs demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans qui courait à compter de la date du sinistre, les autorités allemandes avaient engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 en juin 2002.
- 3.2.4 Le Comité a rappelé qu'en décembre 2002, le tribunal de première instance avait rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables des dommages par pollution. Il a été toutefois rappelé que le tribunal avait reconnu que le Gouvernement allemand n'avait pas fourni d'éléments établissant de manière concluante que le *Kuzbass* était le navire responsable, mais qu'il avait estimé que les éléments de preuve indirects indiquaient de manière accablante que tel était le cas.
- 3.2.5 Il a été rappelé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient fait appel du jugement, soutenant que le *Kuzbass* n'avait pas pu atteindre la zone de déchargement alléguée dans le délai disponible, que les analyses chimiques des échantillons de pollution ne fournissaient pas de preuve concluante attestant que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, et que trois autres navires ayant auparavant transporté des cargaisons de pétrole brut de Libye se trouvaient au sud de la mer du Nord au moment des faits et auraient donc pu provoquer la pollution.
- 3.2.6 Le Comité a rappelé qu'à une audience tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein avait fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusque-là ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* ait été à l'origine de la pollution et avait en particulier attiré l'attention sur les autres navires qui auraient pu causer la pollution et sur lesquels les autorités allemandes n'avaient pas mené d'enquête. Il a été rappelé que la cour avait émis des réserves quant à l'exactitude des éléments de preuve indirects et sur l'interprétation qui en avait été donnée par le tribunal de première instance. Il a également été rappelé que, se fondant sur les documents qui avaient été soumis jusque-là, la cour d'appel avait indiqué que les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand et que la cour avait vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable aux termes de laquelle le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €120 000

(£81 000), les dépenses récupérables étant partagées entre ce dernier et le propriétaire du navire et le West of England Club sur la base de 92 % - 8 %.

- 3.2.7 Il a été rappelé qu'à la session de mars 2005 du Comité exécutif, l'Administrateur avait proposé que, au vu des éléments de preuve disponibles et des indications de la cour d'appel quant à l'issue probable de la procédure judiciaire, il soit autorisé à rechercher une transaction à l'amiable avec les autres parties. Le Comité a rappelé que, s'il est vrai qu'il y avait eu des motifs raisonnables de soupçonner que le *Kuzbass* avait été à l'origine de la pollution, les éléments de preuve étaient largement de nature indirecte, et que, en avançant leurs arguments, les autorités allemandes avaient cherché à convaincre le tribunal de première instance que ces éléments de preuve étaient suffisants pour faire peser sur le propriétaire du navire l'obligation de prouver que le *Kuzbass* n'était pas à l'origine de la pollution. Il a également été rappelé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient proposé un règlement à l'amiable de la question incluant toutes les parties concernées, au titre duquel le propriétaire du navire et le West of England Club acquitteraient 18 % et le Fonds de 1992 82 % de toutes les pertes dont il aurait été établi que la République fédérale d'Allemagne les avait encourues du fait du sinistre. Il a été rappelé en outre que le Fonds de 1992 avait reçu du Gouvernement allemand des documents à l'appui de la demande, que le Gouvernement serait habilité, en droit allemand, à toucher des intérêts au taux légal sur toute perte établie, et que tout accord de règlement devrait inclure la question de la répartition des frais de justice encourus par les parties respectives.
- 3.2.8 Il a été rappelé que le Comité avait décidé d'autoriser l'Administrateur à chercher à parvenir à une transaction à l'amiable avec toutes les autres parties en cause (à savoir la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire et le West of England Club) et à conclure un tel accord au nom du Fonds de 1992, à condition que le montant devant être versé par le propriétaire du navire et par le West of England Club dépasse les 18 % initialement offerts.
- 3.2.9 Le Comité a rappelé qu'à la suite de la session de mars 2005, le West of England Club et le propriétaire du navire avaient augmenté leur offre, la portant de 18 % à 20 %, et que, au vu de la décision du Comité exécutif, l'Administrateur avait décidé d'accepter la proposition de règlement faite.
- 3.2.10 Il a été noté que le Fonds de 1992 et le West of England Club avaient, avec l'assistance de l'ITOPF, évalué la demande d'indemnisation présentée par les autorités allemandes à DM2,1 millions soit €1,1 million (£745 000) et qu'on s'attendait à ce qu'un accord de règlement soit conclu très prochainement entre le Fonds et le West of England Club d'une part et le Gouvernement allemand de l'autre.
- 3.2.11 La délégation allemande a exprimé sa reconnaissance au Fonds de 1992 pour les efforts déployés afin de régler les questions en suspens concernant ce sinistre. Elle a déclaré que le Gouvernement fédéral n'avait guère eu à voir avec le sinistre, mais que les autorités allemandes responsables et le Secrétariat avaient collaboré de manière constructive. La délégation a en outre indiqué qu'elle était satisfaite du résultat de l'affaire et a formé le vœu que la demande des autorités allemandes soit réglée dans un avenir proche.

SINISTRE SURVENU EN SUEDE

Le sinistre

- 3.2.12 Il a été rappelé qu'entre le 23 septembre et les premiers jours d'octobre 2000, des hydrocarbures persistants s'étaient échoués sur les rivages de Fårö et de Gotska Sandön, deux îles situées au nord de l'île de Gotland, dans la mer Baltique, et par la suite sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm. Il a également été rappelé que le Service des garde-côtes de Suède, l'Agence suédoise des services de secours, ainsi que les municipalités, avaient mené des opérations de nettoyage, et que quelque 20 m³ de pétrole avaient ainsi été récupérés en mer et sur le rivage.

- 3.2.13 Le Comité a rappelé que, d'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie) et que, selon le Service des garde-côtes, l'analyse avait montré que les échantillons de pétrole prélevés sur les îles contaminées correspondaient à ceux prélevés dans l'*Alambra*.
- 3.2.14 Il a été rappelé que l'*Alambra* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club) et que le propriétaire du navire et l'assureur avaient soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

Actions en justice contre le propriétaire /Club et le Fonds

- 3.2.15 Il a été rappelé qu'en septembre 2003, le Gouvernement suédois avait engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action contre le propriétaire du navire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra* et demandant une indemnisation de SKr 5 260 364 (£388 000) pour les opérations de nettoyage. Il a été rappelé en outre que le Gouvernement avait également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 à titre de mesure de protection pour éviter que la demande d'indemnisation adressée au Fonds ne soit frappée de prescription, invoquant la responsabilité qu'avait le Fonds de 1992 de l'indemniser si ni le propriétaire ni le London Club n'étaient déclarés tenus de verser une indemnisation.
- 3.2.16 Il a été noté qu'en juin 2006, le Gouvernement suédois, le propriétaire du navire et le London Club étaient parvenus à un accord de règlement à l'amiable sans qu'aucune responsabilité ne soit reconnue par aucune partie. Le Comité a noté que, de ce fait, les actions en justice en instance contre le propriétaire du navire et le London Club avaient été retirées. Il a été noté qu'en juin 2006 également, le Gouvernement suédois et le Fonds de 1992 avaient conclu un accord de règlement aux termes duquel le premier acceptait de verser au second SKr 79 000 (£5 900), somme qui correspondait à l'ensemble des dépens du Fonds et de ses frais d'experts. Le Comité a relevé que, de ce fait, la procédure en instance devant le tribunal contre le Fonds avait été retirée et que, en ce qui concernait le Fonds, l'affaire était classée.

3.3 *Dolly*

Le sinistre

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation concernant le sinistre du *Dolly* telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.34/5.
- 3.3.2 Il a été rappelé que le 5 novembre 1999, le *Dolly* avait sombré par 20 mètres de fond dans la baie du Robert (Martinique), alors qu'il transportait quelque 200 tonnes de bitume. Le Comité a rappelé qu'il existait un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles près de l'endroit où le navire s'était échoué, qu'on pratiquait la pêche artisanale dans le secteur et que l'on avait craint que la pêche et la mariculture ne soient affectées si le bitume venait à s'échapper.
- 3.3.3 Il a été rappelé que le *Dolly* était à l'origine un navire destiné au transport de marchandises diverses qui, par la suite, avait été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison.
- 3.3.4 Il a été rappelé que le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. Il a également été rappelé que les autorités avaient demandé au propriétaire du navire, une société de Sainte-Lucie, de procéder à l'enlèvement de l'épave mais que celui-ci, sans doute faute de fonds, n'avait pas obtempéré.
- 3.3.5 Le Comité a rappelé que, le propriétaire du navire n'ayant pris aucune mesure pour empêcher la pollution, les autorités françaises avaient fait procéder à l'enlèvement de 3,5 tonnes

d'hydrocarbures de soute et demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Il a été rappelé que ces sociétés avaient soumis des propositions sur la base de plusieurs inspections de l'épave menées par des plongeurs en octobre et novembre 2000 et que les autorités françaises avaient remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces sociétés.

- 3.3.6 Il a été rappelé qu'en juillet 2001, le Comité avait estimé, comme l'Administrateur, que, l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en était donnée dans les Conventions de 1992 et que le Comité avait chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume.
- 3.3.7 Il a été rappelé qu'en juillet 2001, l'Administrateur avait fait part au Gouvernement français de l'avis des experts du Fonds concernant les différentes propositions et avait en outre souligné que toute demande présentée par les autorités françaises, au titre d'opérations menées à bord de l'épave du *Dolly*, serait examinée à l'aune des critères en matière de recevabilité établis par le Fonds et que le Fonds n'approuverait pas le coût des opérations avant que celles-ci n'aient été effectuées.
- 3.3.8 Il a été rappelé qu'en août 2004, les autorités françaises avaient signalé au Fonds qu'un contrat avait été accordé à un consortium composé notamment d'une société française de plongée et des directeurs d'un port de plaisance de la Martinique. Il a été rappelé que les opérations avaient commencé en octobre 2004, mais que, sous l'effet d'une forte mer et de plusieurs problèmes d'ordre pratique imprévus, l'enlèvement des trois citernes contenant le bitume de la cale avait pris plus de temps que prévu et s'était révélé plus difficile que ce à quoi l'on s'attendait. Il a été rappelé qu'à la mi-décembre, les entrepreneurs avaient retiré les citernes de la cale à l'aide de sacs de flottaison et les avaient posées au fond de la mer près de l'épave pour qu'elles y restent jusqu'en mars 2005, période où les conditions météorologiques seraient plus propices au remorquage des citernes en cale sèche.
- 3.3.9 Le Comité a rappelé que les opérations avaient repris en mars 2005 comme prévu, mais que, d'autres problèmes techniques ayant été rencontrés, le remorquage des citernes jusqu'au rivage et l'enlèvement du bitume n'avaient pas été terminés avant juillet 2005.

Poursuites judiciaires

- 3.3.10 Il a été rappelé qu'en octobre 2002, le Gouvernement français avait engagé une procédure contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 demandant provisoirement FF1,2 million ou €232 000 (£160 000) au titre des dépenses engagées pour éliminer les hydrocarbures de soute du *Dolly*, indiquant dans l'ordonnance d'assignation que le remboursement d'autres dépenses pour un montant dépassant €2 millions (£1,3 million) serait demandé au titre de l'enlèvement de la cargaison.
- 3.3.11 Le Comité a noté qu'en mars 2006, le Gouvernement français avait présenté une demande d'indemnisation de €1 388 361 (£980 000), qui représentait le coût de l'enlèvement des hydrocarbures de soute et de la cargaison de bitume à bord de l'épave et qu'en juin 2006, cette demande avait été portée à €1 457 753 (£1 030 000) pour tenir compte de la majoration des dépenses en raison des problèmes techniques et météorologiques rencontrés.
- 3.3.12 Il a été noté que le propriétaire du navire n'avait pas les moyens financiers d'honorer une demande d'indemnisation et que le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité et que, cela étant, l'Administrateur avait décidé que le Fonds de 1992 devrait indemniser le Gouvernement français en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

- 3.3.13 Le Comité a noté qu'en août 2006, l'Administrateur avait approuvé le montant de la demande d'indemnisation présentée, soit €1 457 753 (£1 030 000) et que cette somme avait été versée au Gouvernement français le 6 octobre 2006. Il a été noté qu'en raison du règlement de sa demande d'indemnisation, le Gouvernement français avait entrepris de retirer l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds.
- 3.3.14 La délégation française a confirmé que le Gouvernement français avait retiré l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds de 1992. Elle a remercié l'Administrateur et le Secrétariat d'avoir traité la demande promptement et avec efficacité.

3.4 Erika

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*, telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.34/6, 92FUND/EXC.34/6/Add.1, 92FUND/EXC.34/6/Add.2 et 92FUND/EXC.34/6/Add.3.

Montant maximum disponible pour indemnisation

- 3.4.2 Il a été rappelé que le montant maximum disponible pour indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (135 millions de droits de tirages spéciaux (DTS)) s'élevait en monnaie nationale, selon les calculs faits par l'Administrateur en suivant les instructions du Comité exécutif, à FFfr1 211 966 811 correspondant à €184 763 149 (£125 millions).

Fonds de limitation du propriétaire du navire

- 3.4.3 Il a été rappelé qu'à la demande du propriétaire du navire, le tribunal de commerce de Nantes avait ordonné en mars 2000 l'ouverture de la procédure en limitation. Il a également été rappelé que le tribunal avait fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733, soit €12 843 484 (£8,7 millions), et avait fait savoir que le propriétaire avait constitué un fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire, la société Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).
- 3.4.4 Le Comité a rappelé qu'en 2002 le fonds de limitation avait été transféré du tribunal de commerce de Nantes au tribunal de commerce de Rennes. Il a également été rappelé qu'en janvier 2006 le Fonds de limitation avait été transféré à nouveau, cette fois au tribunal de commerce de Saint-Brieuc.

Engagements pris par Total SA et le Gouvernement français

- 3.4.5 Le Comité a rappelé que Total SA s'était engagé à ne pas présenter contre le Fonds de 1992 ni contre le fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur de demandes d'indemnisation au titre du coût des interventions sur l'épave, du nettoyage du rivage, de l'évacuation des déchets mazoutés et de la campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si, du fait de ces demandes, le montant total de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépassait le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992.
- 3.4.6 Il a été rappelé que le Gouvernement français s'était lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé, mais que les demandes présentées par l'État français l'emporteraient sur celles de Total SA s'il restait encore des fonds une fois que toutes les autres demandes auraient été intégralement acquittées.

Bilan des demandes d'indemnisation

- 3.4.7 Le Comité a noté qu'au 15 septembre 2006, 6 991 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €387 millions (£262 millions), et que 98,4 % des demandes avaient été évaluées. Il a été noté que quelque 1 060 demandes, d'un montant total de €24 millions (£16,2 millions), avaient été rejetées.
- 3.4.8 Il a été noté qu'au 21 octobre 2006, des indemnités avaient été versées au titre de 5 656 demandes pour un montant total de €27,8 millions (£87 millions), dont €2,8 millions (£8,8 millions) à la charge de la Steamship Mutual et €15 millions (£78,2 millions) à la charge du Fonds de 1992.

Paiements au Gouvernement français

- 3.4.9 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2003, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à faire des versements à l'État français dans la mesure où il estimait qu'il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait de devoir verser au titre d'autres demandes (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.4.11).
- 3.4.10 Il a été rappelé qu'en décembre 2003, l'Administrateur avait décidé qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à effectuer des paiements à l'État français, et que le Fonds avait effectué un premier paiement de €10,1 millions (£7 millions) à l'État français correspondant à la demande subrogée présentée par ce dernier au titre des paiements complémentaires versés aux demandeurs du secteur du tourisme, suivi en octobre 2004 d'un versement supplémentaire de €6 millions (£4,2 millions) correspondant aux paiements complémentaires versés par le Gouvernement français dans le cadre du mécanisme géré par l'OFIMER permettant de procéder à des versements d'urgence aux demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture et de la production de sel. Il a été rappelé en outre qu'en décembre 2005, le Fonds de 1992 avait versé €15 millions (£10,3 millions) à l'État français à titre d'acompte sur les frais engagés par les autorités françaises pour les opérations de nettoyage.
- 3.4.11 Le Comité a noté qu'après avoir réévalué le montant total des demandes d'indemnisation recevables en septembre 2006, l'Administrateur avait estimé qu'il y avait une marge suffisante pour procéder à un paiement supplémentaire de €10 millions (£6,8 millions) à l'État français au titre des dépenses engagées par ce dernier pour les opérations de nettoyage et que ce paiement avait été effectué le 20 octobre 2006.
- 3.4.12 La délégation française a remercié l'Administrateur pour cette dernière somme versée au Gouvernement français et a demandé à être tenue au courant des faits nouveaux en ce qui concerne les jugements du tribunal au titre des demandes d'indemnisation adressées au Fonds.

Cause du sinistre

- 3.4.13 Il a été rappelé que l'autorité maritime de Malte (MMA) avait publié un rapport d'expertise sur la cause du sinistre en septembre 2000 et que du côté français la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer (CPEM) avait publié son rapport d'enquête sur le sinistre en décembre 2000 (document 92FUND/EXC.14/5/Add.1; voir également le Rapport annuel 2001, pages 118 et 119).
- 3.4.14 Il a également été rappelé que des poursuites au pénal avaient été engagées contre le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), la société gestionnaire elle-même, le directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), trois officiers de la marine française chargés du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et un de ses directeurs, ainsi que Total SA et quelques-uns de ses cadres supérieurs. Le Comité a noté que le procès devait commencer le 12 février 2007.

- 3.4.15 Il a été rappelé en outre qu'en janvier 2000, à la demande de la société Total International Limited (Total), propriétaire de la cargaison de l'*Erika*, et des assureurs de Total et d'autres parties concernées, le tribunal de commerce de Dunkerque avait nommé un groupe d'experts chargé d'enquêter sur les circonstances et la cause du sinistre et de reconstituer le processus qui avait abouti à la rupture des structures internes de l'*Erika*. Il a été noté que le groupe se composait de quatre experts maritimes assistés d'un spécialiste de l'architecture navale et des procédures propres aux sociétés de classification ainsi que d'un expert en métallurgie et d'un certain nombre de techniciens de l'Institut de soudures de Paris qui avaient été consultés pour des études et des calculs concernant les structures.
- 3.4.16 Le Comité a noté que le Groupe avait soumis son rapport en novembre 2005.
- 3.4.17 Il a été noté que dans le rapport les experts avaient exprimé l'opinion que les structures internes de l'*Erika* étaient conformes aux règles arrêtées en 1973 par Nippon Kaiji Kyokai, la société de classification qui avait suivi la construction du navire. Il a également été noté que sur la base de la documentation fournie par RINA, ils avaient confirmé que les structures internes du navire étaient conformes aux règles de classification de cette société telles qu'elles étaient en vigueur en 1998, mais que d'après les mesures et les calculs effectués sur l'épave et sur les fragments d'acier récupérés sur l'épave, l'épaisseur des structures d'acier de l'*Erika* lorsque RINA avait pris la relève était inférieure aux limites acceptables.
- 3.4.18 Le Comité a noté que les experts avaient également conclu que le processus qui avait amené à la rupture de l'*Erika* pouvait être résumé comme suit:
- Les structures internes qui supportaient le bordé de muraille à proximité de la citerne à ballast de tribord n° 2 et la cloison longitudinale entre la citerne à cargaison centrale n° 3 et la citerne à ballast de tribord n° 2, qui avaient été sévèrement corrodées, ont souffert de cassures. Les cassures sur le bordé de muraille se situaient au-dessous de la ligne de flottaison et ont permis à l'eau de mer de s'engouffrer dans la citerne à ballast de tribord n° 2. Cet envahissement s'est combiné avec l'écoulement de la cargaison entre la citerne centrale n° 3 et la citerne à ballast de tribord n° 2.
 - L'inondation a entraîné la détérioration des structures internes dans la citerne à ballast de tribord n° 2 et notamment le détachement d'une section du bordé de muraille se trouvant à proximité de la citerne à ballast, ce qui a provoqué une augmentation du volume d'eau envahissant la citerne et a donc contribué à ce que des contraintes hydrodynamiques excessives s'exercent sur le reste des structures internes de la citerne à ballast.
 - Ces contraintes excessives, qui venaient s'ajouter aux moments de flexion créés par la houle, ont fait que l'*Erika* s'est plié vers l'extérieur, que le bordé du pont s'est déformé dans ce secteur et que le fond du navire s'est rompu, ce qui a entraîné la séparation des sections avant et arrière.
- 3.4.19 Il a été noté que, selon les experts, le capitaine et l'équipage avaient fait face à cette situation avec professionnalisme et que même si le capitaine avait pu comprendre pleinement la situation qui s'était développée, cela n'aurait eu aucun effet sur le déroulement des événements qui avaient abouti à la perte du navire. Pendant le déroulement du sinistre, le capitaine avait respecté le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures à deux exceptions près: d'une part il n'avait pas informé les autorités françaises que des hydrocarbures s'échappaient de l'*Erika* et d'autre part il n'avait pas pris contact avec le conseiller technique de RINA.
- 3.4.20 Il a été noté qu'en ce qui concerne Total, les experts avaient exprimé l'opinion que ni au moment de l'affrètement ni pendant l'inspection de contrôle il n'aurait été possible à Total de déceler l'état de corrosion des structures internes de l'*Erika*.

- 3.4.21 Le Comité a noté que les experts avaient également déclaré que Panship en sa qualité de gestionnaire technique de l'*Erika*, qui avait arrêté et supervisé les réparations effectuées pendant l'été 1998, aurait eu connaissance de la détérioration des structures internes relevées dans leur rapport et que RINA, en tant que société de classification, aurait également eu connaissance de cette détérioration dans la mesure où elle avait eu la responsabilité du contrôle des travaux qui avaient été menés conformément à ses règles de classification. Il a été noté que les experts avaient également laissé entendre que RINA n'avait pas suivi les procédures normales pour la délivrance des certificats de classification à l'occasion de la visite annuelle effectuée en août/novembre 1999.
- 3.4.22 Il a été noté que les experts avaient également conclu que les parties qui avaient réagi au sinistre n'avaient pas été en mesure d'influer sur le sort de l'*Erika* et que, compte tenu de l'état de ses structures internes lorsqu'il avait quitté Dunkerque, l'*Erika* était condamné à se briser étant donné le mauvais temps qui sévissait à l'époque des faits.

Actions récursoires engagées par le Fonds de 1992

- 3.4.23 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2002 (document 92FUND/EXC.18/14, paragraphes 3.4.30 et 3.4.32), le Comité exécutif avait décidé d'autoriser l'Administrateur à contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à entamer, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de prescription de trois ans, des actions récursoires contre les parties ci-après:

Tevere Shipping Co Ltd (propriétaire immatriculé de l'*Erika*)
Steamship Mutual (assureur en responsabilité de l'*Erika*)
Panship Management and Services Srl (gestionnaire de l'*Erika*)
Selmont International Inc (armateur-affréteur de l'*Erika*)
Total Fina Elf SA (société de holding)
Total Raffinage Distribution SA (chargeur)
Total International Ltd (vendeur de la cargaison)
Total Transport Corporation (affréteur au voyage de l'*Erika*)
RINA Spa/Registro Italiano Navale (société de classification)

- 3.4.24 Il a également été rappelé que le 11 décembre 2002, le Fonds de 1992 avait engagé des actions devant le tribunal de grande instance de Lorient contre les parties énumérées au paragraphe 3.4.23 ci-dessus.
- 3.4.25 Il a été rappelé en outre qu'à l'issue de la session d'octobre 2002 du Comité, l'Administrateur avait appris que la société de classification, Bureau Veritas, avait inspecté l'*Erika* avant que la classe ne soit transférée à RINA, qu'il avait décidé que le Fonds de 1992 devait entamer une action récursoire, à titre conservatoire, contre le Bureau Veritas, et que cette action avait également été engagée devant le tribunal de grande instance de Lorient le 11 décembre 2002.
- 3.4.26 Le Comité a rappelé que, comme indiqué au paragraphe 3.4.14 ci-dessus, des poursuites pénales avaient été engagées entre autres contre le directeur adjoint de CROSS et trois officiers de la marine française. Il a été noté que si leur culpabilité était établie, le Fonds de 1992 pourrait être fondé à entamer une action récursoire contre l'État français, mais que le Fonds n'était pas à même de décider s'il était fondé à entreprendre une telle action tant que le procès au pénal n'aurait pas eu lieu.
- 3.4.27 Il a été rappelé qu'en droit français le délai de prescription en matière commerciale – sous réserve de nombreuses exceptions – était généralement de 10 ans et que pour les questions engageant la responsabilité d'organes publics, il y avait lieu, afin d'éviter que les droits à une indemnisation ne soient frappés de prescription, de notifier toute demande d'indemnisation à l'Administration française avant le 31 décembre de la quatrième année suivant l'événement à l'origine de la demande d'indemnisation, c'est-à-dire, dans le cas du sinistre de l'*Erika*, le 31 décembre 2003 au plus tard. Le Comité a rappelé que le Fonds de 1992 avait effectué ladite notification

en décembre 2003 et que l'État français avait accepté que, du fait de cette notification, le délai de prescription soit interrompu.

- 3.4.28 Il a été noté que sur la base des rapports d'enquête établis par la MMA, la CPEM et en particulier le rapport du groupe d'experts nommé par le tribunal de grande instance de Dunkerque, le Fonds de 1992 serait fondé à poursuivre les actions récursoires qu'il avait engagées en 2002 contre certaines des parties visées aux paragraphes 3.4.23 et 3.4.26, mais cela ne semblait pas être le cas pour les actions récursoires engagées contre d'autres parties.
- 3.4.29 Il a été noté toutefois, qu'au cours de la procédure pénale évoquée au paragraphe 3.4.14 ci-dessus, de nouvelles preuves pouvaient être mises au jour qui pourraient être importantes pour le Fonds au moment de prendre une décision en matière d'actions récursoires. Sur la base de ces considérations, le Comité exécutif a décidé, comme l'avait proposé l'Administrateur, de différer sa décision concernant la poursuite des actions récursoires contre la totalité ou quelques-unes des parties visées aux paragraphes 3.4.23, 3.4.25 et 3.4.26.

Actions en justice

- 3.4.30 Le Comité a rappelé que le Conseil général de Vendée et un certain nombre d'autres instances, tant publiques que privées, avaient intenté des actions devant divers tribunaux contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, des sociétés du groupe Total SA et d'autres parties, demandant que les défendeurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1992 avait demandé à être autorisé à se porter partie intervenante dans les procédures. Il a été noté que jusqu'ici, seules des audiences sur la procédure avaient eu lieu.
- 3.4.31 Il a été rappelé que l'État français avait intenté des poursuites auprès du tribunal de grande instance de Lorient contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management and Services Srl, Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc, le fonds de limitation visé au paragraphe 3.4.3 ci-dessus, et le Fonds de 1992, pour des demandes d'un montant de €190,5 millions (£132 millions).
- 3.4.32 Il a également été rappelé que quatre sociétés appartenant au groupe Total SA avaient introduit des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, le Fonds de 1992 et d'autres parties pour demander une indemnisation de €143 millions (£97 millions).
- 3.4.33 Il a été rappelé que la Steamship Mutual avait engagé des poursuites auprès du tribunal de commerce de Rennes contre le Fonds de 1992, demandant notamment au tribunal de noter que, s'acquittant des obligations qui lui incombaient en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Steamship Mutual avait versé €12 843 484 (£8,7 millions), c'est-à-dire le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, en accord avec le Fonds de 1992 et son Comité exécutif. La Steamship Mutual avait également demandé au tribunal de déclarer qu'elle avait rempli toutes les obligations que lui imposait la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, que le montant de limitation avait été acquitté et que le propriétaire du navire était exonéré de la responsabilité qui lui incombait en vertu de la Convention. Il a également été rappelé que la Steamship Mutual avait demandé en outre au tribunal d'ordonner au Fonds de 1992 de rembourser tout montant que l'assureur du propriétaire du navire aurait versé au-delà du montant de limitation.
- 3.4.34 Le Comité a rappelé que des demandes se chiffrant au total à €197 millions (£137 millions) avaient été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire constitué par la Steamship Mutual et que cette somme englobait les demandes formées par l'État français et par Total SA. Il a été noté toutefois que la plupart de ces demandes, autres que celles de l'État français et de Total SA, avaient fait l'objet d'un accord et qu'il semblerait donc qu'elles doivent être retirées à l'égard du fonds de limitation dans la mesure où elles portaient sur le même

préjudice ou dommage. Il a également été noté que le Fonds de 1992 avait reçu officiellement du liquidateur du fonds de limitation les notifications des demandes formées contre ce fonds.

- 3.4.35 Il a été noté que 796 demandeurs avaient engagé des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Le Comité a noté que des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 438 de ces demandeurs, que les tribunaux s'étaient prononcés sur 86 demandes d'indemnisation et que des actions engagées par 272 demandeurs (y compris 145 paludiers) étaient toujours en instance. Il a été noté que le montant total de ces demandes, hors les demandes de l'État français et de Total SA, étaient de €60 millions (£41 millions).
- 3.4.36 Le Comité a noté que le Fonds de 1992 poursuivrait les discussions avec les demandeurs dont les demandes n'étaient pas frappées de prescription afin d'aboutir, s'il y avait lieu, à des règlements à l'amiable.

Jugements des tribunaux concernant les demandes formées contre le Fonds de 1992^{<1>}

- 3.4.37 Le Comité a pris note de 14 jugements concernant des demandes formées contre le Fonds de 1992 qui avaient été rendues publiques depuis la session de mai 2006 du Comité exécutif et qui étaient résumées dans les documents 92FUND/EXC.34/6, 92FUND/EXC.34/6/Add.2 et 92FUND/EXC.34.6/Add.3. Le Comité a noté en particulier les renseignements donnés à propos de ces jugements présentés aux paragraphes 3.4.38 à 3.4.46.

Tribunal de commerce de Saintes

Fabricant de filets et autres matériels de pêche

- 3.4.38 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2000, le Comité exécutif avait décidé de rejeter une demande présentée par un fabricant de filets et autres matériels de pêche dont les ventes auraient baissé; son entreprise était située à environ 100 kilomètres au sud de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures et il vendait surtout à des commerçants qui revendaient ensuite les filets et autres matériels de pêche aux pêcheurs travaillant dans les zones touchées par le déversement (document 92FUND/EXC.9/12, paragraphes 3.6.35 et 3.6.36). Il a été rappelé que le Comité avait estimé que puisque l'activité du demandeur était éloignée de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures, l'entreprise de celui-ci ne pouvait être considérée comme faisant partie intégrante de l'économie de ladite zone et qu'il n'y avait par conséquent pas un degré de proximité raisonnable entre les pertes alléguées et la contamination.
- 3.4.39 Le Comité a noté que le demandeur avait porté sa demande devant le tribunal de commerce de Saintes, pour un montant de €184 000 (£124 700), dont €19 000 (£80 700) au titre d'une baisse de revenus et €65 000 (£44 000) pour les pertes financières subies du fait de la diminution de la trésorerie.
- 3.4.40 Il a été noté que le tribunal avait prononcé un jugement en juin 2006, déclarant que les tribunaux nationaux n'étaient pas liés par les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds et qu'il appartenait au tribunal d'interpréter le concept de 'dommage par pollution' énoncé dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer à chaque cas particulier en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre l'évènement et les dommages causés. Il a également été noté que le tribunal avait fait valoir que la demande répondait aux critères de recevabilité du Fonds étant donné que les clients du demandeur étaient en grande majorité installés dans la zone affectée; que la vente des filets de pêche représentait une part substantielle du chiffre d'affaires du demandeur; que le demandeur ne disposait pas d'autres sources d'approvisionnement ou de débouchés commerciaux; que l'entreprise du demandeur formait partie intégrante de l'économie de la zone touchée et que la

<1> Ces jugements ont été également rendus à l'encontre du propriétaire du navire et de la Steamship Mutual. Pour ne pas surcharger le texte des paragraphes 3.4.37 à 3.4.47, il n'est fait référence qu'au seul Fonds de 1992.

demande de celui-ci portait uniquement sur les activités ayant un lien géographique direct avec la zone touchée par le déversement.

- 3.4.41 Il a été noté que s'appuyant sur le rapport de l'expert judiciaire, le tribunal avait accepté la partie de la demande relative à la perte de revenus, soit €19 000 (£80 700), et évalué la partie concernant les pertes financières à €32 000 (£21 700). Le Fonds avait reçu l'injonction de payer la somme de €51 000 (£102 300). Le Comité a noté que le tribunal avait également ordonné l'exécution provisoire du jugement et qu'à la suite de la requête présentée par le demandeur, le Fonds avait versé la somme accordée par le tribunal.
- 3.4.42 Le Comité exécutif a noté que, bien que le tribunal ait adopté une position différente de celle du Fonds en ce qui concerne la recevabilité, il avait pris sa décision sur la base des critères de recevabilité des demandes arrêtés par le Fonds et avait fait une évaluation raisonnable des éléments de preuve fournis par le demandeur. Comme recommandé par l'Administrateur, le Comité a donc décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas interjeter appel du jugement.

Tribunal de commerce de Saint-Nazaire

Revendeur de matériel pour sports nautiques

- 3.4.43 Le Comité a noté que le tribunal de commerce de Saint-Nazaire avait rendu un jugement concernant une demande d'indemnisation présentée par une entreprise de vente de matériel pour sports nautiques d'un montant de €35 487 (£24 000) au titre des pertes subies en 2000 à la suite du sinistre de l'*Erika*. Il a été noté que l'entreprise avait une double activité de ventes de planches à voile, accessoires et vêtements et de ventes de bateaux à des particuliers et à des écoles de voile. Il a également été noté que bien que le Fonds ait reconnu comme étant recevable en principe la perte de revenus liée à la diminution des ventes de planches à voile, d'accessoires et vêtements, il avait rejeté la demande d'indemnisation liée à la diminution des ventes de bateaux en faisant valoir que l'achat de bateaux était un investissement à long terme et donc moins susceptible d'être touché par un événement à court terme, tel que le sinistre de l'*Erika*, et que les ventes concernaient essentiellement les clubs de voile et autres entreprises du secteur du tourisme (mais pas directement les touristes). Il a été noté que dans le jugement qu'il avait rendu, le tribunal avait déclaré que les règles adoptées par le Fonds, et figurant dans le Manuel des demandes d'indemnisation, ne rejetaient pas de manière catégorique les demandes présentées par les prestataires de services à d'autres entreprises du secteur du tourisme ('demandes du secteur du tourisme de deuxième degré' dans la terminologie du Fonds), étant donné que le Manuel spécifiait que les demandes de cette nature ne donnaient pas 'normalement' droit à une indemnisation et que le texte laissait une certaine marge d'interprétation pour accorder une indemnisation à ces demandeurs. Il a été noté en outre que le tribunal avait estimé que 20 % des bateaux étaient vendus à des particuliers et que la demande d'indemnisation en raison d'une diminution de ces ventes était en principe recevable. Le Comité a noté que le tribunal avait également estimé que les autres 80 % des bateaux étaient vendus à des clubs de voile et que la réduction de ces ventes était aussi recevable à des fins d'indemnisation dans la limite des sommes disponibles après indemnisation des victimes au premier degré. Il a été noté que le tribunal avait décidé de demander aux experts du Fonds de réexaminer cette partie de la demande d'indemnisation.
- 3.4.44 Le Comité a noté que l'Administrateur étudiait la question de savoir s'il fallait faire appel de ce jugement au vu de la déclaration du tribunal selon laquelle une partie de la demande qui, selon la terminologie du Fonds, était une demande du secteur du tourisme du second degré, était recevable 'dans la limite des sommes disponibles après indemnisation des victimes au premier degré'. Il a été noté que de l'avis de l'Administrateur, cette déclaration ne respectait pas le principe énoncé dans les Conventions de 1992 selon lequel les demandes étaient recevables ou ne l'étaient pas, et que toutes les demandes devaient être traitées de la même manière (voir l'article V.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et article 4.5 de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

Exploitant d'un terrain de camping

- 3.4.45 Le Comité a pris note d'un jugement rendu à propos d'une demande d'indemnisation présentée par l'exploitant d'un terrain de camping au Croisic d'un montant de €252 462 (£171 000) au titre de pertes subies en 2000. Il a été noté que le Fonds avait évalué ces pertes à €135 466 (£92 000), qu'un versement provisoire de €108 301 (£74 000) avait été effectué en faveur du demandeur, mais que celui-ci avait par la suite refusé d'accepter le versement du solde de €27 165 (£18 000) et avait intenté une action contre le Fonds demandant une indemnisation de €92 838 (£130 000).
- 3.4.46 Le Comité a noté que dans son jugement le tribunal avait accordé au demandeur €192 554 moins la somme déjà versée par le Fonds et avait estimé que le Fonds, dans son évaluation de la demande, avait déduit à tort le salaire reçu par le demandeur en considérant que ce salaire était une dépense qui avait en fait été économisée. Il a été noté que l'Administrateur, en consultation avec l'avocat et les experts français du Fonds, examinait l'opportunité de faire appel de ce jugement.

Analyse par l'Administrateur des jugements rendus contre le Fonds de 1992

- 3.4.47 L'Administrateur s'est référé au fait que les 86 jugements avaient été rendus pour l'essentiel en faveur du Fonds. Il a mentionné que certains tribunaux avaient appliqué les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds, d'autres avaient fait observer que les tribunaux n'étaient pas liés par ces critères mais que ceux-ci constituaient une référence utile, et d'autres encore avaient ignoré ces critères, mais étaient généralement arrivés aux mêmes conclusions que celles auxquelles on serait parvenu sur la base de ces critères. L'Administrateur a appelé particulièrement l'attention sur le fait que dans quatre cas où le tribunal de première instance avait statué contre le Fonds, la cour d'appel avait récemment annulé ces jugements. Il a déclaré en outre que tout en regrettant que le Fonds ait eu à traiter d'un aussi grand nombre de demandes d'indemnisation devant faire l'objet de poursuites juridiques, il était satisfaisant de noter que les tribunaux français avaient généralement donné gain de cause au Fonds. Il a remercié l'avocat français du Fonds pour son excellent travail et son taux de réussite élevé.

3.5 Slops

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.34/7 concernant le sinistre du *Slops*.
- 3.5.2 Le Comité a rappelé qu'à sa session de juillet 2000 il avait examiné la question de savoir si le *Slops* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), devaient être considérés comme des navires uniquement lorsqu'ils transportent des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils sont normalement exploités. Le Comité a rappelé que cette décision avait été prise sur la base des conclusions d'un Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Il a également été rappelé que bien que le Groupe de travail se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur offshore, le Comité avait estimé qu'il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur offshore et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Il a été en outre rappelé que le Groupe de travail avait estimé que, pour être considéré comme un 'navire' en vertu des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait notamment avoir à bord des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou dans les soutes (document 92FUND/A.4/21, paragraphe 7.4.2).

- 3.5.3 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait décidé que le *Slops*, installation flottante de réception de déchets mazoutés, ne devrait pas être considéré comme étant un ‘navire’ au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8). Il a été rappelé que le *Slops*, initialement conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, avait subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice avait été enlevée et le moteur mis hors service, date à partir de laquelle il était resté en permanence à l'ancre et n'avait servi que d'installation de stockage et de traitement des déchets mazoutés.
- 3.5.4 Il a été rappelé qu'en février 2002, deux entreprises grecques avaient engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992 pour obtenir réparation à raison de €1 536 528 (£1 million) et de €786 832 (£530 000) (plus les intérêts), respectivement au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Il a été rappelé qu'en décembre 2002, le tribunal avait rendu un jugement par défaut contre le propriétaire immatriculé du *Slops* pour les montants réclamés. Il a également été rappelé qu'en ce qui concerne les actions engagées contre le Fonds, le tribunal avait soutenu que le *Slops* relevait de la définition du terme ‘navire’ et avait ordonné au Fonds de verser aux entreprises les montants réclamés, plus les intérêts légaux.
- 3.5.5 Le Comité a rappelé que le Fonds de 1992 avait fait appel et qu'en février 2004, la cour d'appel, qui avait interprété le terme ‘navire’ d'après la définition énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, c'est-à-dire comme visant un bâtiment de mer transportant des hydrocarbures d'un endroit A à un endroit B, avait annulé le jugement du tribunal de première instance et rejeté les demandes formées contre le Fonds de 1992 au motif que le *Slops* ne répondait pas aux critères requis en vertu des Conventions et ne pouvait donc être considéré comme un ‘navire’.
- 3.5.6 Il a été rappelé que les demandeurs avaient interjeté appel auprès de la Cour suprême en faisant valoir que le *Slops*, qui par sa construction avait toutes les caractéristiques d'un navire transportant des hydrocarbures, avait été au mouillage et avait été utilisé comme une installation flottante de réception et de traitement de produits pétroliers provenant d'autres navires. Il a été rappelé que les demandeurs avaient affirmé que par suite d'un incendie, une grosse quantité d'hydrocarbures chargés en vrac en tant que cargaison dans les citernes du navire s'était déversée. Le Comité a également rappelé que les demandeurs avaient soutenu que la cour d'appel avait interprété de façon incorrecte la définition du terme ‘navire’ dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que ce terme était défini de façon non seulement à empêcher la pollution mais aussi à indemniser les victimes de la pollution par les hydrocarbures ainsi que ceux qui contribuaient à la prévention d'une telle pollution. Il a été rappelé que les demandeurs avaient en outre soutenu que la définition du terme ‘navire’ visait également un engin construit pour le transport des hydrocarbures et qui au moment du sinistre n'accomplissait pas de voyages et était (pendant une période plus ou moins longue) immobile, opérant comme une unité de réception et de traitement des hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures et transportant des hydrocarbures dans ses citernes de cargaison, particulièrement lorsque l'engin avait à son bord des résidus d'hydrocarbures provenant du transport et faisait courir un risque élevé de pollution dans des zones vitales comme les ports. Il a également été rappelé que les demandeurs avaient affirmé que la cour d'appel avait examiné une question qui n'avait pas été soumise lorsqu'elle avait considéré qu'elle ne pouvait appuyer l'opinion selon laquelle il y avait, au moment du sinistre, des résidus d'hydrocarbures provenant du dernier voyage du *Slops*. Il a par ailleurs été rappelé que les demandeurs avaient soutenu que la définition du terme ‘navire’ introduisait une présomption réfutable de présence de résidus à bord, mais que le Fonds de 1992 n'avait pas réfuté cette présomption.
- 3.5.7 Le Comité exécutif a rappelé qu'en mai 2005, le Fonds de 1992 avait déposé auprès de la Cour suprême une argumentation faisant valoir que la cour d'appel avait interprété correctement la définition du terme ‘navire’ et que le pourvoi devrait être rejeté. Il a été rappelé que le Fonds

avait repris devant la Cour suprême une grande partie des arguments qui avaient été avancés dans la procédure devant la cour d'appel, en faisant valoir de nouveau qu'il n'était pas possible que les résidus de précédents voyages soient restés à bord, étant donné que le *Slops* avait été transformé en installation flottante de récupération d'hydrocarbures et en soutenant qu'en tout état de cause, la prétendue présomption réfutable ne s'appliquerait pas en l'espèce. Il a également été rappelé que le Fonds avait appelé l'attention de la Cour suprême sur la résolution n° 8, adoptée en mai 2003 par le Conseil d'administration du Fonds de 1992, selon laquelle celui-ci considérait que les tribunaux des États parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 concernant l'interprétation et l'application des Conventions.

- 3.5.8 Le Comité a rappelé à l'appui de sa position que le Fonds de 1992 avait présenté à la Cour suprême l'avis d'expert de M. Thomas A. Mensah^{<2>}. Il a été rappelé que dans cet avis, M. Mensah avait conclu qu'aucun élément ne permettait de penser, que ce soit dans les dispositions et les termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, dans le droit international de la mer ou dans les règles et principes du droit international relatifs à l'interprétation et à l'application des traités, que l'on pouvait qualifier le *Slops* de 'navire' en relation avec le sinistre. Il a été aussi rappelé qu'il avait estimé qu'au moment du sinistre, le *Slops* ne satisfaisait à aucun critère requis pour être considéré comme un navire tel que défini par l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puisque ce n'était pas un "bâtiment de mer ou engin marin [...] construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison"; ce n'était pas non plus un navire qui "transport[ait] effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison" ou "pendant tout voyage faisant suite à un tel transport", que l'on ne pouvait donc pas dire que les dommages dus à la pollution résultant du sinistre relevaient du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1992 ne saurait être soumis à une quelconque obligation en ce qui concerne l'indemnisation de ces dommages dus à la pollution.
- 3.5.9 Le Comité a rappelé qu'en septembre 2005, les cinq juges de la Cour suprême qui avaient examiné l'affaire avaient conclu que la question de savoir si la cour d'appel avait ou non correctement interprété et appliqué l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile devait être renvoyée devant la session plénière de la Cour suprême. Il a également été rappelé que d'après le Code de procédure civile grec, pour qu'un jugement prononcé par une division de la Cour suprême soit concluant et contraignant, ce jugement doit être prononcé au moins à la majorité plus une voix. Il a en outre été rappelé qu'il était ressorti que trois juges avaient été favorables aux demandeurs et deux au Fonds de 1992. Il a également été rappelé que la Cour suprême avait rejeté les autres motifs de l'appel invoqués par les demandeurs.
- 3.5.10 Il a été noté qu'à la session plénière, tenue en mai 2006, la Cour suprême était composée de 22 juges choisis au hasard et s'était seulement penchée sur la question de l'interprétation et de l'application de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.5.11 Le Comité a noté que conformément au règlement intérieur de la Cour suprême, le procureur général de la Cour avait été présent et avait formulé des recommandations à la Cour. Il a été noté que ce procureur avait souscrit aux conclusions des deux juges minoritaires de la Cour suprême selon lesquelles le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' conformément à la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992 et avait proposé de rejeter le motif d'appel comme étant sans fondement.
- 3.5.12 Il a été noté que la Cour suprême avait rendu son jugement en juin 2006. Le Comité a noté que dans ce jugement, la majorité des juges (17 contre 5) avaient été d'avis que les dispositions sur la définition du terme 'navire' dans les Conventions de 1992 semblaient décrire deux types de 'navires', à savoir: a) le type défini comme "tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit,

<2> Ancien Sous-Secrétaire général de l'OMI, ancien président du Tribunal international pour le droit de la mer de Hambourg (Allemagne).

construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison” et b) le type défini comme “un navire capable de transporter des hydrocarbures en vrac et d'autres cargaisons...”, en d'autres termes un navire ‘transporteur mixte’. Il a été noté que, s'appuyant essentiellement sur la phraséologie grammaticale de la définition du navire dans les Conventions de 1992, la majorité des juges avaient conclu que la réserve ne s'appliquait qu'aux transporteurs mixtes, c'est-à-dire aux navires “capable[s] de transporter des hydrocarbures en vrac et d'autres cargaisons”, et non à tous les navires d'une manière générale et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire que les navires de la première catégorie (pétroliers et engins marins) transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison pour répondre à la définition du terme navire. Le Comité a noté que de l'avis de la majorité des juges, pour répondre à la définition du terme ‘navire’, il suffisait que les pétroliers et les engins marins puissent se déplacer par propulsion autonome ou par remorquage, et qu'ils puissent transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, sans qu'il soit nécessaire que le sinistre se soit produit pendant le transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire pendant le voyage.

- 3.5.13 Il a été noté que cinq juges avaient été d'avis que pour être considéré comme un ‘navire’ selon la définition des Conventions de 1992, l'engin devait avoir été construit ou adapté pour le transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, avec la condition supplémentaire que, s'il s'agissait d'une unité flottante de stockage, il devait effectivement transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison pendant le voyage en question ou pendant un voyage faisant immédiatement suite au déchargement desdits hydrocarbures, à moins qu'il ne soit prouvé qu'à la suite du déchargement les citernes du navire ne contenaient plus de résidus d'hydrocarbures. Le Comité a noté que les juges minoritaires avaient également déclaré que cette interprétation découlait de l'objet des conventions internationales qui se référaient au transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.
- 3.5.14 Le Comité a noté que la majorité des juges avaient soutenu que la cour d'appel avait enfreint les dispositions de fond des Conventions de 1992 relatives à la définition du terme ‘navire’. Il a également été relevé que la majorité avait estimé qu'au moment du sinistre, le *Slops* devait être considéré comme un ‘navire’ aux termes de la définition des Conventions de 1992, car il avait les caractéristiques d'un engin marin qui, après avoir été modifié en unité flottante de traitement, servait à entreposer des produits pétroliers en vrac et en outre, il pouvait se déplacer par remorquage, entraînant un risque de pollution, sans qu'il soit nécessaire que le sinistre se produise pendant le transport des hydrocarbures en vrac.
- 3.5.15 Il a été relevé que la Cour suprême, après avoir décidé que les Conventions de 1992 s'appliquaient au sinistre, avait soutenu que le jugement de la cour d'appel devrait être annulé et l'affaire renvoyée devant cette cour pour qu'elle examine le fond du différend, à savoir le montant de la demande d'indemnisation, etc. Il a toutefois été noté que la minorité des juges avait estimé que l'appel devrait être rejeté.
- 3.5.16 Le Comité a noté que l'Administrateur avait demandé à l'ITOPF d'examiner la demande d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des mesures de sauvegarde (voir le paragraphe 3.5.4) et d'évaluer le montant recevable de la demande d'indemnisation.
- 3.5.17 En réponse à des questions tendant à déterminer si le Fonds de 1992 disposait d'autres recours légaux tels que la saisine de la Cour européenne de justice ou toute autre procédure de règlement des différends, par exemple en application de l'article 15 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, l'Administrateur a déclaré qu'il ressortait clairement des Conventions de 1992 que les tribunaux nationaux avaient le dernier mot en la matière et que l'on n'aurait pu suivre d'autres procédures de règlement que si toutes les parties l'avaient accepté. Il a par ailleurs déclaré que le Fonds s'était efforcé de bien faire comprendre à la Cour suprême qu'il importait de considérer sa décision dans le contexte du régime international plutôt que dans un contexte national afin d'assurer une application uniforme des Conventions.

- 3.5.18 Certaines délégations, tout en se déclarant déçues de la décision prise par la Cour suprême, ont estimé qu'un seul jugement ne devait pas empêcher le Fonds de maintenir sa politique en ce qui concerne l'interprétation du terme 'navire' dans les Conventions.
- 3.5.19 D'autres délégations ont estimé que la décision prise par la Cour suprême grecque méritait un complément d'examen car les tribunaux dans d'autres États Membres placés face à la même question pourraient très bien s'appuyer sur le précédent créé par la Cour grecque.
- 3.5.20 Certaines délégations ont fait valoir que la décision de la Cour suprême rejoignait l'avis d'une minorité d'États Membres qui avaient participé au Groupe de travail intersessions créé pour étudier la définition du terme 'navire' dans les Conventions. Ces délégations ont déclaré qu'elles ne seraient pas opposées à un nouvel examen de la question à un stade ultérieur, particulièrement si le Fonds devait faire les frais d'un autre jugement similaire prononcé à l'encontre de sa politique.

3.6 Prestige

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Prestige* dans le document 92FUND/EXC.34/8 présenté par l'Administrateur et le document 92FUND/EXC.34/8/1 présenté par la délégation espagnole.

MONTANT D'INDEMNISATION DISPONIBLE

- 3.6.2 Il a été rappelé que le montant de limitation applicable au *Prestige*, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, était d'approximativement 18,9 millions de DTS, soit €2 777 986 (£15,4 millions). Le 28 mai 2003, le propriétaire du navire avait déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) pour constituer le fonds de limitation requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.6.3 Il a également été rappelé que le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 pour le sinistre en question, soit 135 millions de DTS, correspondait à €171 520 703 (£116 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

NIVEAU DES PAIEMENTS

Examen de la question en mai 2003

- 3.6.4 Il a été rappelé qu'à la 21^{ème} session du Comité exécutif, tenue en mai 2003, il avait été décidé que les paiements du Fonds de 1992 devraient être limités à 15 % du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club (document 92FUND/EXC.21/5).

Examen de la question en octobre 2005

- 3.6.5 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2005 le Comité exécutif avait souscrit à la proposition de l'Administrateur concernant le relèvement du niveau des paiements, la répartition du montant dû par le Fonds de 1992 et les engagements et garanties offerts par les Gouvernements de l'Espagne, de la France et du Portugal, et qu'il avait pris les décisions suivantes (document 92FUND/EXC.30/10, paragraphe 3.7.73):

1. Le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait passer de 15 à 30 % des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club.

2. Le montant de €133 840 000, représentant le montant total dû par le Fonds de 1992, moins une réserve de 10 %, devrait être réparti entre les trois États concernés comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

État	Répartition (%)	Répartition (montants arrondis)	Garanties bancaires ^{<3>}
Espagne	85,90 %	€15 000 000	€78 850 000
Portugal	0,55 %	€740 000	€10 500
France	13,55 %	€8 100 000	-
Total	100,00 %	€133 840 000	-

3. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement espagnol un montant de €57 365 000 (£39 millions), à condition que celui-ci s'engage à dédommager tous les demandeurs qui avaient subi en Espagne des dommages par pollution à hauteur de montants au moins équivalents à 30 % des pertes ou dommages, à rembourser au Fonds de 1992 toute somme qu'il lui devrait si le Comité exécutif décidait de réduire la part due par le Fonds au titre des dommages survenus en Espagne, et à fournir au Fonds de 1992 une garantie bancaire couvrant la différence entre le montant lui ayant été versé par le Fonds et 15 % du montant évalué.
4. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement portugais €740 000 (£509 000), à condition que celui-ci s'engage à rembourser au Fonds de 1992 les sommes qu'il lui devrait si le Comité exécutif décidait de réduire la part due par le Fonds au titre des dommages survenus au Portugal, à rembourser au Fonds toutes sommes que celui-ci aurait versées à d'autres demandeurs pour des dommages dus à la pollution survenus au Portugal, et à fournir au Fonds de 1992 une garantie bancaire couvrant la différence entre le montant lui ayant été versé par le Fonds et 15 % du montant évalué.
5. L'Administrateur a été autorisé à verser à chaque demandeur en France, exception faite de l'État français, un montant correspondant à 30 % des pertes ou dommages évalués par le Fonds de 1992 ou fixés par un tribunal compétent dans un jugement définitif, à condition que le Gouvernement français s'engage à accepter une réduction des indemnités auxquelles il aurait droit à hauteur du montant de sa demande recevable, pour protéger le Fonds de 1992 contre tout surpaiement aux demandeurs ayant subi des dommages en France, si le Comité exécutif décidait de réduire le niveau des paiements.
6. Les garanties bancaires à fournir par les Gouvernements espagnol et portugais devraient être apportées par un établissement financier dont la solvabilité serait conforme aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992 et qui répondrait aux autres critères et, de façon générale, être établies à la satisfaction de l'Administrateur.

Évolution de la situation après la session d'octobre 2005

- 3.6.6 Il a été rappelé qu'en décembre 2005 le Gouvernement portugais avait informé le Fonds de 1992 qu'il n'apporterait aucune garantie bancaire et demanderait donc seulement le paiement de 15 % du montant évalué de sa demande.
- 3.6.7 Il a également été rappelé qu'en janvier 2006 le Gouvernement français avait pris l'engagement requis en ce qui concerne sa propre demande.

<3>

Les montants des garanties bancaires correspondent aux différences entre les montants répartis et 15 % des montants évalués, c'est-à-dire pour l'Espagne €15 000 000 - €36 150 000 (€241 millions à 15 %) = €78 850 000, et pour le Portugal €740 000 - €29 500 (€1 530 000 à 15 %) = €10 500.

- 3.6.8 Le Comité a rappelé qu'en mars 2006 le Gouvernement espagnol avait pris l'engagement requis et avait fourni la garantie bancaire nécessaire et, qu'en conséquence, un versement de €6 365 000 (£38,5 millions) avait été effectué en mars 2006. Il a été rappelé qu'ainsi que le Gouvernement espagnol l'avait demandé, le Fonds de 1992 avait retenu €1 million pour relever les paiements à 30 % des montants évalués pour les demandes d'indemnisation individuelles qui avaient été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne, que ces paiements seraient effectués au nom du Gouvernement espagnol conformément à l'engagement qu'il avait pris, et que toute somme restante après les versements effectués à tous les demandeurs par le Bureau des demandes d'indemnisation serait restituée au Gouvernement espagnol. Il a également été rappelé que si ce montant de €1 million était insuffisant pour rembourser tous les demandeurs qui avaient présenté des demandes d'indemnisation au Bureau des demandes d'indemnisation, le Gouvernement espagnol s'était engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs pour atteindre 30 % du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.
- 3.6.9 Le Comité a rappelé que puisque les conditions requises se trouvaient réunies, l'Administrateur avait relevé le niveau des paiements à 30 % des dépenses établies pour les dommages survenus en Espagne et en France (à l'exception de la demande d'indemnisation du Gouvernement français), avec effet à compter du 5 avril 2006.

DEMANDES D'INDEMNISATION

Espagne

- 3.6.10 Il a été noté que le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne avait reçu 838 demandes pour un total de €13 millions (£415 millions), dont neuf demandes du Gouvernement espagnol pour un montant total de €60 millions (£379 millions) présentées entre octobre 2003 et août 2006. Il a été rappelé qu'en septembre 2005, un groupe de 58 associations de Galice, des Asturies et de Cantabrie représentant 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages avait retiré une demande de €32 millions (£89 millions) contre le Fonds de 1992, ces associations ayant signé au nom des victimes des accords de règlement avec l'État espagnol. Un certain nombre d'autres demandeurs qui avaient négocié un règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux mentionnés au paragraphe 3.6.26 avaient également retiré leurs demandes.
- 3.6.11 Le Comité a rappelé que les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portaient sur les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité ainsi que les dépenses engagées par les autorités locales et qui avaient été prises en charge par le Gouvernement. Il a été rappelé qu'à l'origine, les demandes incluaient des éléments de coût afférents aux opérations de nettoyage dans le Parc national de l'Atlantique pour un montant de €1,9 millions (£8,1 millions) au total mais que ces éléments avaient été retirés, le financement de ces opérations ayant été obtenu d'une autre source. Il a également été rappelé que la demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €109 millions (£74 millions), avait été ramenée à €24 millions (£16,3 millions) pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source.
- 3.6.12 Il a été rappelé que la première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €83,7 millions (£260 millions), avait été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €107 millions (£72,5 millions), et que le Fonds de 1992 avait versé €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15 % de l'évaluation provisoire. Le Comité a rappelé que l'Administrateur avait également fait une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne et avait conclu que ce coût s'élèverait au moins à €303 millions (£205 millions) et que sur cette base, et comme l'Assemblée l'avait autorisé à le faire, l'Administrateur avait effectué un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,5 millions), ce qui représentait la différence entre 15 % de €83,7 millions, soit €7 555 000, et 15 % du montant

de l'évaluation provisoire de la demande d'indemnisation du Gouvernement, soit €16 050 000. Il a été rappelé que ce versement avait été effectué contre une garantie bancaire fournie par le Gouvernement espagnol pour la différence susmentionnée (c'est-à-dire €11 505 000) émise par l'Instituto de Credito Oficial, banque espagnole jouissant d'une excellente réputation sur les marchés financiers, et contre l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

- 3.6.13 Il a été rappelé que depuis décembre 2003, un certain nombre de réunions s'étaient tenues avec les représentants du Gouvernement espagnol. Il a été noté que des informations complémentaires avaient été apportées en grand nombre à l'appui de ces demandes, que la coopération avec les représentants du Gouvernement espagnol se poursuivait et que l'évaluation de l'ensemble des demandes soumises par le Gouvernement progressait.
- 3.6.14 Il a été noté que parmi les autres demandes soumises, 72,5 % avaient été évaluées, que pour bon nombre des demandes restantes la documentation fournie à l'appui était insuffisante et que d'autres pièces avaient été réclamées aux demandeurs. Il a également été noté que 507 de ces autres demandes, d'un montant total de €37,1 millions (£25 millions), avaient été approuvées à hauteur de €3,4 millions (£2,3 millions) et que des paiements provisoires d'un montant total de €470 567 (£300 000) avaient été effectués pour 242 des demandes évaluées^{<4>}, le plus souvent à 30 % du montant évalué. Le Comité a relevé que le reste des demandes approuvées était en attente d'une réponse des demandeurs ou bien faisait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'avaient pas accepté les montants évalués. Il a également été noté que 157 demandes d'un montant total de €23,7 millions (£16 millions) avaient été rejetées, la plupart parce que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'ils avaient subi une perte.
- 3.6.15 Il a été rappelé qu'à la session de mai 2004 du Comité exécutif, la délégation espagnole avait déclaré que 67 villes avaient demandé une réparation dont le total atteignait €37,6 millions (£25,4 millions) et que les quatre régions autonomes touchées avaient estimé leurs dommages à €150 millions (£102 millions). Le Comité a noté qu'en août 2006, le Gouvernement espagnol avait soumis au Bureau des demandes d'indemnisation une demande pour les dépenses encourues par les 67 villes qu'il avait remboursées (51 en Galice, 14 dans les Asturies et deux en Cantabrie), soit au total €5,8 millions (£3,9 millions) et que les experts du Fonds de 1992 examinaient actuellement cette demande.
- 3.6.16 Le Comité a également relevé qu'en mai 2006 le Gouvernement espagnol avait soumis au Fonds de 1992 une demande au titre des dépenses encourues pour le règlement des demandes évaluées par le Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio)^{<5>} (voir les paragraphes 3.6.29 et 3.6.30).
- 3.6.17 La délégation espagnole a indiqué que des demandes avaient récemment été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 à la Corogne en vue de versements aux régions de Galice et d'Asturies pour un montant de €28 millions (£19 millions) et de €3,3 millions (£2,2 millions) respectivement.
- 3.6.18 Cette délégation a également indiqué que compte tenu de l'examen et de l'analyse de la documentation déjà soumise au titre des frais de nettoyage et de remise en état du littoral et de la nouvelle demande soumise au titre des paiements effectués par le Gouvernement espagnol aux régions de Galice et d'Asturies, qui inclut également les frais de nettoyage et de remise en état du littoral, et compte tenu de l'approbation d'autres sources de financement, il avait fallu ajuster la demande initiale en ce qui concernait ces rubriques. La délégation espagnole a également indiqué qu'une fois effectués les ajustements en question, la demande concernant les travaux de nettoyage

<4> Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites du calcul des versements provisoires.

<5> Organisme étatique d'assurance créé pour régler les demandes soumises au titre de dommages qui ne sont normalement pas couverts par les polices d'assurance commerciales, notamment les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles.

et de remise en état du littoral, y compris les paiements aux régions de Galice et d'Asturies, avait été réduite de €19 millions (£12,8 millions) et que, de ce fait, le montant total des demandes espagnoles était maintenant de €59,8 millions (£379 millions) non compris les éléments ci-après qu'il reste à régler: les paiements effectués par le Gouvernement espagnol aux autres régions touchées par le sinistre du *Prestige* (Cantabrie et Pays basque), le traitement des résidus et les évaluations effectuées par le Consorcio dans chaque cas.

France

- 3.6.19 Le Comité a noté que le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 472 demandes d'un montant total de €18,4 millions (£80,2 millions), que 82 % des demandes avaient été évaluées et que, pour bon nombre des demandes restantes, la documentation fournie à l'appui était insuffisante, ce qui a amené à réclamer d'autres pièces aux demandeurs. Il a été noté que 391 demandes avaient été évaluées pour un montant de €45 millions (£30,5 millions), que 384 demandes avaient été approuvées pour un montant de €44,5 millions (£30 millions) et que des versements provisoires d'un montant total de €2,4 millions (£1,6 million) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 238 des demandes approuvées. Il a été noté que le reste des demandes approuvées était en attente d'une réponse des demandeurs ou bien faisait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'avaient pas accepté les montants évalués. Il a également été noté que 44 demandes d'un montant total de €2,1 millions (£1,4 million) avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à la suite de l'événement.
- 3.6.20 Il a été rappelé que 121 demandes avaient été soumises par des ostréiculteurs pour un montant total de €1,6 million (£1,1 million) au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance du marché due à la pollution. Il a été noté que les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient examiné ces demandes, que 117 d'entre elles, d'un montant total de €1,1 million (£750 000), avaient été évaluées à €94 595 (£267 000) et que des versements d'un montant total de €65 847 (£44 600) avaient été effectués pour 109 de ces demandes à hauteur de 30 % des montants évalués. Il a aussi été relevé qu'aucune documentation n'avait été soumise à l'appui de quatre de ces demandes et que les personnes qui les avaient soumises avaient été invitées à fournir des renseignements détaillés à l'appui de leurs demandes.
- 3.6.21 Le Comité a noté que le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 194 demandes relevant du secteur du tourisme pour un montant total de €5,2 millions (£17,1 millions), que 163 de ces demandes avaient été évaluées au total à €8,8 millions (£6 millions), que 158 demandes avaient été approuvées pour un montant de €8,6 millions (£5,8 millions) et que des versements provisoires d'un montant total de €1,8 million (£1,2 million) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 93 demandes.
- 3.6.22 Il a été rappelé qu'en mai 2004, le Gouvernement français avait soumis une demande d'un montant de €7,5 millions (£45,7 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage réalisées et les mesures de sauvegarde qui avaient été prises et que le Fonds de 1992 et le London Club avaient provisoirement évalué la demande à €31,2 millions (£21,1 millions). Le Comité a rappelé qu'un complément d'information avait été demandé au Gouvernement français en août 2005 pour que les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club puissent terminer l'évaluation, que ce complément d'information ainsi que d'autres documents à l'appui avaient été reçus en février 2006 et que les experts du Fonds procédaient actuellement à une évaluation détaillée de cette demande.
- 3.6.23 Il a également été rappelé que 57 demandes supplémentaires, d'un montant total de €10,5 millions (£7,1 millions), avaient été soumises par les autorités locales au titre des opérations de nettoyage, que 26 de ces demandes avaient été évaluées et approuvées pour un montant de €3,4 millions (£2,3 millions) et que des versements provisoires d'un montant total de €03 891 (£200 000) avaient été effectués pour 21 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

Portugal

3.6.24 Le Comité a rappelé qu'en décembre 2003 le Gouvernement portugais avait soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,2 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, qu'en février 2005 le Gouvernement portugais avait fourni au Fonds de 1992 des documents supplémentaires à l'appui de sa demande et que cette documentation contenait une demande supplémentaire pour un montant de €1 million (£680 000), qui correspondait également à des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Il a été rappelé que ces demandes avaient finalement été évaluées à €2,2 millions (£1,5 million). Le Comité a relevé que le Gouvernement portugais avait accepté cette évaluation et que ce gouvernement ayant décidé de ne pas apporter une garantie bancaire (voir le paragraphe 3.6.6 ci-dessus), le Fonds de 1992 avait effectué en août 2006 un versement de €28 488 (£222 600), ce qui représentait 15 % de l'évaluation définitive mais que cela n'excluait pas le versement d'autres indemnités au Gouvernement portugais si le Comité exécutif décidait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

PAIEMENTS EFFECTUÉS ET AUTRE AIDE FINANCIÈRE APPORTÉE PAR LES AUTORITÉS ESPAGNOLES

3.6.25 Il a été rappelé que le Gouvernement espagnol et les autorités régionales avaient indemnisé à hauteur de €40 (£27) par jour toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquelles figuraient des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers et des personnes dont le travail à terre est fortement tributaire de la pêche qui avait été interdite, par exemple les poissonniers, les réparateurs de filets de pêche et les employés des coopératives de pêche, des criées ou des fabriques de glace. Il a également été rappelé que certains de ces paiements avaient été intégrés dans les demandes subrogées des autorités espagnoles en vertu de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a également été rappelé que le Gouvernement espagnol avait fourni une aide à d'autres particuliers et entreprises touchés par le déversement d'hydrocarbures, sous forme de prêts, d'abattements fiscaux et de dispenses des cotisations dues à la sécurité sociale.

3.6.26 Il a été rappelé qu'en juin 2003 et juillet 2004 le Gouvernement espagnol avait adopté une législation sous la forme de deux décrets-lois royaux ouvrant un crédit de €249,5 millions (£172 millions) destiné à dédommager intégralement certaines catégories de victimes de la pollution et que pour percevoir une indemnité, les demandeurs avaient dû renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation à l'État espagnol. Il a aussi été rappelé qu'il était prévu dans les décrets que l'évaluation des demandes d'indemnisation serait effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.6.27 Il a été rappelé qu'à la session de février 2004 du Comité exécutif la délégation espagnole avait informé le Comité que son Gouvernement avait reçu de la part de victimes du sinistre du *Prestige* qui souhaitaient utiliser le mécanisme de paiement prévu par le premier décret-loi royal près de 29 000 demandes d'indemnisation dont 22 800 environ se rapportaient aux groupes de personnes travaillant dans le secteur de la pêche et seraient évaluées selon une formule ou un barème ('estimation objective') et que quelque 5 000 demandes formulées par d'autres groupes feraient l'objet d'une estimation au cas par cas.

3.6.28 Il a également été rappelé qu'en mai 2005, le Gouvernement espagnol avait informé le Fonds de 1992 que des accords avaient été conclus avec quelque 19 500 travailleurs du secteur de la pêche et que €88 millions (£60,5 millions) environ leur avaient été versés au total en vertu des décrets-lois royaux.

3.6.29 Il a été rappelé qu'en 2004 le Gouvernement espagnol avait informé le Fonds de 1992 que les demandes formées en vertu des décrets feraient l'objet d'une évaluation au cas par cas par le

Consortio. Il a été noté qu'au 15 septembre 2006, 971 demandes d'indemnisation d'un montant total de €230 millions (£156 millions) avaient été reçues par le Consortio. Le Comité a rappelé qu'étant donné que les décrets-lois royaux prévoyaient que l'évaluation des demandes devait être effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, des réunions avaient eu lieu entre les représentants du Consortio et ceux du Fonds de 1992 pour débattre des critères en question.

- 3.6.30 Le Comité a rappelé que le Consortio avait demandé l'aide des experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 afin d'évaluer 241 de ces demandes, d'un montant total de €47,8 millions (£32 millions). Il a été rappelé qu'un certain nombre des demandes qui avaient été transmises à ces experts ne s'appuyaient pas sur des preuves suffisantes pour que la perte faisant l'objet de la demande puisse être établie et que le Consortio avait demandé un complément de preuves et d'informations aux demandeurs. Il a été noté que les experts du Consortio et les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient fait une évaluation commune de 194 demandes dont 187, d'un montant de €20,3 millions (£13,8 millions), avaient été approuvées par le Fonds de 1992 et le London Club à hauteur de €2,4 millions (£1,6 million). Il a été noté que 134 des demandes faisant partie des 241 demandes pour lesquelles le Consortio avait sollicité une aide avaient également été directement soumises au Bureau des demandes d'indemnisation et que des renseignements détaillés avaient été fournis au Consortio sur 83 de ces évaluations.
- 3.6.31 Il a été rappelé qu'à la session de mai 2006 du Comité exécutif la délégation espagnole avait informé le Comité que 381 des demandes évaluées par le Consortio avaient été rejetées faute de documents à l'appui ou de preuves de la perte subie et qu'après avoir évalué 90 % des demandes examinées par cette procédure, il était possible de conclure que le montant maximum que le Gouvernement espagnol devrait verser au titre de ces demandes serait de l'ordre de €50 millions (£34 millions).

PAIEMENTS EFFECTUÉS ET AUTRE AIDE FINANCIÈRE APPORTÉE PAR LES AUTORITÉS FRANÇAISES

- 3.6.32 Le Comité a rappelé que le Gouvernement français avait mis en place un mécanisme pour effectuer des paiements, en sus des montants versés par le Fonds de 1992, aux demandeurs des secteurs de la pêche et du ramassage des coquillages qui avaient présenté une demande dans ce sens avant le 13 décembre 2004 et que des paiements avaient été effectués en janvier 2005 à 175 demandeurs pour un montant total de €1,15 million (£780 000).
- 3.6.33 Il a été rappelé que le Gouvernement français avait informé l'Administrateur que ces paiements avaient été effectués à titre d'acomptes sur les sommes à verser par le Fonds de 1992, que les demandeurs devraient les rembourser et que le Gouvernement ne présenterait pas de demandes subrogées à l'encontre du Fonds de 1992 en ce qui concerne les paiements effectués.

ENQUÊTES SUR LA CAUSE DU SINISTRE

- 3.6.34 Le Comité a rappelé que des enquêtes avaient été menées sur la cause du sinistre par l'Autorité maritime des Bahamas, c'est-à-dire l'autorité de l'État du pavillon (document 92FUND/EXC.28/5, paragraphes 13.1.1 à 13.1.7), par le Ministère espagnol des travaux publics (Ministerio de Fomento) (document 92FUND/EXC.29/4, paragraphes 13.2.1 à 13.2.5) et par le Secrétariat d'État français aux transports et à la mer (document 92FUND/EXC.29/4, paragraphes 13.4.1 à 13.4.10).
- 3.6.35 Il a été rappelé que le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) menait actuellement une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il a été en particulier rappelé que le tribunal enquêtait sur le rôle du capitaine du *Prestige*, d'un fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à se réfugier dans un port espagnol et d'un gérant de la société gestionnaire du navire.

- 3.6.36 Il a également été rappelé qu'un magistrat instructeur de Brest instruisait une enquête sur la cause du sinistre.
- 3.6.37 Le Comité a noté que le Fonds de 1992 continuait de suivre les enquêtes en cours par l'intermédiaire de ses avocats espagnols et français.

ACTIONS EN JUSTICE

Espagne

- 3.6.38 Le Comité a noté que quelque 2 360 demandes avaient été introduites dans le cadre des procédures judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) et que 378 de ces demandes concernaient des personnes qui avaient présenté leurs demandes directement au London Club et au Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Il a également noté que des précisions sur les préjudices qui auraient été subis dans le cadre de certaines de ces actions en justice avaient été communiquées au tribunal et étaient étudiées par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992. Il a été rappelé qu'en septembre 2005, le groupe le plus important de victimes dans le secteur de la pêche, du ramassage des coquillages et de l'aquaculture avait soumis au magistrat chargé de l'instruction à Corcubión un document indiquant que les membres de ce groupe avaient signé avec le Gouvernement espagnol des accords de règlement aux termes desquels toute action en justice ou indemnisation auxquelles pouvaient prétendre ces victimes à la suite du sinistre du *Prestige*, que ce soit contre l'État espagnol ou contre le Fonds de 1992, étaient retirées. Il a aussi été rappelé que ce retrait concernait quelque 13 700 personnes, c'est-à-dire environ 75 % des personnes touchées par le sinistre du *Prestige* dans le secteur de la pêche. Il a d'autre part été rappelé qu'un certain nombre de demandeurs qui avaient passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux avaient retiré leurs demandes des procédures judiciaires.
- 3.6.39 Il a été rappelé que le Gouvernement espagnol avait saisi le tribunal pénal de Corcubión en son nom propre et au nom des autorités régionales et locales ainsi qu'au nom de 971 autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Le Comité a noté qu'un certain nombre d'autres demandeurs avaient également engagé une action en justice et que le tribunal étudiait la question de savoir si ces demandeurs étaient en droit de s'associer à la procédure.

France

- 3.6.40 Le Comité a noté que le Gouvernement français et 224 autres demandeurs avaient engagé une action en justice contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 15 tribunaux en France pour demander une indemnisation pour un montant total de €130 millions (£88 millions), dont €67,7 millions (£45,9 millions) étaient réclamés par l'État.
- 3.6.41 Il a été noté qu'en mars 2003 deux syndicats d'ostréiculteurs et une association avaient engagé une action en justice, qui figurait également au nombre de celles mentionnées au paragraphe 3.6.40, contre le propriétaire du navire, le London Club, le propriétaire de la cargaison/affréteur du navire, l'État espagnol, l'American Bureau of Shipping (ABS) (la société de classification du *Prestige*) et le Bureau Veritas, la société de classification précédente qui avait certifié le *Prestige* avant l'ABS, et qu'en juin 2006 le Fonds avait été admis à se joindre à la procédure en qualité de défendeur.

Portugal

- 3.6.42 Le Comité a noté que l'État portugais avait engagé une action en justice devant le tribunal maritime de Lisbonne contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 pour demander réparation à hauteur de €4,3 millions (£2,9 millions) mais qu'à la suite du règlement de la demande dont il est question au paragraphe 3.6.24, l'État portugais avait demandé au tribunal que sa demande soit retirée.

États-Unis

- 3.6.43 Le Comité a rappelé que l'État espagnol avait engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de New York pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estimait initialement devoir dépasser US\$700 millions (£374 millions) et plus tard US\$1 milliard (£534 millions), et que l'État espagnol avait notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.
- 3.6.44 Il a été rappelé que l'ABS avait réfuté l'accusation de l'État espagnol et avait lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que si l'État avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. Il a également été rappelé que l'ABS avait présenté une demande reconventionnelle et avait demandé que l'État se voie ordonner de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Le Comité a rappelé que le tribunal de New York avait rejeté la demande reconventionnelle présentée par l'ABS au motif que l'État espagnol avait droit à l'immunité souveraine et que l'ABS avait tenté d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.
- 3.6.45 Le Comité a rappelé qu'en août 2005, l'ABS avait soumis au tribunal de New York une demande en référé pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée en faisant valoir qu'il était un préposé ou mandataire du propriétaire du navire et que par conséquent, en vertu de l'article III.4a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui à moins que le dommage ne résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Le Comité a rappelé que l'ABS avait également affirmé qu'étant donné que les États-Unis n'étaient pas partie contractante à la Convention sur la responsabilité civile et que le dommage par pollution était intervenu en Espagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient pas compétence pour connaître de l'affaire. Il a été noté que le tribunal ne s'était pas encore prononcé sur cette demande.
- 3.6.46 Le Comité a noté qu'en juillet 2006, le tribunal de New York avait confirmé sa décision concernant le droit à l'immunité souveraine de l'État espagnol, mais avait autorisé l'ABS à soumettre à nouveau sa demande reconventionnelle en invoquant d'autres motifs. Il a noté que le tribunal avait fait valoir que la protection des États étrangers contre un recours était sujette à certaines exceptions, la principale étant qu'un État étranger peut faire l'objet d'une demande reconventionnelle lorsque cette demande découle précisément de la transaction sur laquelle porte la demande de l'État étranger ou lorsque la demande reconventionnelle ne vise pas à obtenir une aide d'un montant supérieur ou d'une autre nature que celle demandée par l'État étranger. Il a été noté que le tribunal avait également déclaré que bien que les deux séries de demandes portaient sur le *Prestige*, elles ne découlaient pas de la même transaction; alors que la demande de l'ABS se fondait sur les obligations supposées de l'État espagnol en cas de navires en détresse, la demande de l'État espagnol portait sur la non-application par l'ABS des bonnes pratiques des sociétés de classification.
- 3.6.47 Il a été noté qu'en juillet 2006 l'ABS avait soumis à nouveau sa demande reconventionnelle en demandant à être indemnisé par l'État espagnol au cas où un tiers aurait gain de cause dans un jugement prononcé contre l'ABS à la suite du sinistre, mais qu'en septembre 2006, l'État espagnol avait demandé le rejet de la demande reconventionnelle de l'ABS étant donné que le tribunal n'était pas compétent pour juger cette affaire. Le Comité a noté que le tribunal de New York ne s'était pas encore prononcé au sujet de cette demande.
- 3.6.48 Le Comité a rappelé que, dans le cadre de la procédure judiciaire engagée à New York, l'ABS avait demandé communication par l'État espagnol de l'ensemble des documents et pièces figurant au dossier d'enquête du tribunal pénal de Corcubión concernant le sinistre du *Prestige*, ainsi que

de tous les documents et pièces examinés par la Commission permanente d'enquête espagnole sur les évènements de mer. Il a été rappelé que l'État espagnol avait fait valoir dans sa réponse que les documents et pièces requises bénéficiaient de l'immunité en vertu du droit procédural espagnol qui interdisait leur divulgation. Il a également été rappelé que l'ABS s'était opposé à l'immunité invoquée et que dans un jugement rendu en août 2005, et après avoir pris en compte les divers intérêts contradictoires en jeu, le juge chargé de superviser les procédures de communication avait rejeté l'immunité invoquée par l'État espagnol et ordonné la communication des documents. Il a en outre été rappelé que le juge avait rejeté la demande de réexamen de l'Espagne et que l'État espagnol avait fait appel de cette décision.

- 3.6.49 Il a été rappelé qu'en septembre 2005, l'État espagnol avait présenté une requête au tribunal pénal de Corcubión, dans laquelle il soutenait que ces documents et pièces bénéficiaient de l'immunité en vertu du droit procédural espagnol et ne pouvaient être fournis à l'ABS, et avait demandé au tribunal pénal de se prononcer sur cette question. Il a également été rappelé que dans une décision rendue en septembre 2005, le tribunal avait décidé, en faveur des parties qui s'étaient associées à la procédure pénale, que ces documents et pièces étaient protégés par le secret et ne devaient donc pas être communiqués à l'ABS.
- 3.6.50 Le Comité a noté que dans une décision rendue en août 2006, le tribunal de New York avait rejeté l'appel de l'État espagnol, considérant que les parties à la procédure devraient avoir accès aux mêmes documents et qu'en refusant de lui communiquer les documents et pièces du dossier, l'État espagnol mettrait l'ABS dans une situation désavantageuse dans la mesure où cela affecterait son droit de défense. Le Comité a également noté que le tribunal avait enjoint l'État espagnol de communiquer les documents et pièces demandés avant le 30 septembre 2006.
- 3.6.51 Il a été noté que l'État espagnol avait reconsidéré sa position et avait soumis en août 2006 une requête au tribunal de Corcubión pour être autorisé à communiquer à l'ABS les documents et pièces visés au paragraphe 3.6.48. Il a été fait référence au fait que la décision du tribunal de New York était définitive et sans appel. Il a en outre été noté que l'État espagnol avait fait valoir que les décisions du tribunal de New York et du tribunal de Corcubión le mettaient dans une situation délicate dans la mesure où le tribunal de New York l'avait enjoint de faire une chose, c'est-à-dire de communiquer tous les documents placés dans le dossier du tribunal de Corcubión, alors que le tribunal de Corcubión lui avait ordonné de faire le contraire, à savoir de ne pas les communiquer. Il a de plus été noté que l'on avait fait observer qu'un État était représenté par des fonctionnaires, qui avaient l'obligation de respecter toutes les décisions des tribunaux. Il a aussi été relevé que l'État espagnol avait rappelé qu'il avait conclu un accord de confidentialité avec l'ABS pour tous les documents et pièces communiqués. Le Comité a noté que l'État espagnol avait également fait valoir que si les documents et pièces demandés n'étaient pas communiqués, cela porterait préjudice à sa position devant le tribunal de New York.
- 3.6.52 La délégation espagnole a confirmé que dans une décision rendue en septembre 2006, le tribunal de Corcubión avait autorisé la communication au tribunal de New York de toute la documentation concernant l'affaire du sinistre du *Prestige*.
- 3.6.53 Le Comité a rappelé que les autorités régionales de la région basque (Espagne) avaient entamé, contre l'ABS, une procédure devant le tribunal fédéral de première instance de Houston (Texas), pour demander une indemnisation d'un montant de US\$50 millions (£26,7 millions) au titre des frais de nettoyage et des versements effectués aux particuliers et aux entreprises et en faisant valoir entre autres que l'ABS ne s'était pas conformé à son obligation d'inspecter correctement le *Prestige* et avait classé le navire comme étant en état de naviguer alors qu'il ne l'était pas. Il a été rappelé que cette action en justice avait été renvoyée au tribunal de New York qui traite de la demande présentée par l'État espagnol.
- 3.6.54 Il a été noté qu'à la suite de l'accord passé avec l'État espagnol, le Pays basque espagnol avait demandé au tribunal de rejeter sans préjudice son action en justice afin de garantir son droit à engager une nouvelle procédure au titre des dommages indirects que pourrait entraîner le sinistre

du *Prestige* et pour lesquels aucune indemnité n'avait été versée en vertu de l'accord passé avec le Gouvernement espagnol. Il a toutefois été noté qu'en août 2006, le tribunal de New York avait débouté le Pays basque espagnol en lui interdisant toute nouvelle action de recours et que le Pays basque espagnol ne serait donc pas en mesure d'engager de nouvelles procédures contre l'ABS aux États-Unis dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

- 3.6.55 Il a été noté qu'en juin 2006, l'État espagnol avait présenté une requête au tribunal de New York pour qu'il ordonne à l'ABS de fournir des documents comptables en faisant valoir que ces documents démontreraient que l'ABS avait détourné des recettes et des ressources et que, en conséquence, il ne s'était pas suffisamment intéressé à la formation d'experts maritimes et à l'insuffisance de ses effectifs. Il a été noté que l'ABS avait soutenu que les documents comptables n'étaient pas pertinents au stade de l'attribution des responsabilités dans la procédure.
- 3.6.56 Le Comité a noté que le tribunal de New York avait rejeté la requête de l'État espagnol en indiquant que les documents comptables n'étaient pas pertinents pour décider si l'ABS avait fait preuve de négligence dans son comportement concernant le *Prestige*, que le litige portait sur la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et l'inspection du *Prestige* et que la divulgation dans ce cas devrait se limiter aux registres qui contenaient des informations en rapport avec les faits allégués dans la plainte et les circonstances du sinistre du *Prestige*. Il a été noté que l'État espagnol n'avait pas fait appel de cette décision.
- 3.6.57 L'Administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux États-Unis, de se tenir informé des enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toutes les mesures nécessaires pour sauvegarder les intérêts du Fonds de 1992 dans toute juridiction pertinente.

3.7 N°7 Kwang Min

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation concernant le sinistre du *N°7 Kwang Min*, telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.34/9.

Demandes d'indemnisation

- 3.7.2 Le Comité a noté que 12 demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 2,7 milliards (£1,9 million) au titre des frais de nettoyage et des mesures de sauvegarde avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 1,9 milliard (£1,1 million), qu'une demande avait été rejetée et qu'il n'existait pas d'autres demandes au titre des frais de nettoyage.
- 3.7.3 Il a été rappelé que les propriétaires de six restaurants de fruits de mer vivants situés dans la zone polluée avaient soumis des demandes d'indemnisation, d'un total de Won 163 millions (£95 000), pour la perte de poissons qu'ils attribuaient à la pénétration d'hydrocarbures dans leurs aquariums par des prises d'eau de mer immergées, pour un manque à gagner dû à l'annulation de réservations et pour d'autres dommages non précisés, et que ces demandes avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 3,1 millions (£1 860).
- 3.7.4 Il a été noté que des demandes d'indemnisation pour un total de Won 154 millions (£90 000) formulées par 81 plongeurs pour un manque à gagner dû à l'interruption de leurs activités de récolte et de vente de crustacés et coquillages avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 36 millions (£20 000). Il a également été noté que d'autres demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 93 millions (£82 000) formulées par dix propriétaires de bateaux avaient été réglées pour un montant de Won 51 millions (£28 000).
- 3.7.5 Il a été noté en outre que des demandes déposées par neuf éleveurs d'algues marines (moutarde de mer), d'un montant total de Won 371 millions (£327 000), au titre de dommages aux biens et d'entrave à la production avaient été évaluées à Won 42 millions (£37 000) et qu'une demande avait été rejetée. Le Comité a noté que six de ces demandes avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 22 millions (£12 000). Il a été noté, toutefois, que deux demandeurs qui

avaient initialement accepté le montant évalué avaient ultérieurement refusé d'accepter le règlement proposé et engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.

Actions en justice

- 3.7.6 Le Comité a noté que l'enquête sur la cause du sinistre diligentée par le tribunal de la sécurité maritime de Busan avait conclu que la responsabilité du propriétaire du N°7 *Kwang Min* était engagée à hauteur de 40 % et celle du propriétaire du bateau de pêche *Chil Yang N°1* à hauteur de 60 %.
- 3.7.7 Il a été noté qu'une enquête sur la situation financière du propriétaire du bateau de pêche *Chil Yang N°1* menée par les avocats coréens du Fonds de 1992 avait révélé que celui-ci était propriétaire d'un bâtiment dont on ne connaissait pas la valeur mais qui était estimé à un montant supérieur à la limitation applicable au bateau en vertu du code de commerce coréen, à savoir 83 000 DTS (£65 000).
- 3.7.8 Il a été noté que les deux éleveurs d'algues marines visés au paragraphe 3.7.5 avaient engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.
- 3.7.9 Le Comité a noté que le Fonds s'était porté partie intervenante dans ces actions en justice contre les propriétaires des deux navires, afin de tenter de recouvrer les sommes versées au titre de l'indemnisation du sinistre.
- 3.7.10 La délégation coréenne a remercié le Secrétariat pour le document établi et pour la manière dont il avait traité le sinistre. Elle a estimé des plus opportun que le Fonds intervienne dans la procédure judiciaire engagée contre le propriétaire de l'autre navire.

3.8 *Al Jaziah I*

- 3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.34/10 et 71FUND/AC.20/13/2 concernant le sinistre de l'*Al Jaziah I*, qui est survenu au large des Émirats arabes unis et dont le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 ont tous deux eu à connaître.
- 3.8.2 Il a été rappelé que l'*Al Jaziah I* n'était couvert par aucune assurance en responsabilité, que des demandes avaient été soumises au Fonds pour un montant total de £1,1 million au titre des dépenses engagées pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde et que ces demandes avaient fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de £920 000 et avaient été réglées par les Fonds. Le Comité a rappelé que les Fonds ne seraient pas tenus de verser d'autres indemnités.
- 3.8.3 Il a été rappelé que les organes directeurs des Fonds de 1992 et de 1971 avaient décidé, à leurs sessions d'octobre 2002, que les Fonds devaient intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire (document 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.5.9 et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.10.10).
- 3.8.4 Le Comité exécutif a rappelé qu'en janvier 2003, les Fonds avaient engagé une action en justice devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre la société armateur du navire et son unique propriétaire, demandant que les défendeurs versent Dh 6,4 millions (£920 000) aux Fonds, montant devant être réparti à parts égales entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.
- 3.8.5 Il a été rappelé qu'en novembre 2003, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi avait rendu un jugement préliminaire nommant un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par les Fonds. Il a également été rappelé que les Fonds et leurs avocats

avaient rencontré l'expert à deux reprises et lui avaient fourni les renseignements complémentaires qu'il avait requis.

- 3.8.6 Le Comité a rappelé qu'en août 2005, les avocats des Fonds aux Émirats arabes unis avaient fait savoir que l'expert avait informé le tribunal qu'il n'était pas en mesure de terminer son rapport en raison d'autres engagements. Il a également été relevé qu'en septembre 2005, le tribunal avait nommé un nouvel expert et qu'en octobre 2005, les Fonds et leurs avocats avaient rencontré ce dernier et lui avaient fourni tous les renseignements qu'il avait demandés pour terminer son rapport.
- 3.8.7 Le Comité a relevé que l'expert avait soumis son rapport au tribunal en juillet 2006, dans lequel il confirmait que:
- Le sinistre avait causé des dommages par pollution à plusieurs parties de l'Émirat d'Abou Dhabi.
 - Les Fonds avaient indemnisé les victimes des dommages par pollution à hauteur de Dh 6,4 millions (£920 000).
 - Le navire n'était pas immatriculé en tant que pétrolier et ses assurances avaient expiré.
 - Le propriétaire du navire était responsable des dommages causés par le sinistre.
- 3.8.8 Il a été noté que l'expert avait semblé suggérer que les Fonds avaient réglé les demandes d'indemnisation sans les examiner soigneusement. Il a également été noté que l'expert avait souligné que les autorités des Émirats arabes unis avaient commis une faute grave en autorisant le navire, qui n'était pas un pétrolier, à embarquer une cargaison d'hydrocarbures et à prendre la mer en dépit d'une météo défavorable. Il a été relevé que l'expert avait suggéré que l'absence de législation adéquate aux Émirats arabes unis relative à la délivrance des licences et aux installations de chargement avait directement contribué au sinistre. Il a été noté en outre que l'expert avait conclu que, eu égard à l'absence d'une telle législation, les autorités des Émirats arabes unis devraient être en partie tenues de verser des indemnités pour les dommages dus à ce sinistre.
- 3.8.9 Le Comité a noté qu'en septembre 2006, les Fonds avaient soumis un mémoire au tribunal, dans lequel ils faisaient état de leurs observations sur le rapport de l'expert. Le Comité a également noté que les Fonds avaient souscrit aux principales conclusions de l'expert, énoncées au paragraphe 3.8.7 ci-dessus.
- 3.8.10 Il a été noté que, dans le mémoire, les Fonds avaient formulé des observations sur l'avis de l'expert concernant les indemnités versées aux demandeurs. Il a été noté en outre que les Fonds avaient expliqué que toutes les demandes d'indemnisation avaient été calculées sur la base des critères de recevabilité fixés par les États Membres des Fonds. Il a aussi été noté que les Fonds avaient déclaré que l'avis de l'expert, selon lequel les autorités des Émirats arabes unis devraient être en partie tenues responsables du sinistre, n'était pas fondé car, conformément aux Conventions, le propriétaire du navire avait la responsabilité objective. Il a été relevé que les Fonds avaient demandé au tribunal de tenir le propriétaire du navire entièrement responsable des dommages dus au sinistre et de condamner le propriétaire unique de l'entité armateur à verser Dh 6,4 millions (£920 000) aux Fonds.
- 3.8.11 Il a été noté que, lors d'une audience tenue en octobre 2006, le propriétaire du navire avait soumis un mémoire au tribunal, dans lequel il faisait part de ses observations sur le rapport de l'expert. Il a également été noté que la prochaine audience était prévue pour le 29 novembre 2006, date à laquelle le tribunal devrait rendre sa décision finale.

3.9 Solar I

- 3.9.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Solar I* figurant dans les documents 92FUND/EXC.34/11 et 92FUND/EXC.34/11/Add.1.

Le sinistre

- 3.9.2 Le Comité a noté que le 11 août 2006, le navire-citerne *Solar I* (998 tjb), immatriculé aux Philippines, qui transportait une cargaison de 2 081 tonnes de fuel-oil industriel, avait sombré par gros temps dans le détroit de Guimaras, à environ 10 milles nautiques au sud de l'île de Guimaras, en République des Philippines.
- 3.9.3 Il a été noté qu'une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'était échappée du navire après le naufrage et que des hydrocarbures continuaient à s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités de moins en moins importantes. Il a également été noté que le Bureau national de cartographie et d'informations sur les ressources des Philippines (Philippines National Mapping and Resource Information Authority, NAMRIA) avait procédé à une enquête bathymétrique de la zone du naufrage et avait localisé le navire à 630 mètres de fond, quasiment en dessous de l'endroit où l'on trouvait les hydrocarbures à la surface de l'eau.
- 3.9.4 Le Comité a noté que le *Solar I* était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club). Il a été noté que le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient conjointement désigné un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) afin qu'il se rende aux Philippines.
- 3.9.5 Il a également été noté que le Fonds de 1992 s'était adjoint les services d'un avocat aux Philippines afin de l'aider à traiter toute question juridique susceptible de se faire jour en liaison avec le sinistre.

Les Conventions de 1992 et l'accord STOPIA 2006

- 3.9.6 Le Comité a noté que la République des Philippines était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été noté que le montant de limitation applicable au *Solar I* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (£3,6 millions) mais que le propriétaire du *Solar I* était partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), qui prévoyait que le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de cette convention était volontairement porté à 20 millions de DTS (£15,8 millions). Il a été noté toutefois que le Fonds de 1992 restait tenu d'indemniser les demandeurs si le montant total des demandes d'indemnisation admissibles dépassait le montant de limitation applicable au *Solar I* aux termes de la Convention. Il a été noté que le Fonds de 1992 avait le droit, qu'il pouvait faire valoir en justice, de se faire indemniser par le propriétaire du navire de la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et soit le montant total des demandes admissibles, soit 20 millions de DTS (£15,8 millions) si ce dernier montant était moins élevé.
- 3.9.7 Le Comité a noté qu'il avait été convenu entre l'Administrateur et le Shipowners' Club, que le Fonds de 1992 devrait assumer la responsabilité des paiements une fois que le Club aurait payé les indemnités jusqu'au plafond de limitation applicable au *Solar I* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que le Fonds de 1992 demanderait ensuite des remboursements réguliers au Club jusqu'au plafond fixé dans l'accord STOPIA, ces paiements devant être effectués par le Club dans les deux semaines après réception de la facture du Fonds. Il a été noté que si cette procédure était suivie, il ne serait pas nécessaire que le Fonds mette des contributions en recouvrement, à moins que le montant total des demandes admissibles soit supérieur à la limite de l'accord STOPIA 2006.

Opérations de nettoyage

- 3.9.8 Il a été noté que les garde-côtes philippins, en leur qualité de principale administration gouvernementale chargée d'intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures sur les côtes philippines, avaient pris la direction générale des opérations de nettoyage. L'intervention en mer avait été axée sur l'aspersion, par un petit avion et à partir de navires, de produits chimiques dispersants sur les hydrocarbures récemment échappés de l'épave. Il a été noté en outre que le propriétaire du *Solar I* avait conclu des accords avec trois entrepreneurs commerciaux afin qu'ils fournissent des barges et du matériel d'intervention, dont le petit avion.
- 3.9.9 Il a été noté que l'on avait tenté de protéger certains sites sensibles en déployant des barrages flottants vendus dans le commerce et des barrages flottants artisanaux fabriqués avec du grillage et des matériaux indigènes tels que des feuilles de bananes et des cupules de noix de coco.
- 3.9.10 Il a été noté que la Petron Corporation, affréteur du *Solar I*, avait pris la responsabilité de l'organisation et de la gestion du nettoyage des rivages, en grande partie effectué par les résidents des villages touchés, recrutés par la Petron dans le cadre d'un programme dit de 'travail contre rémunération'. Quelque 1 500 résidents avaient participé à ce nettoyage au plus fort de l'intervention; au 29 septembre 2006, un total d'environ 36 000 journées de travail avait été consacré à ces opérations.
- 3.9.11 Il a été noté que le nettoyage des rivages avait été effectué en grande partie par des méthodes manuelles. Il a été noté par ailleurs qu'au 29 septembre 2006, environ 1 800 tonnes de déchets mazoutés avaient été générées par ce nettoyage et que ces déchets avaient été ramassés à divers endroits en vue d'être transportés ultérieurement vers une usine de ciment, où ils seraient utilisés comme combustible et matière première de remplacement pour la production du ciment.

Impact du déversement

- 3.9.12 Le Comité a noté que le détroit de Guimaras contenait un groupe d'îles dont les rivages incluent des plages de sable, des côtes rocheuses, des récifs de corail, des verdières et des mangroves et que la côte sud-ouest de l'île de Guimaras contenait une réserve marine nationale ainsi qu'un centre de recherche en aquaculture. Il a été noté que cette zone alimentait un secteur de pêche artisanale très développé, que l'aquaculture côtière et à terre était largement répandue et qu'il existait sur l'île de Guimaras une modeste industrie touristique.
- 3.9.13 Il a été noté qu'environ 124 kilomètres de rivages et quelque 500 hectares de mangroves avaient été pollués à différents degrés. Le Comité a noté que le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles et les chercheurs de l'Université des Philippines à Visayas avaient lancé une étude sur les effets à court et long terme des hydrocarbures sur les arbres des mangroves et que les experts de l'ITOPF les avaient conseillés sur les types d'études susceptibles de répondre aux critères de recevabilité du Fonds de 1992.
- 3.9.14 Il a été noté que les déversements d'hydrocarbures avaient eu un impact majeur sur le secteur de la pêche artisanale de l'île de Guimaras et qu'environ 2 000 personnes employées dans le secteur de la pêche avaient été directement touchées par la pollution, soit du fait de la pollution de leurs engins de pêche, soit en raison de la présence d'hydrocarbures dans leurs zones de pêche. Il a été noté par ailleurs que 2 000 autres personnes engagées dans des activités de pêche au large de parties non polluées de l'île avaient signalé avoir des difficultés à vendre leurs prises du fait que le public considérerait que tous les poissons en provenance de l'île de Guimaras risquaient d'être contaminés. Le Comité a noté que les personnes appartenant à la collectivité vivant de la pêche et qui avaient participé aux opérations de nettoyage des rivages en recevant des paiements réguliers de la Petron Corporation, n'avaient pas connu de graves difficultés financières, mais que si la pêche ne reprenait pas peu après la fin des opérations de nettoyage, cette situation pourrait changer.

- 3.9.15 Le Comité a noté que le déversement avait également eu un impact sur les installations d'aquaculture et que le Bureau des pêches et des ressources aquatiques avait signalé qu'environ 90 exploitants de bassins de pêche avaient été touchés à différents degrés. Il a été noté que certains exploitants avaient décidé de sortir précocement leurs poissons des bassins car ils craignaient une contamination, que de ce fait, les poissons concernés n'avaient pas encore atteint leur taille normale de mise en vente sur le marché, et que quelques cas de poissons morts avaient été signalés. Il a été noté que les entrées importantes d'hydrocarbures dans les bassins n'avaient pas été fréquentes.
- 3.9.16 Il a été noté que d'importantes zones de culture d'algues avaient été signalées comme ayant été touchées par les hydrocarbures et qu'il y avait de fortes probabilités pour que les hydrocarbures en provenance du *Solar I* soient responsables de la plupart des dommages observés sur les cultures dans la zone polluée.
- 3.9.17 Le Comité a noté qu'un halieute d'Irlande et un expert en aquaculture du Royaume-Uni ayant une expérience de travail aux Philippines avaient été désignés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 pour se rendre sur place afin de procéder à une évaluation générale des pertes et de conseiller les demandeurs quant à la soumission de leurs demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche.
- 3.9.18 Il a été noté que l'île de Guimaras était fortement tributaire de ses plages pour attirer les visiteurs et que de ce fait, le déversement d'hydrocarbures avait eu un impact majeur sur les entreprises du secteur du tourisme. Le Comité a noté que les experts en tourisme du Royaume-Uni désignés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992, et auxquels le Fonds avait déjà fait appel lors de sinistres antérieurs, s'étaient rendus dans la zone touchée et s'étaient entretenus avec de nombreux demandeurs potentiels afin de mieux comprendre la nature de leurs activités professionnelles et l'impact du déversement d'hydrocarbures sur ces activités, et aussi de les conseiller sur la façon de présenter leurs demandes d'indemnisation.
- 3.9.19 Il a été noté qu'il existait environ 80 entreprises touristiques sur l'île de Guimaras et les îlots avoisinants dont plus de la moitié correspondait à ce que l'on pourrait qualifier de manière très générale de stations balnéaires. Il a également été noté qu'environ 25 étaient situées dans la partie polluée de l'île mais que, compte tenu de la petite taille de l'île, il était probable que les entreprises situées en-dehors de la zone contaminée aient été elles aussi touchées par la baisse du nombre des visiteurs. Il a été noté en outre que la plupart de ces entreprises étaient privées et de petite taille, rapportaient relativement peu d'argent et que grand nombre d'entre elles rencontraient des difficultés considérables. On a noté que l'on trouvait quelques stations balnéaires sur de petits îlots au large de l'île de Guimaras, qui offraient en général un niveau d'équipement relativement plus élevé, accueillaient un nombre plus important de touristes étrangers et avaient un mode de fonctionnement entièrement différent de celles situées sur l'île de Guimaras elle-même.
- 3.9.20 Le Comité a noté que compte tenu des retombées médiatiques extrêmement négatives du sinistre, l'Administrateur était d'avis qu'il serait commercialement bénéfique, pour le secteur du tourisme, de lancer une campagne de marketing bien planifiée et bien coordonnée, une fois que le nettoyage du rivage aurait été achevé, afin d'atténuer les pertes de visiteurs.

Visites aux Philippines des représentants du Fonds de 1992 et du Shipowners' Club

- 3.9.21 Le Comité a noté que l'Administrateur adjoint/conseiller technique et l'un des chargés des demandes d'indemnisation s'étaient rendus aux Philippines, accompagnés d'un représentant du Shipowners' Club, afin d'y rencontrer des représentants du gouvernement central, des gouvernements provinciaux et des demandeurs. Il a été noté que les réunions avaient été organisées par les représentants de la Petron Corporation qui avaient accompagné les représentants du Club et du Fonds tout au long de leur visite.

3.9.22 Il a été noté que cette visite dans la zone touchée avait pour objet premier de tenir une série d'ateliers sur les demandes d'indemnisation, à l'intention des demandeurs des secteurs des pêches, de la mariculture et du tourisme, ainsi que des personnes impliquées dans les opérations de nettoyage et d'évaluation de l'impact environnemental du déversement des hydrocarbures. Il a été noté en outre que les représentants du Fonds et du Club avaient recherché avec les demandeurs les moyens les plus efficaces de recevoir et de traiter leurs demandes d'indemnisation.

Demandes d'indemnisation

3.9.23 Le Comité a noté qu'au 20 octobre 2006, le Shipowners' Club avait effectué des paiements provisoires en faveur de trois entrepreneurs, pour un montant de US\$486 000 (£259 000), au titre des coûts de nettoyage et qu'une demande provisoire de la Petron Corporation pour les coûts du nettoyage des rivages, d'un montant de PHP80,1 millions (£850 000), était en cours d'évaluation par l'ITOPF. Il a été noté que le Shipowners' Club avait payé ¥45,1 millions (£204 000) pour les coûts de l'inspection sous-marine de l'épave.

3.9.24 Il a été noté qu'au 20 octobre 2006, le Gouverneur de la province de Guimaras avait reçu de la part des pêcheurs environ 3 000 formulaires d'enregistrement de demande d'indemnisation et que ces formulaires seraient remis à l'halieute désigné par le Fonds et le Club dès que les formulaires restants auraient été reçus par le Gouverneur.

3.9.25 Il a été noté que 23 demandes d'indemnisation, pour un montant total de PHP435 000 (£4 600), avaient été soumises par des entreprises touristiques au 20 octobre 2006. Ces demandes étaient en cours d'évaluation par les experts en tourisme nommés par le Fonds et le Club.

3.9.26 Le Comité a noté qu'il était trop tôt pour pouvoir prédire de façon précise le montant total des dommages imputables au sinistre, mais que des estimations liminaires montraient que ce montant serait de l'ordre de US\$5 à 8 millions (£2,8 à 4,4 millions), sans compter les coûts de l'enlèvement de toute cargaison restant dans l'épave.

3.9.27 Les Philippines se sont félicitées de l'approche dynamique adoptée par le Secrétariat du Fonds et de l'aide offerte par celui-ci.

Opération proposée pour l'enlèvement de la cargaison restant dans le navire

3.9.28 On a noté que le Shipowners' Club avait confié à une entreprise japonaise de sauvetage la réalisation d'une inspection sous-marine du navire au moyen d'un véhicule télécommandé, dans le but de trouver l'épave afin de confirmer son emplacement, sa profondeur et son orientation, et d'évaluer les risques d'une nouvelle pollution. Il a été noté que le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient conjointement désigné un expert en dommages maritimes et en sauvetage, appartenant à la société London Offshore Consultants Asia (LOC Asia), qu'ils avaient chargé de se rendre sur place pour superviser l'inspection sous-marine et en interpréter les résultats.

3.9.29 Le Comité a noté que l'on avait trouvé l'épave en position verticale sur un talus incliné à 6°, avec une assiette positive d'environ 10°. Il a été noté qu'on avait trouvé un trou triangulaire de type perforation, d'environ 28 cm de largeur et de 15 cm de hauteur, sur la partie arrière bâbord de la cloison située entre la citerne à ballast n° 1 et le puits aux chaînes d'ancre bâbord, que le bordé de muraille à bâbord et à tribord était froissé mais non fissuré et qu'il n'y avait pas de traces évidentes d'enfoncements, de pliures ou de fissures sur le pont principal. Il a été noté que tous les panneaux de chargement des citernes étaient fermés à l'exception du panneau n° 4 bâbord, qui était entrouvert, et qu'il n'y avait pas d'hydrocarbures sortant de ce réservoir, qui par conséquent ne contenait plus rien. Il a été noté que l'on avait constaté des fuites d'hydrocarbures, à divers degrés, en provenance des tuyautages, des dégagements et du panneau de chargement de la citerne à cargaison de bâbord n° 2, mais qu'après la fermeture d'un certain nombre de soupapes de dégagement par le véhicule télécommandé, la fuite totale avait été ramenée à approximativement 20 litres par heure.

- 3.9.30 Le Comité a noté que le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient demandé à des experts de l'ITOPF et de LOC Asia d'évaluer le risque de pollution posé par l'épave du *Solar I*. Il a été noté que l'apparente absence de dommages au pont principal et à la partie supérieure de la coque de l'épave, ainsi que l'absence de taches ou d'amas visibles d'hydrocarbures autour de la structure, laissait à penser qu'il n'y avait pas eu de déversement majeur d'hydrocarbures en provenance des citernes à cargaison et que la majorité des hydrocarbures était peut-être encore à bord, encore que cela ne concorde pas tout à fait avec les hydrocarbures observés en mer peu de temps après le sinistre et avec l'ampleur de la contamination du rivage, qui avaient donné à penser qu'au moins 50 % de la cargaison de 2 081 tonnes d'hydrocarbures s'étaient échappées du navire. Il a également été noté que les experts avaient déclaré que faute de connaître les circonstances dans lesquelles le navire avait coulé, il était impossible d'évaluer le type de dommages structurels cachés qu'il avait subi et de déterminer si ces dommages pouvaient avoir eu pour effet le déversement de volumes substantiels de la cargaison. Il a été noté que les experts avaient examiné la possibilité de quantifier le volume des hydrocarbures restant dans l'épave en utilisant la technique non intrusive du bombardement neutronique à haute énergie, mais que celle-ci nécessiterait l'excavation des sédiments se trouvant autour de la coque, avec le risque connexe de déstabiliser le navire. Il a été noté en outre que les experts avaient estimé, sur la base des résultats de l'inspection sous-marine, que le navire semblait se trouver dans une position stable et que dans les conditions actuelles, il était peu probable qu'il bouge, mais qu'il se trouvait dans une zone sismiquement active, qui avait connu deux événements sismiques majeurs ces 50 dernières années.
- 3.9.31 Il a été noté que les experts étaient d'avis que l'abandon des hydrocarbures dans le navire risquait très probablement d'entraîner leur déversement progressif pendant de nombreuses années à travers les trous et fissures provoqués par la corrosion, mais qu'un déversement majeur d'hydrocarbures dû aux effets d'une très forte activité sismique sur la structure ou la stabilité du navire ne pouvait pas être exclu. Il a été noté que les experts avaient pris en considération la sensibilité de l'île de Guimaras et sa vulnérabilité à la pollution par le navire pendant la mousson de sud-ouest, comme cela avait été prouvé par le déversement d'hydrocarbures après le sinistre, qui avait eu un important impact sur les ressources économiques, même s'il était encore trop tôt pour dire quelles avaient été les conséquences sur l'environnement.
- 3.9.32 Le Comité a noté que les experts avaient conclu qu'à condition que le coût d'une opération d'enlèvement d'un maximum de la cargaison restante du navire ne soit pas disproportionné par rapport aux risques de pollution résultant d'un nouveau déversement d'hydrocarbures, une telle opération se justifierait selon eux.

Position de l'Administrateur

- 3.9.33 Le Comité a noté que sur la base des informations disponibles, l'Administrateur estimait qu'on ne saurait écarter la possibilité que d'importantes quantités d'hydrocarbures se trouvent encore à l'intérieur de l'épave. Il a été noté que le Shipowners' Club et le Fonds avaient étudié la possibilité de réaliser une étude ayant pour objet de mesurer la quantité d'hydrocarbures restant à bord en utilisant une technique non intrusive, mais que selon les indications obtenues, le coût d'une telle étude serait de l'ordre de US\$3 à 4 millions (£1,7 à 2,2 millions). Il a été noté en outre que pour mesurer les hydrocarbures dans le navire, il serait nécessaire d'excaver les sédiments dans lesquels était enfoncée la partie arrière du navire et que cela pourrait déstabiliser ce dernier, avec le risque connexe d'un important déversement d'hydrocarbures, et que pour ces raisons l'Administrateur était d'avis qu'une étude visant à quantifier les hydrocarbures restant à bord ne serait pas justifiée.
- 3.9.34 Le Comité a noté que compte tenu des circonstances, et en particulier de la probabilité qu'une importante quantité d'hydrocarbures reste à bord, et du fait que le navire se trouvait dans une zone sismiquement active et très proche de ressources économiques et environnementales sensibles, l'Administrateur partageait le point de vue des experts de l'ITOPF et de LOC Asia, à savoir qu'à condition que le coût d'une opération visant à enlever la plus grande quantité possible de la

cargaison restante ne soit pas disproportionnée par rapport au risque de dommages par pollution résultant de nouveaux déversements d'hydrocarbures, une telle opération d'enlèvement serait raisonnable et son coût pourrait donner lieu à indemnisation.

- 3.9.35 Il a été noté que, selon les premières indications, le coût des opérations visant à quantifier et enlever les hydrocarbures restants serait de l'ordre de US\$8 à 12 millions (£4,4 à 6,7 millions), selon les quantités trouvées à bord. L'Administrateur adjoint a fait cependant observer que sur la base de nouvelles propositions pour la seule opération d'enlèvement des hydrocarbures, le coût final serait probablement plus proche de US\$8 millions (£4,4 millions) et peut-être moins.
- 3.9.36 Le Comité a noté que des estimations antérieures laissaient à penser que le montant des pertes déjà encourues du fait de la pollution imputable au *Solar I* serait de l'ordre de US\$5 à 8 millions (£2,8 à 4,4 millions), que la pollution des bassins d'aquaculture n'était pas très grave car ces bassins avaient déjà été endommagés auparavant par un typhon, que le sinistre avait eu lieu en-dehors des hautes saisons touristique et de pêche, et qu'un nouveau déversement important d'hydrocarbures risquerait de provoquer au moins autant de dommages par pollution que ceux déjà subis.

Position du Comité exécutif

- 3.9.37 La délégation espagnole a exprimé son regret concernant le sinistre du *Solar I* et a offert tout son soutien à la délégation philippine. La délégation espagnole a également remercié l'Administrateur d'avoir réagi rapidement, surtout étant donné les circonstances locales, et elle a fait observer que c'était là une façon dynamique de travailler que l'Espagne appuyait de tout cœur.
- 3.9.38 La délégation espagnole a également exprimé l'opinion qu'une attitude passive face à un risque environnemental tel que celui présenté par ces résidus d'hydrocarbures dans une épave était impensable, surtout lorsqu'il avait été démontré que l'élimination de ce risque était techniquement faisable. Cette délégation a donc proposé que, face à une épave dont les citernes contenaient des hydrocarbures, l'extraction devrait être considérée comme la première option de façon à éviter des risques futurs. La délégation espagnole considérait néanmoins qu'il était prématuré que le Comité prenne une décision à la session en cours concernant la recevabilité d'une demande d'indemnisation au titre du coût d'extraction des hydrocarbures de l'épave, et ce pour trois raisons. Premièrement, l'Assemblée allait débattre cette même semaine des critères de recevabilité du Fonds pour ce type d'opérations et selon la délégation espagnole, il était nécessaire de savoir quels critères l'Assemblée adopterait pour ce type d'opérations. Deuxièmement, aucune demande n'avait encore été soumise et les procédures du Fonds exigeaient qu'une demande soit présentée avant que l'on examine sa recevabilité: si les questions de recevabilité étaient décidées à l'avance, il y aurait contradiction et, en tout état de cause, un changement de politique radical de la part des FIPOL. Troisièmement, il y avait un manque d'information, surtout en ce qui concerne la quantité estimée de combustibles restants dans l'épave du *Solar I*.
- 3.9.39 En ce qui concerne le caractère raisonnable des coûts, la délégation espagnole a appelé l'attention du Comité sur le fait que puisqu'aucune étude n'avait été présentée, le coût était incertain et son caractère raisonnable ne pouvait être associé au coût global de l'opération qui dans ce cas, bien que relativement faible, devrait être proportionnel au risque existant, c'est-à-dire au volume d'hydrocarbures restant dans l'épave, puisque les risques augmentaient de façon exponentielle en fonction de la quantité d'hydrocarbures.
- 3.9.40 La délégation espagnole a également fait observer que les arguments présentés dans le document à l'appui du danger potentiel étaient dans une certaine mesure les mêmes que ceux utilisés dans le cas de l'incident du *Prestige*, mais en sens opposé, c'est-à-dire que dans le cas du *Solar I*, une fuite d'un ou deux litres par heure à une distance de dix milles de la côte était considérée comme posant un risque pendant la mousson de sud-ouest, tandis que dans le cas du *Prestige*, une fuite de

3000 litres par heure à une distance de 100 milles de la côte n'était pas considérée comme dangereuse dans des courants du sud-ouest qui avaient entraîné une pollution récurrente sur la côte française avant l'extraction des hydrocarbures contenus dans l'épave.

- 3.9.41 Selon la délégation espagnole, ce document semblait donner l'impression que la situation sociale ou politique pouvait influencer sur la proposition dont était saisi le Comité, car il semblait illogique de déclarer que la pollution provenant du navire était stabilisée mais que la population des îles de Guimaras était très préoccupée du fait qu'il pouvait y avoir un déversement.
- 3.9.42 En conclusion, la délégation espagnole a souligné qu'elle était en faveur de l'adoption, comme principe général du Fonds, de critères souples pour déterminer la recevabilité des coûts afférents aux opérations d'extraction d'hydrocarbures à titre de mesure de sauvegarde mais que par ailleurs elle considérait qu'il était nécessaire d'introduire des critères objectifs pour éviter des décisions subjectives, et qu'elle appréciait en particulier l'approche dynamique adoptée par l'Administrateur du Fonds et l'aide qu'il avait offerte aux victimes de ce sinistre ainsi qu'au Gouvernement philippin, qui devraient servir au Fonds de modèle d'action dans tous les cas où il y aurait des accidents maritimes entraînant une pollution. Cette délégation a réitéré sa conviction qu'au 21^{ème} siècle, et avec les progrès de la technologie, les opérations d'extraction telles que pour le *Solar 1* devraient être considérées comme des mesures de sauvegarde recevables au titre des Conventions et que l'Espagne appuierait tout projet présenté dans ce sens. La délégation espagnole a réitéré sa proposition de faire profiter le Gouvernement philippin de l'expérience acquise par l'Espagne pour la présentation de documents techniques aux FIPOLE.
- 3.9.43 Toutes les délégations qui ont répondu à l'intervention faite par la délégation espagnole considéraient que la décision concernant la recevabilité d'une demande d'indemnisation liée à l'enlèvement des hydrocarbures provenant du sinistre du *Solar 1* devait être faite sur la base des critères de recevabilité existants. Ces délégations n'ont pas appuyé l'opinion exprimée par la délégation espagnole selon laquelle la décision devrait être ajournée jusqu'à ce que l'Assemblée ait réexaminé les critères de recevabilité du Fonds, puisque tout changement de la politique du Fonds ne pouvait être pris en compte que pour les sinistres futurs et ne pouvait être appliqué de façon rétroactive.
- 3.9.44 Un grand nombre de délégations ont appuyé la proposition de l'Administrateur selon laquelle une demande d'indemnisation au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures contenus dans le *Solar 1* était recevable en principe. De nombreuses délégations ont fait observer que comme il était probable que l'épave renferme encore une quantité importante d'hydrocarbures, qu'il y avait une activité sismique dans son voisinage et qu'elle se trouvait très proche de ressources économiques et environnementales sensibles, les coûts indicatifs d'enlèvement des hydrocarbures n'étaient pas disproportionnés par rapport aux risques de pollution résultant de nouveaux déversements d'hydrocarbures.
- 3.9.45 Le Comité exécutif a décidé que la demande au titre du coût de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures du *Solar 1* était admissible en principe.
- 3.9.46 La délégation espagnole a déclaré qu'elle considérait que la décision du Comité était très importante et l'a félicité pour la nouvelle approche dynamique que représentait cette décision en ce qui concerne la recevabilité anticipée de demandes non encore formulées, soulignant les aspects positifs et novateurs qu'apporterait cette nouvelle approche dans des situations futures analogues.
- 3.9.47 L'Administrateur a indiqué que l'allégation de la délégation espagnole selon laquelle la demande ne pouvait être en principe considérée comme recevable était incorrecte, puisque les organes directeurs avaient pris de telles décisions par le passé, par exemple, à propos du sinistre de l'*Osung n° 3* en République de Corée.

- 3.9.48 La délégation philippine a remercié le Comité pour son soutien à la demande d'indemnisation en principe et a remercié la délégation espagnole pour sa généreuse proposition d'aide: il lui proposait de lui rendre la pareille dans l'espoir que l'Espagne en bénéficierait.

Doutes émis par le Shipowners' Club

- 3.9.49 Le Comité a noté que le 18 octobre 2006, le Shipowners' Club avait informé l'Administrateur qu'à la suite de son enquête sur le contexte du sinistre et en particulier sur les questions de causalité, il avait de sérieux doutes concernant l'exploitation du navire par le propriétaire, doutes qui justifieraient de résilier l'assurance que le Shipowners' Club avait accordée à ce propriétaire. Il a été noté toutefois que le Club avait décidé de ne pas chercher à échapper à la responsabilité qui pourrait lui incomber en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de l'accord STOPIA 2006 conformément au paragraphe 8 de l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile, qui prévoit entre autres que l'assureur peut se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire.
- 3.9.50 Il a été noté toutefois que le Shipowners' Club avait informé l'Administrateur qu'il avait décidé d'exercer le droit que lui confère le paragraphe 3 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile et de s'opposer aux demandes présentées par des demandeurs dont la négligence avait pu causer les dommages par pollution ou y contribuer et qu'il n'avait pas l'intention de verser des indemnités pour des demandes présentées par des tiers lorsqu'il ressortait à l'évidence qu'il y avait eu négligence concurrente.
- 3.9.51 En réponse à une question d'une délégation, le représentant du Shipowners' Club a déclaré qu'il n'entendait pas exercer son droit à l'encontre de tous les tiers concernés par les mesures de sauvegarde, bien qu'une part importante du montant demandé au titre de ces mesures puisse concerner des parties dont la négligence avait pu contribuer aux dommages dus à la pollution.
- 3.9.52 Le Comité a rappelé que le paragraphe 3 de l'article III stipulait ce qui suit:
- 'Si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.'
- 3.9.53 Il a été noté que les demandes présentées par des tiers pour lesquelles le Shipowners' Club n'avait pas l'intention de verser des indemnités ne concerneraient vraisemblablement que les mesures de sauvegarde.
- 3.9.54 Le Comité a rappelé le paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux termes duquel:
- 'Si le Fonds prouve que le dommage par pollution résulte, en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de la négligence de cette personne, le Fonds peut être exonéré de tout ou partie de son obligation d'indemniser cette personne. Le Fonds est, de toute manière, exonéré dans la mesure où le propriétaire a pu l'être aux termes de l'article III, paragraphe 3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité. Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde.'
- 3.9.55 Il a été noté que sur la base du paragraphe 3 de l'article 4, l'Administrateur avait conclu que le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités pour toutes demandes soumises au titre de coûts raisonnables afférents à des mesures de sauvegarde prises par des tiers même lorsque la négligence de ces parties avait pu causer les dommages par pollution ou y contribuer. Il a été noté par ailleurs que l'Administrateur estimait que si le Fonds devait verser des indemnités pour ce type de demande, il ne serait pas remboursé, au moins pas dans un premier temps, par le

Shipowners' Club en application des termes de l'accord STOPIA 2006 (voir les paragraphes 3.9.6 et 3.9.7 ci-dessus).

- 3.9.56 Le Comité a noté que l'Administrateur n'était pas à ce stade en mesure de faire des commentaires sur ce que disait le Shipowners' Club au sujet d'une négligence concurrente supposément commise par les parties, mais qu'il se proposait d'étudier tous les éléments de preuve disponibles pour établir s'il y avait eu négligence concurrente de la part d'un demandeur et de communiquer ses conclusions au Comité. Il a été noté que s'il n'y avait pas entente entre le Club et le Fonds sur ce point, il appartiendrait aux tribunaux philippins de trancher.

Règlement et paiement des demandes d'indemnisation

- 3.9.57 Le Comité exécutif a donné à l'Administrateur le pouvoir de régler toutes les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquels les organes directeurs du Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.
- 3.9.58 Le Comité exécutif a également donné à l'Administrateur le pouvoir d'effectuer des paiements au nom du Fonds de 1992 au titre de toutes les demandes recevables nées de ce sinistre au cas où le Shipowners' Club refuserait d'effectuer des paiements.

4 Sessions à venir

- 4.1 Le Comité exécutif a noté qu'à sa 11ème session, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé de tenir sa prochaine session ordinaire pendant la semaine du 15 au 19 octobre 2007.
- 4.2 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa prochaine session pendant la semaine du 12 mars 2007 dans le bâtiment d'Inmarsat.
- 4.3 Le Comité a noté que l'Assemblée avait accepté à sa 11ème session l'invitation du gouvernement canadien pour que les sessions de juin 2007 des organes directeurs des FIPOL se tiennent à Montréal au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), pendant la semaine du 11 au 15 juin 2007.

5 Divers

À l'occasion des dernières sessions des organes directeurs tenues avant que son successeur ne prenne ses fonctions lors d'une séance extraordinaire conjointe de l'Assemblée du Fonds de 1992, du Comité exécutif du Fonds de 1992, du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire, l'Administrateur sortant, M. Måns Jacobsson (Suède), qui a occupé le poste d'Administrateur des FIPOL pendant près de 22 ans, a prononcé un dernier discours. L'Administrateur élu a également choisi de marquer cette occasion spéciale en prononçant un discours devant les organes directeurs avant de reprendre la responsabilité des FIPOL le 1er novembre 2006. L'Administrateur élu, les ambassadeurs de Suède et des Pays-Bas, au nom des délégations suédoises et néerlandaises, ainsi qu'un certain nombre de délégations et les présidents et la présidente des organes directeurs susmentionnés ont également saisi cette occasion pour rendre hommage à M. Jacobsson pour sa carrière remarquable et sa précieuse contribution au régime international d'indemnisation. S'agissant de la session conjointe, il convient de se reporter au compte rendu des décisions prises lors de la 11ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992 (document 92FUND/A.11/35, paragraphe 37).

6 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.34/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
