



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE  
1971 POUR LES DOMMAGES  
DUS A LA POLLUTION PAR  
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF  
53ème session  
Point 6 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.53/12  
17 avril 1997

Original: ANGLAIS

## COMPTE RENDU DES DECISIONS PRISES PAR LE COMITE EXECUTIF A SA CINQUANTE-TROISIEME SESSION

(tenue du 14 au 17 avril 1997)

Président: M. W J G Oosterveen (Pays-Bas)

Vice-présidente: Mme A N Ogo (Nigéria)

### 1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour publié sous la cote 71FUND/EXC.53/1.

### 2 Examen des pouvoirs des représentants

#### 2.1 Les membres ci-après du Comité exécutif étaient présents:

Allemagne  
Australie  
Belgique  
Canada  
Danemark

Espagne  
Fédération de Russie  
Finlande  
Grèce  
Malaisie

Maroc  
Nigéria  
Pays-Bas  
République de Corée  
Royaume-Uni

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

2.2 Les Etats Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Algérie	Japon	République arabe
Bahamas	Koweït	syrienne
Fidji	Libéria	Slovénie
France	Mexique	Suède
Indonésie	Norvège	Tunisie
Italie	Pologne	Venezuela

2.3 Les Etats non Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Arabie saoudite	Chili	Panama
Argentine	Etats-Unis	Pérou
Brésil	Lettonie	

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

*Organisations intergouvernementales:*

Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992)  
 Organisation des Nations Unies  
 Organisation maritime internationale (OMI)

*Organisations non gouvernementales internationales:*

Cristal Limited  
 Comité maritime international (CMI)  
 Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)  
 Chambre internationale de la marine marchande (ICS)  
 International Group of P & I Clubs  
 International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)  
 Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)  
 Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

### 3 Sinistres mettant en cause le Fonds de 1971

#### 3.1 Sinistre du *Haven*

Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document 71FUND/EXC.53/2. Le Comité a noté, en particulier, que l'Administrateur rendrait compte des faits nouveaux survenus à propos du sinistre du *Haven* directement à l'Assemblée du Fonds de 1971, celle-ci se réunissant en session extraordinaire pendant la semaine où le Comité exécutif tenait sa 53ème session (voir le document 71FUND/A/ES.3/2).

#### 3.2 Sinistre du *Braer*

3.2.1 Le Comité exécutif a pris note du document 71FUND/EXC.53/3 qui exposait les faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Braer*, en particulier eu égard aux procédures judiciaires engagées devant le tribunal de session d'Edimbourg. Il a été noté que certaines demandes avaient été réglées ou retirées ou que leur montant avait été réduit et que le montant total qui était maintenant réclamé auprès du tribunal avait en conséquence été ramené de £80,3 millions à £70,8 millions.

3.2.2 Le Comité a noté que depuis que les paiements avaient été suspendus, en octobre 1995, 153 demandes d'un montant total de £2 millions avaient été approuvées mais n'avaient pas été acquittées.

3.2.3 Le Comité a noté que l'Administrateur avait l'intention de poursuivre les négociations avec ceux des demandeurs dont le Fonds de 1971 jugeait en principe les demandes recevables aux fins de parvenir à un accord sur le quantum admissible.

### 3.3 Sinistre du *Sea Prince*

3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des nouveaux éléments concernant le sinistre du *Sea Prince*, tels que décrits dans la section 2 du document 71FUND/EXC.53/4.

3.3.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 46ème session il avait décidé que les versements du Fonds de 1971 se limiteraient à 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur, étant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées dépassait largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.3.3). Il a aussi été rappelé que, compte tenu des renseignements sur le montant global des demandes présentées à la date de la 47ème session du Comité, celui-ci avait décidé de porter le montant des versements du Fonds de 1971 de 25% à 50% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur, sous réserve de la confirmation que le montant total des demandes relatives à la pêche avait été sensiblement réduit (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.6.3). Il a été noté que cette confirmation n'avait pas été reçue. Le Comité a aussi noté qu'il avait décidé à sa 50ème session de maintenir la position qu'il avait prise à sa 47ème session concernant la limite des paiements du Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.7.4).

3.3.3 Il a été noté que le montant total réclamé devant le tribunal s'élevait à Won120 000 millions, soit £83 millions.

3.3.4 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait décidé lors de sessions précédentes que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, que le propriétaire du navire était autorisé à être pris en charge financièrement en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que le Fonds de 1971 ne devrait pas tenter une action en recours contre un tiers (documents FUND/EXC.49/12, paragraphes 3.7.9 et 3.7.10 et 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.7.9).

3.3.5 Une délégation a appelé l'attention du Comité sur le fait que le capitaine du *Sea Prince* avait récemment été condamné à une peine de prison à la suite du sinistre. Cette délégation a déclaré que, pour cette raison et nonobstant les décisions prises par le Comité exécutif à ses 49ème et 50ème sessions, il conviendrait d'examiner plus avant la participation du propriétaire du navire dans le processus de prise de décision qui avait abouti aux mesures prises par le capitaine avant l'échouement.

3.3.6 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'explorer à nouveau la possibilité pour le Fonds de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité et d'intenter une action en recours contre un tiers. Il a été noté que ces investigations n'auraient pas d'incidence sur le versement d'une indemnisation par le Fonds de 1971.

3.3.7 Le Comité exécutif a noté que lors d'une audience du tribunal tenue en janvier 1997, le propriétaire du navire, après avoir consulté son assureur P & I (la United Kingdom Mutual Steamship Insurance Association (Bermuda) Ltd, appelée "UK Club") et le Fonds de 1971, avait soumis un rapport établi par l'ITOPF qui critiquait l'évaluation des demandes d'indemnisation relatives à la pêche effectuée par les experts des demandeurs. Il a été noté que dans ce rapport, l'ITOPF avait démontré que l'évaluation des demandes entreprise par les experts des demandeurs était dans une large mesure subjective et que les pièces justificatives présentées par les demandeurs étaient insuffisantes ou non existantes. Le Comité a noté que lors d'une nouvelle audience tenue en février 1997, l'administrateur désigné par le tribunal pour donner un avis sur les diverses demandes d'indemnisation avait déclaré qu'en raison de l'insuffisance d'une documentation objective à l'appui des demandes, il lui avait été difficile d'évaluer ces demandes mais qu'il avait soumis un avis ainsi qu'une liste des demandes qu'il avait acceptées. Il a été noté que l'administrateur désigné par le tribunal avait toutefois accepté la plupart des montants demandés sans y apporter de modifications importantes et qu'il n'avait pas tenu compte du rapport de l'ITOPF mentionné ci-dessus. L'Administrateur a informé le Comité que le juge avait prié le

UK Club et le Fonds de 1971 de formuler des observations sur l'avis de l'administrateur désigné par le tribunal et qu'après avoir reçu ces observations, le tribunal prierait les demandeurs de fournir les pièces justificatives. Il a été noté que la prochaine audience aurait lieu à la fin d'avril 1997.

3.3.8 L'Administrateur a informé le Comité exécutif que le Fonds de 1971 et le UK Club procédaient à des négociations avec les demandeurs afin de parvenir à un règlement à l'amiable de toutes les demandes en suspens sur la base de l'évaluation faite par l'ITOPF et que des progrès considérables avaient été réalisés. Il a été noté que si les demandeurs acceptaient la méthode d'évaluation utilisée par l'ITOPF, le montant total recevable de l'ensemble des demandes nées de ce sinistre se situerait bien au-dessous du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.3.9 Le Comité exécutif a noté l'avis de l'Administrateur selon lequel, dans l'hypothèse décrite au paragraphe 3.3.8, le Fonds de 1971 pourrait payer toutes les demandes en suspens à raison du montant total de leur règlement. Le Comité a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à payer intégralement toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement (dans la mesure où elles n'avaient pas été déjà acquittées), à condition que l'ensemble ou la plupart des demandes en suspens dans les secteurs de la pêche et du tourisme soient réglées sur la base de la méthode d'évaluation de l'ITOPF, que toute incertitude soit éliminée quant au montant de la demande du propriétaire du navire ayant trait au coût des mesures liées aux travaux effectués en vertu du contrat pour l'enlèvement du navire et les opérations connexes, et que l'Administrateur soit convaincu que le montant global de l'ensemble des demandes nées de ce sinistre se situe au-dessous de 60 millions de DTS (£51 millions).

#### 3.4 Sinistre du *Honam Sapphire*

3.4.1 Le Comité exécutif a noté les éléments nouveaux concernant le sinistre du *Honam Sapphire*, tels que décrits dans la section 3 du document 71FUND/EXC.53/4.

3.4.2 Le Comité exécutif a rappelé que compte tenu des renseignements dont il disposait à sa 47ème session, il avait décidé, étant donné que le montant total des demandes demeurait incertain, que les paiements du Fonds de 1971 devraient se limiter à 60% des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.8.3).

3.4.3 Le Comité a aussi noté qu'il avait décidé à sa 50ème session que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité (document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.10.3).

3.4.4 Il a été noté que les règlements établis à ce jour en ce qui concerne le sinistre du *Honam Sapphire* s'élevaient au total à Won6,1 milliards (£4,2 millions) et que des demandes s'élevant au total à Won17,244 milliards (£14 millions) avaient été présentées dans le cadre de la procédure en limitation. Le Comité exécutif a aussi noté que le Fonds de 1971 n'avait pas encore payé d'indemnisation, étant donné que le montant total des demandes approuvées n'avait pas atteint le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire*, à savoir 14 millions de DTS (£12 millions).

3.4.5 Le Comité a noté que, lors d'une audience tenue en février 1997, le propriétaire du navire, après avoir consulté le UK Club et le Fonds de 1971, avait soumis un rapport préparé par l'ITOPF qui critiquait l'évaluation des demandes relatives à la pêche effectuée par les experts des demandeurs. Il a été noté que, dans ce rapport, l'ITOPF démontrait que l'évaluation des demandes entreprise par les experts des demandeurs était dans une large mesure subjective et que les pièces justificatives fournies par les demandeurs étaient insuffisantes ou inexistantes. Il a aussi été noté que les experts du Fonds de 1971 avaient espéré évaluer les demandes des coopératives de pêche, nées du sinistre du *Honam Sapphire* de manière analogue à celle utilisée dans l'affaire du *Sea Prince*, à savoir en utilisant les données des ventes à la commission. Il a été noté par ailleurs que dans le cas de plusieurs secteurs de la pêche, les renseignements communiqués avaient été insuffisants ou inexistantes et que, pour cette raison, il serait nécessaire de fonder les évaluations, tout du moins pour certains secteurs, sur les statistiques nationales de la pêche.

3.4.6 L'Administrateur a informé le Comité exécutif que la prochaine audience du tribunal aurait lieu à la fin d'avril 1997 et que le propriétaire du navire présenterait alors les évaluations que l'ITOPF aurait menées à bien à cette date.

3.4.7 Le Comité exécutif a noté que les demandes présentées dans le cadre de la procédure en limitation étaient nettement inférieures aux montants demandés à l'origine et que l'Administrateur était d'avis, après avoir consulté les experts du Fonds de 1971, qu'il était fort peu probable que le montant de l'ensemble des demandes établies nées de ce sinistre dépasse le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à payer intégralement toute demande ayant fait l'objet d'un règlement dans la mesure où la limite du propriétaire du navire était dépassée.

### 3.5 Sinistre du *Sea Empress*

3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document 71FUND/EXC.53/5 au sujet des faits nouveaux survenus à propos du sinistre du *Sea Empress* depuis la 52ème session.

#### *Bilan des demandes d'indemnisation*

3.5.2 Il a été noté qu'au 11 avril 1997, 754 demandeurs avaient soumis des demandes au Bureau des demandes d'indemnisation ouvert par le Fonds de 1971 et les assureurs P & I du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Skuld appelé le Skuld Club). Le Comité a noté que le Skuld Club et le Fonds de 1971 avaient approuvé des demandes d'un montant total de £8 775 394 et que le Skuld Club avait versé à 437 demandeurs des paiements d'un montant total de £6 537 716. Il a, en outre, été noté que des chèques représentant £170 852 attendaient d'être touchés par les demandeurs. Il a également été noté que la plupart de ces paiements correspondaient à 75% des montants approuvés et que des paiements allant jusqu'à 100% des montants approuvés avaient été effectués par le Skuld Club dans un certain nombre de cas, lorsque le montant des indemnités était modique ou que le demandeur avait pu prouver qu'il avait besoin d'un paiement de plus de 75% pour faire face à des difficultés financières dans l'immédiat.

#### *Niveau des paiements*

3.5.3 Le Comité exécutif a rappelé que, à sa 48ème session, il avait décidé de limiter le pouvoir de l'Administrateur d'effectuer des paiements à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, étant donné que le montant total des demandes nées du sinistre du *Sea Empress* risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a également été rappelé que, à ses 49ème, 50ème et 52ème sessions, le Comité avait décidé de maintenir cette limite à 75% (documents FUND/EXC.48/6, paragraphe 3.4.7, FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.8.21, 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.12.16 et 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.6.22).

3.5.4 Il a été rappelé que, dans de précédentes affaires, le Comité exécutif avait estimé qu'il était nécessaire de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un sinistre donné risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a également été rappelé que le Comité avait déclaré qu'il était nécessaire de mettre en balance l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible, par le Fonds de 1971, des victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures, d'une part, et, d'autre part, la nécessité d'empêcher que le Fonds ne se trouve en situation de surpaiement.

3.5.5 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés par l'Administrateur quant au montant estimatif total des demandes nées de ce sinistre. Il a été noté que le coût des opérations de nettoyage était évalué à £23 millions. Le Comité a également noté que des demandes liées à la pêche avaient été approuvées à raison de £5,2 millions et que les demandes en instance et les demandes rejetées dans cette catégorie s'élevaient à £7 millions. L'Administrateur a fait savoir au Comité qu'on lui avait indiqué que certains pêcheurs soumettraient peut-être des demandes au titre des dommages subis par les stocks

de poisson, que quatre demandes d'un montant total de £53 974 avaient été présentées au titre d'une réduction alléguée des prises de calmar et de poisson blanc dans le canal de Bristol et que quelques autres demandes d'un montant relativement modique étaient attendues dans cette dernière catégorie. Il a été noté que l'Administrateur estimait que le montant total des demandes du secteur de la pêche pourrait s'élever à £15 millions. Pour ce qui était du secteur du tourisme, il a été noté que des demandes avaient été approuvées à raison de £750 000 et que des demandes d'un montant de £627 000 étaient en cours d'examen. Le Comité exécutif a été informé que le Bureau des demandes d'indemnisation avait envoyé des lettres à 580 demandeurs potentiels du secteur du tourisme qui avaient réclamé des formulaires de demande mais n'avaient pas encore soumis ces demandes, que 244 de ces demandeurs potentiels avaient répondu, dont 130 avaient déclaré qu'ils avaient l'intention de présenter une demande et dont 114 avaient dit qu'ils ne le feraient pas. L'Administrateur a dit ne pas savoir si une demande serait présentée au titre du coût des opérations de sauvetage du *Sea Empress* et sa cargaison et, dans l'affirmative, quel en serait le montant. Le Comité a rappelé que, dans un document présenté par la délégation du Royaume-Uni à la 52ème session (document 71FUND/EXC.52/7/1), un montant de £7 millions avait été inclus à cet effet. Le Comité a noté qu'il pourrait y avoir certains paiements au titre des intérêts et au titre des honoraires des conseillers et experts engagés par les demandeurs, mais qu'il n'était pas possible de donner une estimation du montant total de ces paiements.

3.5.6 L'Administrateur a indiqué au Comité exécutif qu'il continuait de penser qu'une incertitude planait sur le montant total des demandes.

3.5.7 Persistant à penser que la limite de 60 millions de DTS du Fonds de 1971 ne serait pas dépassée, la délégation du Royaume-Uni a déclaré qu'elle n'avait aucune raison de croire que les demandes recevables relatives à la pêche atteindraient le montant estimé par l'Administrateur, à savoir £15 millions. Cette délégation a réaffirmé son opinion présentée à la précédente session du Comité selon laquelle elle évaluait le montant total de toutes les demandes liées à la pêche à une somme allant de £8 millions à £10 millions et elle a indiqué que la valeur totale des prises annuelles débarquées dans les pêcheries de calmar du canal de Bristol était d'environ £110 000 par an. Elle a mentionné que le Ministère de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation du Royaume-Uni ne procédait pas à un suivi spécial des stocks de poisson et ne s'attendait pas à ce que ces stocks subissent des dommages à long terme par suite du sinistre. La délégation du Royaume-Uni a souligné l'importance de rechercher l'avis d'institutions ou d'experts spécialisés, comme cela avait été le cas lors de précédents sinistres. Elle a déclaré qu'elle avait auparavant estimé les demandes du secteur du tourisme à une somme allant de £3 millions à £9 millions, mais s'est déclarée satisfaite de voir que l'Administrateur estimait à présent que le montant des demandes dans ce secteur ne risquait pas de dépasser £4 millions. La délégation a mentionné qu'un cabinet juridique qui représentait 24 demandeurs du secteur du tourisme lui avait fait savoir que les demandes de ses clients s'élèveraient à environ £250 000 et qu'un autre cabinet juridique qui représentait six demandeurs lui avait indiqué que le Fonds de 1971 était déjà au courant des détails des demandes de ses clients. La délégation du Royaume-Uni a également dit que le chiffre de £7 millions qu'elle avait inclus, pour la demande relative aux opérations de sauvetage, dans sa communication à la 52ème session du Comité exécutif, représentait l'estimation la plus élevée possible, mais qu'elle pensait maintenant qu'il était beaucoup trop élevé, compte tenu de la valeur notable du navire et de la cargaison sauvée.

3.5.8 Bien qu'il dispose désormais de plus de renseignements qu'il n'en avait lors de sa 52ème session, le Comité a estimé qu'une incertitude continuait de planer sur le montant total des demandes. Il a donc décidé que le Fonds de 1971 devrait continuer de limiter ses paiements à 75% des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1971 et par le Skuld Club. Il a en outre décidé de revenir sur cette question à sa 54ème session.

3.5.9 La délégation du Royaume-Uni a déclaré que, étant donné que la cargaison transportée par le *Sea Empress* appartenait à une partie à CRISTAL (Contrat relatif à un supplément à la responsabilité des navires-citernes pour la pollution par les hydrocarbures), une somme d'environ £20 millions était disponible auprès de Cristal Ltd pour le versement d'indemnités aux demandeurs qui n'avaient pas été pleinement indemnisés en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Cette délégation a estimé que le Fonds de 1971 devrait formellement notifier à Cristal Ltd que les montants disponibles aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds risquaient de ne pas suffire pour indemniser intégralement tous les demandeurs.

3.5.10 Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait, après consultation avec le Skuld Club, notifier à Cristal Ltd que les montants disponibles aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds risquaient de ne pas être suffisants pour honorer intégralement les demandes nées du sinistre du *Sea Empress*.

3.5.11 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'étudier le point de savoir s'il convenait d'aviser Cristal Ltd, avant l'expiration du délai de préavis de deux ans prévu dans le contrat CRISTAL, de tous sinistres autres que celui du *Sea Empress* qui avaient mis en cause une cargaison CRISTAL si les victimes risquaient de ne pas être pleinement indemnisées en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

*Demande présentée par une société de transport routier*

3.5.12 Le Comité exécutif a rappelé que, à sa 52ème session, il avait examiné une demande présentée par une société de transport routier au titre du manque à gagner que celle-ci aurait subi du fait qu'elle n'avait pas pu utiliser un de ses véhicules qui avait été spécialement adapté pour servir au ramassage des buccins (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphes 3.6.13 à 3.6.16). Il a également été rappelé que le Comité avait chargé l'Administrateur d'étudier cette demande plus avant et de la soumettre à nouveau à son examen à la 53ème session.

3.5.13 Le Comité exécutif a noté que la société de transport routier exploitait 11 véhicules qui assuraient des services généraux de transport dans tout le Royaume-Uni à partir de son siège situé à 10 kilomètres de Saundersfoot dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures et que la demande portait sur le manque à gagner qu'elle avait subi faute d'avoir pu utiliser l'un de ses véhicules qui avait été spécialement équipé pour le ramassage des buccins et leur transport à destination d'une entreprise de transformation du poisson située à une soixantaine de kilomètres de son siège. Le Comité a également noté qu'une entreprise de transformation du poisson qui achetait des buccins dans la zone touchée par le sinistre du *Sea Empress* avait demandé à la société de transport de prévoir un véhicule capable de soulever des sacs de 500kg afin de réduire les frais de manutention. Il a été noté que, en novembre 1995, la société de transport avait acheté une grue dont elle avait équipé un de ses camions pour donner suite à cette demande et que le montage de cette grue sur ce camion en avait réduit la capacité de transport. Il a, en outre, été noté que la société de transport avait passé avec l'entreprise de transformation du poisson un accord verbal en vertu duquel cette dernière utiliserait exclusivement les services de la société pour le transport des buccins, à l'aide de la grue qui soulèverait les sacs de 500kg directement des bateaux jusqu'au camion. Le Comité a été informé que le véhicule spécialisé avait été pratiquement inutilisé pendant la durée de l'interdiction de la pêche.

3.5.14 Le Comité exécutif a noté que le déversement d'hydrocarbures avait seulement entravé l'utilisation d'un des 11 véhicules du demandeur. C'est pourquoi il a estimé que le demandeur ne dépendait de la ressource affectée que dans une mesure très limitée. Il a également estimé que seule une part mineure de l'activité commerciale du demandeur faisait partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Pour ces diverses raisons, il a estimé qu'il n'y avait pas un degré de proximité raisonnable entre la contamination et la perte alléguée et il a donc décidé de rejeter la demande.

*Société de libre service de gros*

3.5.15 Le Comité exécutif a examiné une demande au titre du manque à gagner présentée par une société de vente en gros dont le siège était à Wellingborough (Northamptonshire), à quelque 450km de Milford Haven. Il a été noté que la société, qui avait 169 dépôts au Royaume-Uni, dont seulement cinq étaient situés au pays de Galles, vendait une vaste gamme de produits selon un système de libre service de gros à quelque 1 700 clients dans le secteur de l'hôtellerie et de la restauration, et à quelque 670 détaillants dans tout le Royaume-Uni. Il a aussi été noté que le chiffre d'affaires du dépôt de la société à Haverfordwest en 1995 (£8,5 millions) représentait environ 0,37% du chiffre d'affaires total de la société (£2 278 millions). Le Comité a noté que la société avait demandé une indemnisation pour le manque à gagner de son dépôt d'Haverfordwest (situé à quelque 11km de Milford Haven) dont les ventes avaient diminué au cours de la période située entre le 15 février et le 3 octobre 1996 par rapport à la même période en 1995. Il a aussi été noté que la société avait prétendu que, sans le sinistre du

*Sea Empress*, l'augmentation du chiffre d'affaires de ce dépôt au cours de cette période aurait été la même que celle des quatre autres dépôts au pays de Galles.

3.5.16 Le Comité exécutif a souligné que le régime d'indemnisation créé par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1971 portant création du Fonds avait trait aux dommages causés par contamination. Il a donc été jugé nécessaire d'établir une distinction entre, d'une part, les demandeurs qui vendaient leurs biens ou services directement aux touristes et dont les affaires souffraient directement d'une réduction du nombre des touristes dans la région touchée par un déversement d'hydrocarbures et, d'autre part, les demandeurs qui ne fournissaient pas des biens ou services directement aux touristes mais seulement à d'autres entreprises qui à leur tour desservaient les touristes. Le Comité a estimé que, de manière générale, il n'y aurait pas un degré de proximité raisonnable entre la contamination et les pertes subies par les demandeurs de la dernière catégorie et que les demandes de ce type ne seraient normalement pas recevables.

3.5.17 En ce qui concerne la demande à l'étude, le Comité exécutif a partagé l'avis de l'Administrateur selon lequel le commerce de la société ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique de la région touchée par le déversement étant donné que seule une très faible part de ses activités avait lieu dans cette région et qu'elle ne dépendait pas des ressources touchées. Le Comité a noté que la réduction du chiffre d'affaires du dépôt d'Haverfordwest était une conséquence plus indirecte de la réduction du tourisme que les pertes subies par les hôtels et les restaurants. C'est pourquoi, le Comité a estimé que le préjudice allégué par la société ne pouvait être considéré comme un dommage causé par contamination et a donc décidé de rejeter la demande.

*Fournisseur de glaces et de produits surgelés – Upton Farm Frozen Foods Ltd*

3.5.18 Le Comité a examiné une demande soumise par un fournisseur de glaces et de produits surgelés, Upton Farm Frozen Foods (Ltd), au titre du manque à gagner qu'il aurait subi, au cours de la période située entre février et octobre 1996, en raison de la réduction de ses activités due au sinistre du *Sea Empress*.

3.5.19 Il a été noté que la société, qui avait ses activités à Pembroke Dock, se livrait au commerce de gros de produits surgelés et de glaces dans la région touchée par le déversement d'hydrocarbures et que les hôtels, les restaurants, les cafés et les attractions touristiques étaient ses principaux clients. Il a aussi été noté que le montant total des ventes de la société au cours de l'année allant jusqu'au 31 octobre 1996 était de £1 218 000, dont £277 000 pour les ventes de glaces, et que la période de cinq mois située entre avril et août représentait normalement 69% du chiffre d'affaires annuel du demandeur. Il a été noté par ailleurs que, d'après le demandeur, il n'y avait pas d'autres débouchés.

3.5.20 Le Comité exécutif a estimé que le préjudice allégué par la société était une conséquence plus indirecte de la réduction du tourisme que les pertes subies par les hôtels, restaurants et attractions touristiques. Bien que la société soit située dans la région touchée par le déversement et fasse partie intégrante de l'activité économique de cette région, le Comité a estimé qu'il n'y avait pas un degré de proximité raisonnable entre le préjudice allégué et la contamination (voir le paragraphe 3.5.16 ci-dessus). C'est pourquoi, le Comité exécutif a décidé de rejeter la demande.

*Fournisseur de produits surgelés – Pembrokeshire Foods Ltd*

3.5.21 Le Comité a examiné une demande d'un autre fournisseur de produits surgelés, Pembrokeshire Foods Ltd, au titre des pertes qu'il aurait subies au cours de la période située entre avril et août 1996 du fait de la diminution du nombre de touristes dans la région touchée par le déversement d'hydrocarbures.

3.5.22 Il a été noté que la société, située à Haverfordwest, fournissait des produits surgelés aux hôtels, pensions de famille, restaurants, installations pour caravanes et pubs. Il a été aussi noté que la société avait soutenu que ses clients dépendaient en grande partie du tourisme. Il a aussi été noté que la société avait avancé qu'elle n'avait aucune possibilité d'atténuer ses pertes en vendant à l'extérieur de la région où elle écoulait normalement ses produits, étant donné qu'en raison de la distance entre ces autres marchés et le dépôt de la société, elle ne pouvait offrir les mêmes prix et services que les marchands en gros sur place. En outre, il a été noté que la société avait déclaré qu'elle ne pouvait trouver d'autres



débouchés, étant donné que tous ses camions étaient réfrigérés et ne pouvaient être utilisés pour d'autres activités.

3.5.23 Le Comité exécutif a estimé que le préjudice allégué par la société était une conséquence plus indirecte de la réduction du tourisme que les pertes subies par les hôtels, restaurants et attractions touristiques. Bien que la société soit située dans la région touchée par le déversement d'hydrocarbures et fasse partie intégrante de l'activité économique de cette région, le Comité a estimé qu'il n'y avait pas un degré de proximité raisonnable entre le préjudice allégué et la contamination (voir le paragraphe 3.5.16 ci-dessus). C'est pourquoi, le Comité exécutif a décidé de rejeter la demande.

#### *Fabricant de cartes postales*

3.5.24 Le Comité exécutif a examiné une demande au titre de manque à gagner subi en 1996 en conséquence d'une baisse des ventes par un demandeur qui produisait des cartes postales représentant les sites du Pembrokeshire pour les vendre à des entreprises diverses dans le secteur du tourisme, essentiellement dans le Pembrokeshire. Il a été noté que le demandeur, dont l'activité commerciale était située à Haverfordwest, prenait les photographies, imprimait les cartes postales et les vendait à des magasins de détail.

3.5.25 Le Comité a noté que le demandeur avait déclaré que la baisse des ventes enregistrée au début de 1996 était due essentiellement au fait que des détaillants avaient, tout de suite après le sinistre du *Sea Empress*, annulé ou réduit des commandes faites antérieurement car ils s'attendaient à une réduction du nombre de touristes. Il a également été noté que le demandeur avait indiqué que, plus tard dans la saison, les ventes avaient repris. Il a été noté que les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient estimé que toute réduction du nombre de touristes visitant le Pembrokeshire serait censée avoir une incidence directe sur le nombre de cartes postales achetées. Le Comité a reconnu que, comme les cartes postales représentaient des sites du Pembrokeshire, le demandeur avait un marché limité à cette région et qu'il dépendait donc de la vente de ses produits aux touristes visitant le Pembrokeshire.

3.5.26 Il a été reconnu que l'activité du demandeur était située dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures et qu'elle faisait partie intégrante de l'activité économique de cette zone. Il a également été reconnu que le produit du demandeur était spécialement destiné aux touristes. Toutefois, étant donné que le demandeur ne vendait pas ses produits directement aux touristes mais à des magasins de détail, qui les revendaient à leur tour, le Comité a estimé qu'il n'existait pas un degré de proximité raisonnable entre la perte alléguée et la contamination (voir le paragraphe 3.5.16 ci-dessus). Pour cette raison, le Comité exécutif a décidé que la demande n'était pas recevable.

#### *Service de blanchisserie*

3.5.27 Le Comité exécutif a examiné une demande pour un manque à gagner subi en avril et en mai 1996, laquelle avait été soumise par une société située à Milford Haven qui fournissait du linge et des services de blanchisserie à des hôpitaux, hôtels et restaurants dans tout le sud-ouest du pays de Galles.

3.5.28 Le Comité exécutif a noté que cette société était située dans la zone touchée par le déversement et que les services qu'elle assurait s'adressaient en partie à des clients qui se trouvaient dans cette zone. Il a été estimé que cette société faisait partie intégrante de l'activité économique de la région mais que ses activités commerciales ne dépendaient qu'en partie de ses clients dans le secteur du tourisme. Le Comité a estimé que la perte alléguée par le demandeur résultait plus indirectement de la baisse du tourisme que les pertes subies par les hôtels, restaurants et attractions touristiques (voir le paragraphe 3.5.16 ci-dessus). Pour cette raison, le Comité a estimé qu'il n'existait pas un degré de proximité raisonnable entre la perte alléguée et la contamination et il a donc décidé de rejeter cette demande.

#### *Dépréciation d'une île*

3.5.29 Le Comité exécutif a examiné une demande présentée par une société agissant au nom du propriétaire de l'île de Thorne, située à l'entrée de Milford Haven, pour les pertes qu'elle aurait subies du fait qu'elle n'avait pas été en mesure de vendre l'île au prix attendu avant le sinistre de *Sea Empress*. Il a été noté qu'un hôtel situé sur l'île devait être inclus dans la vente.

3.5.30 Le Comité a noté que l'île de Thorne avait été nettoyée après le déversement d'hydrocarbures, qu'il ne restait aucune trace de contamination importante et qu'il n'existait donc aucune indication prouvant qu'un dommage permanent avait été causé à l'île. Le Comité a partagé le point de vue de l'Administrateur selon lequel l'éventuelle dépréciation, qui serait de nature psychologique, ne devrait pas être considérée comme un dommage par contamination. Pour cette raison, le Comité exécutif a décidé de rejeter cette demande.

#### *Association des auberges de jeunesse*

3.5.31 Le Comité exécutif a examiné une demande présentée par l'Association des auberges de jeunesse (Youth Hostel Association, YHA) d'Angleterre et du pays de Galles, par l'intermédiaire de son bureau régional au pays de Galles, situé à Cardiff, pour une perte de recettes pendant la période allant de mars à août 1996. Il a été noté que l'YHA, dont le siège n'était pas situé au pays de Galles, possédait et exploitait un réseau de 240 auberges de jeunesse en Angleterre et au pays de Galles qui offraient des chambres de base à prix modique aux personnes de tout âge à la recherche de vacances peu coûteuses. Il a également été noté que cette demande concernait huit auberges situées dans le Pembrokeshire qui étaient gérées par le bureau régional, lequel assurait également la gestion de 37 auberges dans d'autres parties du pays de Galles.

3.5.32 Il a été noté que les huit auberges situées dans le Pembrokeshire qui faisaient l'objet de la demande avaient enregistré une baisse du nombre moyen de nuitées pendant la période allant de mars à août 1996 par rapport à la même période en 1995. Il a également été noté que l'augmentation relative du nombre annuel de nuitées dans les auberges de jeunesse du pays de Galles qui étaient gérées par le bureau régional était beaucoup moins importante que celle qui avait été enregistrée dans l'ensemble des auberges de l'YHA. Le Comité a noté que le bureau régional du pays de Galles avait déclaré que le fait que cette augmentation soit moins importante était dû aux incidences du sinistre du *Sea Empress* sur le nombre de nuitées dans les huit auberges susmentionnées.

3.5.33 Le Comité exécutif a estimé que les huit auberges situées dans le Pembrokeshire qui étaient gérées par le bureau régional du pays de Galles remplissaient le critère de proximité géographique entre l'activité du demandeur et la pollution car elles étaient situées sur la côte même ou à proximité de celle-ci et que l'activité des auberges qui faisaient l'objet de cette demande dépendait uniquement des ressources affectées. Le Comité a estimé que ces huit auberges faisaient partie intégrante de l'activité économique de la région touchée par le déversement. Pour ces raisons, le Comité a estimé que les pertes subies en conséquence de la baisse de fréquentation des huit auberges de jeunesse situées dans le Pembrokeshire devraient être considérées comme un dommage par contamination et il a décidé que cette demande était recevable en principe, sous réserve que, lors de l'évaluation du quantum de la perte, on tienne compte de toute augmentation de fréquentation des autres auberges gérées par le bureau régional du pays de Galles qui résulterait de la baisse de fréquentation des auberges du Pembrokeshire.

#### *Brigade de pompiers*

3.5.34 Le Comité a noté qu'une brigade de pompiers du comté avait présenté une demande au titre des dépenses engagées pour assurer un service de lutte contre l'incendie et de garde en cas d'urgence pendant la durée des opérations de nettoyage et d'assistance, y compris le coût de la main-d'œuvre et l'utilisation des véhicules et du matériel.

3.5.35 Le Comité exécutif a décidé de ne pas se prononcer quant à la recevabilité de cette demande tant qu'il n'aurait pas eu connaissance en détail de toute demande relative à l'assistance.

### **3.6 Sinistre du *Nakhodka***

3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans les documents 71FUND/EXC.53/6 et 71FUND/EXC.53/6/Add.1 au sujet des faits nouveaux intervenus dans l'affaire du *Nakhodka* depuis la 52ème session du Comité.

### *Règlement des demandes d'indemnisation*

3.6.2 Le Comité a noté que les Fonds de 1971 et de 1972 et l'assureur du propriétaire du navire (le UK Club) avaient conjointement établi un bureau des demandes d'indemnisations à Kobe (Japon).

3.6.3 Il a été noté qu'une demande de ¥2,312 milliards (£11,7 millions) avait été reçue de la Fédération nationale de la pêche qui représentait neuf coopératives de pêche comptant environ 68 000 membres, au titre de la participation de pêcheurs aux opérations de nettoyage jusqu'à la fin du mois de février 1997. Il a également été noté que neuf entrepreneurs et cinq préfectures avaient soumis des demandes de ¥611 millions (£3 millions) et ¥2 milliards (£10 millions), respectivement, au titre des frais de nettoyage.

### *Niveau des paiements*

3.6.4 Le Comité exécutif a rappelé que, à sa 52ème session, il avait autorisé l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1971, au règlement définitif de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant qu'elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé. Il a également été rappelé que le Comité avait décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1971 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Il a, en outre, été rappelé que, étant donné que l'on ne savait pas exactement quel serait le montant total des demandes, le Comité avait décidé que les paiements que le Fonds de 1971 effectuerait devraient, pour le moment, être limités à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs, tel que déterminé par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club au moment du versement du paiement. Il a été noté que le Comité avait décidé que ce pourcentage devrait être revu à sa 53ème session, à la lumière des renseignements supplémentaires qui seraient disponibles au sujet du niveau probable des demandes et compte tenu de la position qu'adopterait l'Assemblée du Fonds de 1992 (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14).

3.6.5 Compte tenu de l'incertitude qui continuait de planer quant au montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé de maintenir le pourcentage qu'il avait fixé à sa 52ème session. L'Administrateur a été chargé d'obtenir autant de renseignements supplémentaires que possible sur le montant estimatif total des demandes, de façon à ce que le Comité puisse passer en revue ce pourcentage à sa session suivante.

3.6.6 Il a été rappelé que, à la 52ème session, un certain nombre de délégations avaient soutenu que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'efforcer de maintenir une certaine homogénéité en ce qui concernait la recevabilité des demandes mais aussi le traitement d'une affaire faisant intervenir les deux Organisations. Il a, en outre, été rappelé que de nombreuses délégations, y compris sept délégations d'Etats qui étaient aussi Membres du Fonds de 1992, avaient estimé que le niveau des paiements devrait être le même pour le Fonds de 1971 et pour le Fonds de 1992.

3.6.7 En réponse à une question, l'Administrateur a déclaré que, à son avis, le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur jusqu'à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités.

### *Enquête sur la cause du sinistre*

3.6.8 L'Administrateur a indiqué au Comité que le Fonds de 1971 suivait l'enquête sur la cause du sinistre qui était actuellement menée par les autorités japonaises et russes.

## **3.7 Sinistre du *Nissos Amorgos***

3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans les documents 71FUND/EXC.53/7 et 71FUND/EXC.53/7/Add.1 à propos du sinistre du *Nissos Amorgos* qui s'était produit au Venezuela le 28 février 1997.

3.7.2 Il a été noté que le Fonds de 1971 et l'assureur P & I du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Gard, appelé le Gard Club) avaient établi conjointement une agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo (Venezuela).

3.7.3 Le Comité exécutif a noté que l'avocat vénézuélien du Fonds de 1971 avait fait savoir à ce dernier que l'Etat vénézuélien avait présenté une demande d'un montant estimatif de US\$20 millions (£12,3 millions) contre le propriétaire du navire, le capitaine du *Nissos Amorgos* et le Gard Club auprès d'un tribunal de première instance de Caracas et que l'Etat avait demandé que le Fonds de 1971 en soit avisé, en tant que partie intéressée. Il a également été noté que l'Etat vénézuélien avait, en outre, demandé que le tribunal de Caracas fasse saisir le *Nissos Amorgos* et ordonne au propriétaire/assureur de fournir une garantie de US\$40 millions (£24,6 millions), plus US\$6 millions (£3,7 millions) au titre de frais de justice et de dépenses pour éviter cette saisie. Le Comité a noté que l'on ne savait pas clairement quels étaient les types de dommages visés par la demande, ni comment le montant réclamé avait été calculé, mais que l'Etat avait, dans sa communication au tribunal, évoqué les graves incidences de ce sinistre sur l'environnement et l'écosystème en général.

3.7.4 Plusieurs délégations se sont inquiétées de ce que les mesures prises par l'Etat vénézuélien n'étaient peut-être pas conformes aux Conventions.

3.7.5 L'Administrateur a été chargé de prendre contact avec le Gouvernement vénézuélien afin de lui fournir davantage de renseignements sur le fonctionnement du régime de responsabilité et d'indemnisation instauré par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.7.6 Le Comité a reconnu que l'Administrateur ne pouvait, à ce stade, exprimer d'opinion sur la recevabilité de la demande soumise par l'Etat vénézuélien. Au cas et dans la mesure où la demande se rapporterait à des dommages à l'environnement en soi, il a été rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1971 et le Comité exécutif avaient toujours adopté la même position, à savoir que ces demandes n'étaient pas recevables en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a également été rappelé que l'Assemblée avait décidé qu'un demandeur ne pouvait être indemnisé que s'il avait subi un préjudice économique quantifiable (voir documents FUND/WGR.7/4, paragraphe 7.1, FUND/A.17/23, paragraphes 7.3.5 et 7.3.6 et FUND/A.17/35, paragraphe 26.8).

3.7.7 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant qu'elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé.

3.7.8 Pour ce qui est de la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure l'Administrateur devrait être autorisé à effectuer des paiements, le Comité exécutif a noté qu'il n'était pas encore possible d'évaluer avec exactitude le montant total des demandes qui risquaient d'être soumises, compte tenu en particulier de la demande présentée par l'Etat vénézuélien et de sa requête visant la fourniture d'une garantie par le propriétaire du navire. Le Comité a donc jugé nécessaire que le Fonds de 1971 fasse preuve de prudence lors du paiement des demandes. Il a été noté que le Fonds de 1971 n'était tenu de verser des indemnités que lorsque le montant total des paiements effectués par le propriétaire du navire dépassait le montant de limitation applicable au navire, lequel s'élevait, dans cette affaire, à environ £4,5 millions. Etant donné que l'on ne savait pas si le montant total des demandes dépasserait le montant total disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (qui était de 60 millions de DTS, soit environ £51 millions), le Comité a décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à effectuer de paiements pour le moment.

3.7.9 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de procéder à une enquête sur les circonstances qui avaient provoqué le sinistre.

### 3.8 Sinistre de l'*Osung N°3*

3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document 71FUND/EXC.53/8 à propos du sinistre de l'*Osung N°3* qui s'était produit en République de Corée le 3 avril 1997. Il a été noté, en particulier, que des hydrocarbures qui provenaient peut-être de l'*Osung N°3* avaient atteint les parages de l'île de Tsushima au Japon.

3.8.2 Le Comité exécutif a noté que, selon toute probabilité, une quantité notable d'hydrocarbures restait à bord du navire submergé, que ces hydrocarbures, s'ils s'échappaient, risquaient de toucher un grand nombre d'installations aquacoles situées à quelque 7 kilomètres au nord du site où le navire avait coulé et que de telles fuites d'hydrocarbures pourraient donner lieu à d'importantes demandes d'indemnisation.

3.8.3 L'Administrateur a déclaré que, sous réserve des instructions que le Comité exécutif souhaiterait peut-être lui donner, il avait l'intention de procéder, avec les autorités coréennes, à des entretiens concernant le moyen le plus approprié de traiter les hydrocarbures restant à bord du navire submergé, sans impliquer le Fonds de 1971 dans l'exécution de ces opérations. Il a souligné qu'il préciserait que le Fonds de 1971 pouvait seulement aider les autorités coréennes en leur fournissant des conseils d'experts et sans participer aux opérations consistant à inspecter le navire, à faire des réparations pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures ou à enlever des hydrocarbures du navire. Il a souligné qu'il préciserait également que le Fonds de 1971 ne pouvait pas garantir qu'il paierait les coûts de telles opérations mais que ces coûts devraient faire l'objet d'une demande d'indemnisation dont la recevabilité serait évaluée sur la base des critères énoncés par l'Assemblée et le Comité exécutif.

3.8.4 Le Comité a rappelé que, pour le sinistre du *Tanio* (France 1980), le Fonds de 1971 avait été présent lors des réunions tenues par le Gouvernement français et des sociétés d'ingénierie maritime pour envisager le meilleur moyen de traiter la partie avant immergée du navire-citerne. Il a également été rappelé que le Fonds de 1971 avait fait savoir au Gouvernement français que, à son avis, le pompage des hydrocarbures de l'épave qui était proposé semblait être une mesure raisonnable pour prévenir ou, du moins, réduire tout nouveau dommage par pollution. Il a, en outre, été rappelé que la demande du Gouvernement français, au titre des frais de l'opération de pompage, n'avait pas été acceptée dans sa totalité.

3.8.5 Le Comité exécutif a appuyé la démarche proposée par l'Administrateur au paragraphe 3.8.3.

3.8.6 Il a été noté qu'aucune demande d'indemnisation n'avait encore été reçue.

3.8.7 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des règlements définitifs de toutes les demandes nées de ce sinistre, pour autant que celles-ci ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé.

3.8.8 Le Comité exécutif a noté qu'il n'était pas possible, à ce stade, d'estimer avec précision le montant total des demandes nées de ce sinistre, en particulier compte tenu du risque que présentaient les hydrocarbures restant à bord du navire coulé. Le Comité a estimé que le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3* dépasserait peut-être le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité a maintenu la position qu'il avait adoptée à propos de précédents sinistres, selon laquelle il était nécessaire, en pareil cas, de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes, étant donné que, en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, tous les demandeurs devraient recevoir le même traitement. De l'avis du Comité, il fallait mettre en balance la nécessité d'empêcher que le Fonds se trouve en situation de surpaiement, d'une part, et, d'autre part, l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible des victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures. Étant donné que le montant de limitation applicable à l'*Osung N°3* était très faible, le Comité a jugé essentiel que le Fonds de 1971 puisse procéder à des versements à une date rapprochée. Vu le peu de renseignements disponibles, le Comité a estimé qu'il ne pouvait pas, à ce stade, fixer un pourcentage pour les paiements du Fonds. C'est pourquoi il a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements jusqu'à concurrence d'un pourcentage que ce dernier fixerait en faisant preuve de prudence dans l'évaluation du montant total probable des demandes.

3.8.9 Le Comité exécutif a décidé qu'il devrait réévaluer le niveau des paiements à sa 54<sup>ème</sup> session, compte tenu des renseignements dont il disposerait alors. L'Administrateur a été chargé d'obtenir tous les renseignements possibles sur les demandes qui pourraient éventuellement résulter de ce sinistre.

### 3.9 Sinistres du *Tsubame Maru* N°31 et du *Daiwa Maru* N°18

3.9.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans le document 71FUND/EXC.53/9 concernant les sinistres du *Tsubame Maru* N°31 et du *Daiwa Maru* N°18, survenus au Japon le 25 janvier et le 27 mars 1997 respectivement.

3.9.2 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler et acquitter toutes les demandes nées de ces sinistres, pour autant qu'elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne s'était pas encore prononcé.

### 3.10 Sinistre du *Jeong Jin* N°101

3.10.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans le document 71FUND/EXC.53/10 concernant le sinistre du *Jeong Jin* N°101, survenu en République de Corée le 1er avril 1997.

3.10.2 Certaines délégations ont demandé si ce sinistre relevait bien de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Elles ont appelé l'attention sur le fait que ces conventions ne s'appliquaient qu'aux déversements d'hydrocarbures provenant de navires transportant effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et que la définition des hydrocarbures visait des hydrocarbures transportés à bord de navires. Etant donné la quantité relativement importante qui avait été déversée, plusieurs délégations ont estimé qu'il faudrait procéder à une enquête approfondie sur les circonstances du sinistre.

3.10.3 L'Administrateur a été chargé de faire une enquête sur le déroulement des événements qui avaient conduit au déversement. Il a également été chargé d'examiner la question de savoir si ce sinistre relevait du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, compte tenu de la position prise par le Fonds de 1971 dans des affaires antérieures, notamment le sinistre du *Kugenuma Maru*.

3.10.4 Ne disposant que de renseignements limités sur les circonstances entourant le sinistre, le Comité exécutif a reporté à sa session suivante toute décision relative au règlement et au paiement des demandes.

### 3.11 Sinistre du *Keumdong* N°5

L'Administrateur a informé le Comité exécutif de certains faits nouveaux survenus à propos du sinistre du *Keumdong* N°5 (document 71FUND/EXC.53/11).

## 4 Divers

### Date de la prochaine session

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à convoquer, après consultation avec le Président, une session du Comité exécutif les 16 et 17 juin 1997, au cas où l'évolution de la situation concernant certains sinistres rendrait une telle session nécessaire.

## 5 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions prises par le Comité exécutif à sa 53ème session, tel qu'il figure dans le document 71FUND/EXC.53/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

---