



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

COMITE EXECUTIF
55ème session
Point 7 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.55/19
24 octobre 1997

Original: ANGLAIS

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

(tenue du 20 au 22 octobre 1997)

Président: M. W.J.G. Oosterveen (Pays-Bas)
Vice-président: M. M. Babangida Aliyu (Nigéria)

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour publié sous la cote 71FUND/EXC.55/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

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

Allemagne	Espagne	Nigéria
Australie	Fédération de Russie	Pays-Bas
Belgique	Finlande	République de Corée
Canada	Grèce	Royaume-Uni
Danemark	Maroc	

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	Inde	Nouvelle-Zélande
Bahamas	Indonésie	Pologne
Colombie	Irlande	République arabe
Côte d'Ivoire	Italie	syrienne
Chypre	Japon	Slovénie
Estonie	Libéria	Suède
France	Mexique	Tunisie
Gabon	Norvège	Venezuela

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

Arabie saoudite	Egypte	Panama
Argentine	Équateur	Pérou
Brésil	Etats-Unis	Philippines
Chili	Lettonie	Uruguay
Chine		

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:

Chambre internationale de la marine marchande (ICS)

Comité maritime international (CMI)

Cristal Limited

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

3 Sinistres mettant en cause le Fonds de 1971

3.1 Aperçu général

Le Comité exécutif a pris note du document 71FUND/EXC.55/2 qui résumait la situation concernant la totalité des 30 sinistres dont le Fonds de 1971 s'était occupé depuis la 50ème session du Comité exécutif.

3.2 Sinistre du Haven

Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document 71FUND/EXC.55/3. 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, laquelle tiendrait sa 20ème session pendant la semaine où le Comité tenait sa 55ème session (voir le document 71FUND/EXC.20/28).

3.3 Sinistre de l'Aegean Sea

3.3.1 L'Administrateur a présenté le document 71FUND/EXC.55/4 qui exposait les faits nouveaux intervenus dans l'affaire de l'*Aegean Sea* depuis la 50ème session du Comité.

3.3.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'une procédure avait été engagée devant le tribunal criminel de première instance de La Corogne contre le capitaine de l'Aegean Sea et le pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne. Il a également été rappelé que le tribunal avait rendu son jugement dans l'affaire de l'Aegean Sea le 30 avril 1996. Le Comité a rappelé que le Fonds de 1971 et d'autres parties avaient fait appel de ce jugement.

3.3.3 Le Comité a noté que la Cour d'appel de La Corogne avait rendu son jugement le 18 juin 1997 et que celui-ci était définitif. Il a été noté, toutefois, qu'un certain nombre de demandes d'indemnisation avaient été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement.

Questions relatives à la responsabilité civile

3.3.4 Le Comité exécutif a noté que la Cour d'appel avait approuvé l'évaluation faite par le tribunal de première instance s'agissant de la responsabilité criminelle du capitaine de l'Aegean Sea et du pilote et avait confirmé le jugement du tribunal de première instance selon lequel le capitaine et le pilote étaient directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50% chacun, d'indemniser les victimes du sinistre. Le Comité a également noté que la Cour d'appel avait confirmé le jugement selon lequel le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages causés par le sinistre, cette responsabilité étant conjointe et solidaire. Il a, en outre, été noté que la Cour d'appel avait confirmé la position du tribunal de première instance selon lequel le propriétaire de l'Aegean Sea et l'Etat espagnol étaient subsidiairement responsables.

3.3.5 Il a été noté que la Cour d'appel avait déclaré que le capitaine et le pilote avaient contribué de la même manière au sinistre et qu'ils étaient donc tenus pour responsables à parts égales en droit civil, étant donné que l'accident aurait pu être évité si chacun d'eux avait pris les précautions qui leur incombaient. Pour ce qui était de l'appel formé par le propriétaire du navire, il a été noté que la Cour d'appel avait déclaré que la question soulevée par le propriétaire, concernant l'attribution d'une part égale de responsabilité civile au capitaine et au pilote et, par extension, aux personnes ayant une responsabilité civile découlant de la leur, avait déjà été traitée dans le contexte de la responsabilité criminelle des deux accusés.

Questions relatives aux demandes d'indemnisation

3.3.6 Le Comité a rappelé que des appels avaient été interjetés contre le jugement du tribunal de première instance concernant certaines questions relatives à l'indemnisation et que le Fonds de 1971 avait soumis des réponses aux appels d'autres parties. Le Comité a noté comment ces questions avaient été traitées par la Cour d'appel, comme cela est indiqué aux paragraphes 5.13 à 5.24 du document 71FUND/EXC.55/4.

3.3.7 Il a été rappelé que, en vertu du droit espagnol, le demandeur devait faire la preuve du quantum du préjudice subi. Il a également été rappelé que, en vertu du droit procédural espagnol, si un demandeur n'avait pas quantifié son préjudice, le calcul pouvait être renvoyé à la procédure d'exécution du jugement; dans ce cas, le tribunal était tenu de déterminer les critères à appliquer pour l'évaluation du quantum du préjudice subi. Il a été noté que, dans l'affaire de l'Aegean Sea, le tribunal de première instance avait estimé que, dans bien des cas, les preuves présentées par le demandeur ne suffisaient pas pour justifier le montant des pertes, que la Cour d'appel avait appuyé cette prise de position et que les tribunaux avaient donc adopté la même position que le Fonds de 1971 à cet égard.

3.3.8 Il a été rappelé que, sur un certain nombre de points, le Fonds de 1971 avait soutenu, dans la procédure en justice, que les demandes n'étaient pas recevables étant donné qu'elles ne relevaient pas des définitions du "dommage par pollution" ou des "mesures de sauvegarde" données dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il a été noté que la Cour d'appel avait rejeté l'appel du Fonds de 1971 sur ces points, ainsi que son appel sur d'autres points portant sur la question de la recevabilité, déclarant que l'interprétation stricte des définitions du "dommage par pollution" et des "mesures de sauvegarde" que le Fonds de 1971 souhaitait adopter n'était pas acceptable car, si elle était retenue, une très grande partie des objectifs des Conventions ne serait pas réalisée. Il a été noté que la Cour avait également déclaré qu'il était nécessaire de donner une interprétation plus souple aux définitions et qu'il n'était pas acceptable que les lignes directrices ou directives fixées par les organes du Fonds de 1971 aient force obligatoire. Le Comité a noté que, dans les mémoires qu'il avait soumis au tribunal de première instance, le Fonds de 1971 n'avait pas soutenu que les critères de recevabilité adoptés par les organes du Fonds devraient avoir force obligatoire mais qu'il avait déclaré que les documents présentés (c'est-à-dire le compte rendu des décisions de la 17ème session de l'Assemblée et le rapport du 7ème Groupe de travail intersessions) étaient d'une importance fondamentale pour comprendre lesquelles de ces demandes d'indemnisation étaient recevables

en vertu des Conventions. Il a également été noté que le Fonds de 1971 avait soutenu que les décisions prises par les organes compétents du Fonds en ce qui concerne les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation devraient être pris en considération.

3.3.9 Il a été noté que, pour ce qui était de la quantification des pertes alléguées par les pêcheurs, les ramasseurs de coquillages et les mytiliculteurs, les tribunaux n'avaient pas accepté les conclusions de l'étude de l'Université de Saint-Jacques-de Compostelle soumises à l'appui de ces demandes et qu'ils avaient, sur ce point, adopté la même position que le Fonds de 1971. Il a été noté que la Cour d'appel avait déclaré que le droit de demander réparation incombeait aux personnes et non pas aux associations de pêcheurs (Cofradias) et que les demandes devraient être soumises individuellement et non pas conjointement ou en bloc. Il a également été noté que la Cour d'appel avait expressément rejeté les conclusions du rapport de l'Université de Saint-Jacques selon lesquelles la pollution aurait des effets à long terme sur la pêche et le ramassage des coquillages.

Possibilité d'une action en recours

3.3.10 Le Comité exécutif a examiné la question d'une éventuelle action en recours, en se fondant sur l'analyse faite par l'Administrateur au paragraphe 6.3 du document 71FUND/EXC.55/4 et sur la note présentée par la délégation espagnole (document 71FUND/EXC.55/4/1). L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le Comité exécutif avait estimé que le Fonds de 1971 avait pour politique d'intenter une action en recours chaque fois que cela était approprié et qu'il devait, dans chaque cas, envisager s'il serait possible de recouvrer tous montants qu'il aurait versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Il a été rappelé que le Comité avait déclaré que si des principes étaient en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant lorsque le Fonds envisagerait s'il convenait ou non d'intenter une action en justice. Il a en outre été rappelé que le Comité avait déclaré que la décision du Fonds de 1971 d'intenter ou non une telle action devrait être prise dans chaque cas particulier, en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question (document FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.1.4).

3.3.11 Il a été noté que, dans les motifs qu'elle avait donnés, la Cour d'appel avait attribué des parts identiques de responsabilité civile au capitaine et au pilote et, par extension, aux personnes ayant une responsabilité civile découlant de la leur. Etant donné que la responsabilité de l'Etat était subsidiaire à celle du pilote, le Comité exécutif a noté que, de l'avis de l'Administrateur, la responsabilité de l'Etat serait invoquée, puisque le pilote ne serait pas à même de verser de paiements notables.

3.3.12 L'Administrateur a expliqué qu'un requérant (un demandeur) était habilité à demander l'exécution d'un jugement lui allouant des indemnités à l'encontre du pilote et, si ce dernier n'était pas en mesure de payer, à l'encontre de l'Etat ou du capitaine/UK Club/Fonds de 1971 (et, subsidiairement, à l'encontre du propriétaire du navire). Le Comité a noté que, lorsque des paiements étaient versés à des requérants (demandeurs), les défendeurs qui avaient effectué ces paiements pouvaient, de l'avis de l'avocat espagnol du Fonds de 1971, intenter une action en recours pour se faire rembourser par d'autres défendeurs, de telle sorte que, en définitive, le capitaine/UK Club/Fonds de 1971 paierait 50% des montants alloués et le pilote/l'Etat espagnol 50% de ces montants.

3.3.13 La délégation espagnole a présenté le document 71FUND/EXC.55/4/1. Elle a déclaré que le jugement du tribunal de première instance qui avait été confirmé par la Cour d'appel prouvait la responsabilité civile directe du UK Club et du Fonds de 1971, laquelle était conjointe et solidaire. Cette délégation a mentionné que, outre la responsabilité directe du UK Club et celle du Fonds de 1971, chacune étant dans les limites fixées par les Conventions, la Cour d'appel avait confirmé la responsabilité subsidiaire du propriétaire du navire et de l'Etat espagnol.

3.3.14 La délégation espagnole a fait observer que la répartition de la responsabilité et la question du recours comptaient parmi les problèmes juridiques les plus importants et les plus complexes que soulevait l'affaire de l'Aegean Sea. Elle a soutenu que, même si le tribunal devait conclure que le pilote était responsable et que l'Etat espagnol était responsable des actes des pilotes, il était crucial de différencier les niveaux de responsabilité de chaque partie. La délégation espagnole a déclaré que, comme suite aux jugements, le UK Club et le Fonds de 1971 devraient payer 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 et que l'Etat espagnol ne verserait d'indemnité que si la somme totale des demandes établies dépassait ce montant.

3.3.15 La délégation espagnole a déclaré qu'il était inapproprié, à son avis, de traiter de la question du recours contre l'Etat espagnol. Elle a soutenu que la négligence d'un gouvernement ne permettait pas d'exonérer le Fonds de 1971 de sa responsabilité et que la responsabilité de l'Etat espagnol était seulement subsidiaire à celle du Fonds de 1971. Elle a ajouté que les responsabilités qui étaient exécutoires en premier lieu étaient les responsabilités conjointes et directes et que, si les indemnités émanant des personnes directement responsables n'étaient pas suffisantes, il faudrait alors demander satisfaction à l'encontre de personnes qui étaient subsidiairement responsables. La délégation espagnole a estimé que la reconnaissance de la subrogation du Fonds de 1971 (articles 9.1 et 9.2 de la Convention de 1971 portant création du Fonds) aurait pour but d'éviter que ceux qui étaient directement responsables ne tirent avantage de l'existence d'un fonds complétant leur responsabilité. A son avis, dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, le Fonds ne complétait pas la responsabilité de l'Etat espagnol qui n'était que subsidiaire.

3.3.16 La délégation espagnole a appelé l'attention sur le fait que le Fonds de 1971 n'avait pas intenté d'action en recours contre un Etat dans aucune autre affaire. Elle a mentionné que, dans bien des Etats Membres du Fonds, les pilotes n'avaient aucune responsabilité au titre des dommages dus à une pollution par les hydrocarbures, du fait que le droit national canalisa la responsabilité vers le propriétaire du navire, que dans un certain nombre d'Etats Membres, l'Etat n'était pas responsable des actes des pilotes et que, en conséquence, une action en recours du type envisagé par le Fonds de 1971 dans l'affaire de l'*Aegean Sea* n'aboutirait pas dans les Etats de l'un ou l'autre de ces groupes. La délégation espagnole a soutenu que les décisions tendant à déterminer si le Fonds de 1971 devrait intenter ou non une action en recours ne devraient pas être prises dans chaque cas d'espèce, étant donné qu'il était crucial que le Fonds agisse de manière uniforme et cohérente. La délégation espagnole a estimé qu'il ne serait pas acceptable que l'Etat espagnol soit traité différemment des autres Etats. Elle a mentionné la possibilité d'un lien entre l'affaire de l'*Aegean Sea* et celle du *Sea Empress* dans laquelle la cause de l'échouement initial s'était avérée être imputable à une erreur du pilote.

3.3.17 La délégation espagnole a demandé au Comité exécutif de supprimer de l'ordre du jour de ses sessions à venir la question de l'action en recours contre l'Etat espagnol, déclarant qu'il était en fait erroné et inapproprié de dire que le Fonds de 1971 était fondé à intenter une action en recours dans le cadre d'une procédure civile à un stade ultérieur. Elle a déclaré que, puisque le recours était lié à des paiements antérieurs et que le paiement effectué à ce jour était excessivement modique, cette question ne devrait pas être d'une haute priorité pour le Fonds de 1971.

3.3.18 La délégation espagnole a déclaré qu'elle avait obtenu trois avis juridiques confirmant l'interprétation que le Gouvernement avait donnée au jugement. Répondant à une question, elle a déclaré qu'elle demanderait l'autorisation de mettre ces avis à la disposition des autres délégations.

3.3.19 Un certain nombre de délégations ont estimé que, vu le désaccord entre le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 quant à l'interprétation correcte du jugement concernant la répartition des responsabilités, le Fonds de 1971 devrait demander un autre avis sur ce point.

3.3.20 Le Comité exécutif a décidé de renvoyer l'examen de la question du recours à une session ultérieure. Il a chargé l'Administrateur d'obtenir un autre avis concernant l'interprétation du jugement au sujet de la répartition des responsabilités entre les parties en cause.

Négociations avec certains demandeurs

3.3.21 Il a été rappelé qu'à sa 54ème session le Comité exécutif avait décidé que les instructions données précédemment à l'Administrateur concernant les négociations avec certains demandeurs devraient être maintenues, c'est-à-dire que l'Administrateur devrait étudier la possibilité de parvenir à un règlement à l'amiable avec les demandeurs visés par le jugement du tribunal de première instance sur la base des preuves requises dans ce jugement.

3.3.22 Le Comité exécutif a noté que le Gouvernement espagnol avait récemment proposé une réunion entre le Gouvernement et le Fonds de 1971 en vue d'examiner la possibilité de parvenir à un accord global en ce qui concernait les demandes émanant du secteur de la pêche mais qu'une date n'avait pas encore été fixée pour cette réunion.

3.3.23 La délégation espagnole a souligné qu'il était important d'adhérer aux critères confirmés par la Cour d'appel de la Corogne pour évaluer les préjudices et verser des indemnités sur la base du dernier jugement. La délégation espagnole a déclaré qu'il était temps de chercher une solution extrajudiciaire pour exécuter

le jugement final, même si en vertu du droit procédural espagnol la quantification pourrait attendre que le jugement ait été exécuté.

Exécution du jugement de la cour d'appel

3.3.24 Le Comité a noté qu'en vertu du droit espagnol, le jugement de la Cour d'appel était inattaquable et que par conséquent, le jugement était exécutoire pour ce qui était des demandes pour lesquelles des montants spécifiques avaient été alloués à titre d'indemnisation. Il a aussi été noté qu'en juillet 1997 un demandeur avait demandé au Fonds de 1971 le paiement du solde de sa demande, à savoir le montant alloué par les tribunaux moins le montant reçu du Fonds de 1971 à titre de paiement provisoire.

3.3.25 Le Comité a noté que le Fonds de 1971 avait été notifié en septembre 1997 d'une décision, prononcée par le juge chargé de l'exécution du jugement, ordonnant au capitaine de l'Aegean Sea et au pilote de payer l'amende conformément au jugement du tribunal de première instance qui avait été confirmé par la Cour d'appel. Il a été noté par ailleurs qu'en vertu de cette décision, il avait été ordonné aux deux défenseurs qui avaient été tenus directement responsables, à savoir le UN Club et le Fonds de 1971, de payer aux demandeurs les montants d'indemnisation alloués par le jugement tel que modifié par la Cour d'appel, et que les demandeurs étaient invités à produire des preuves pour justifier les pertes subies.

3.3.26 Le Comité exécutif a pris note des divers motifs invoqués par le UN Club pour en appeler de cette décision, comme il est indiqué au paragraphe 10.9 du document 71FUND/EXC.55/4.

3.3.27 Il a été rappelé que très récemment, à sa 46ème session, le Comité exécutif avait décidé que, puisque le montant total des demandes avérées demeurait incertain, le paiement provisoire effectué par le Fonds de 1971 devrait se limiter à 40% des préjudices effectivement subis par les demandeurs, tels qu'évalués par les experts du FIROL.

3.3.28 La délégation espagnole a déclaré que les articles 24 et 117.3 de la constitution espagnole reconnaissaient la compétence exclusive des tribunaux espagnols pour ce qui était de l'exécution des jugements rendus par ces tribunaux. Cette délégation a soutenu qu'il ne serait pas acceptable que les organes du Fonds de 1971 prennent des décisions pour corriger les décisions des tribunaux espagnols. La délégation espagnole a estimé qu'il n'était pas nécessaire que le Comité exécutif prenne une décision en vertu de l'article 18.7 de la Convention de 1971 portant création du Fonds au sujet de la répartition entre les demandeurs du montant d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Cette délégation a déclaré qu'étant donné que l'Etat espagnol verserait les indemnités qui dépasseraient 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, il n'y avait aucun risque de surpaiement de la part du Fonds de 1971 et que par conséquent les mesures de précaution que le Fonds de 1971 avait prises en limitant le niveau des paiements à 40% des préjudices subis n'étaient pas justifiées. La délégation espagnole a donc chargé l'Administrateur d'acquitter dans leur intégralité les demandes pour lesquelles les tribunaux avaient alloué un montant spécifique à titre d'indemnisation.

3.3.29 Bien que le caractère exécutoire des jugements prononcés par les tribunaux nationaux soit reconnu dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a estimé que, compte tenu des dispositions de l'article 8, la Cour avait aussi prévu que le jugement serait exécuté sous réserve de la décision prise par l'Assemblée ou le Comité exécutif en vertu de l'article 18.7 concernant la répartition du montant total d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.3.30 Etant donné que le montant total des demandes avérées était très incertain, tant en ce qui concernait de nombreuses demandes couvertes par les jugements du tribunal de première instance et de la Cour d'appel que les demandes susceptibles d'être présentées ultérieurement dans le cadre de la procédure civile (bien que de l'avis du Fonds de 1971 ces demandes soient frappées de prescription), le Comité exécutif a décidé que les paiements destinés aux demandeurs auxquels un montant spécifique avait été alloué dans les jugements devraient se limiter à 40% des montants respectifs ainsi alloués.

3.3.31 Il a été reconnu que l'invocation par le Fonds de 1971 des articles 8 et 18.7 à l'égard d'un jugement final rendu par un tribunal national compétent soulevait des questions d'une grande importance. C'est pourquoi, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de procéder à une étude de cette question en se fondant sur la situation juridique dans un nombre limité d'Etats Membres.

3.4 Sinistre du Braer

Procédures judiciaires en cours

3.4.1 Le Comité exécutif a pris note du document 71FUND/EXC.55/5 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 £49,9 millions.

3.4.2 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.

Procédure en limitation

3.4.3 Le Comité exécutif a noté que, le 25 septembre 1997, le tribunal de session avait décidé que l'assureur du propriétaire du navire, le Skuld Club, avait le droit de limiter sa responsabilité à concurrence de 5 790 052,50 droits de tirage spéciaux (DTS) (£4,9 millions) et que le tribunal avait ordonné que l'équivalent en liquide en livres sterling, une garantie bancaire ou toute autre garantie approuvée par le tribunal soit déposé dans les 28 jours suivant l'ordonnance.

3.4.4 Il a été noté que le tribunal n'avait pas encore examiné la question de savoir si le propriétaire du navire était habilité à limiter sa responsabilité.

Demande présentée par le Shetland Islands Council

3.4.5 Il a été noté que le Shetland Islands Council avait l'intention de porter devant le tribunal sa demande qui avait trait à des honoraires juridiques, au coût de l'équipe chargée d'évaluer l'impact du sinistre du *Braer* et aux frais associés aux relations avec la presse et au suivi de l'affaire dans les médias.

3.4.6 Le Comité exécutif a rappelé la position qu'il avait adoptée à l'égard de ces rubriques à sa 46ème session (document FUND/EXC.46/12, paragraphes 3.3.17 à 3.3.19) et a chargé l'Administrateur de faire opposition à ces rubriques en conformité de la décision du Comité.

Suspension des paiements

3.4.7 Il a été rappelé qu'à sa 44ème session, le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur de suspendre tout nouveau paiement d'indemnités jusqu'à ce que le Comité ait réexaminé, à sa 46ème session, la question de savoir si le montant total des demandes établies dépasserait 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, à savoir 60 millions de DTS. Le Comité a rappelé, en outre, qu'il avait décidé, à ses 46ème et 47ème sessions, de maintenir la suspension des paiements. Il a également été rappelé qu'à sa 50ème session, le Comité exécutif avait décidé que la suspension des paiements devrait être maintenue jusqu'à ce que la procédure judiciaire évolue suffisamment pour qu'il puisse évaluer si le montant total des demandes établies dépasserait 60 millions de DTS.

3.4.8 Le Comité exécutif a noté que de nombreux demandeurs dont les demandes avaient été acceptées pour ce qui était du quantum, mais n'avaient pas été acquittées, avaient fait des démarches auprès du Fonds de 1971, affirmant qu'ils connaissaient de graves difficultés financières.

3.4.9 Il a été noté que depuis octobre 1995, date de la suspension des paiements, 196 demandes d'un montant total de £5,2 millions avaient été approuvées mais n'avaient pas été acquittées.

3.5 Sinistre du Keumdong N°5

Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Keumdong N°5*, tels qu'ils figuraient à la section 2 du document 71FUND/EXC.55/6. Il a été noté que les demandes réglées à l'amiable s'élevaient à Won 11,763 milliards (£8 millions) et que les demandes en instance devant le tribunal représentaient au total Won 22,965 milliards (£15,7 millions).

3.6 Sinistre du Sea Prince

3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux survenus dans l'affaire du *Sea Prince*, tels qu'ils figuraient à la section 3 du document 71FUND/EXC.55/6. Il a été noté que les demandes réglées à l'amusante s'élevaient à Won 31,899 milliards (£22 millions) et que les demandes en instance devant le tribunal représentaient au total Won 20,995 milliards (£14 millions).

3.6.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'à ses 49ème et 50ème sessions, il avait décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité, que le propriétaire du navire avait droit à la prise en charge financière prévue à l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que le Fonds de 1971 ne devrait pas intenter 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).

3.6.3 Il a également été rappelé qu'à la 53ème session, une délégation avait appelé l'attention sur le fait que le capitaine du *Sea Prince* avait été condamné à une peine de prison à la suite du sinistre et que, pour cette raison, 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 décisionnel qui avait abouti aux mesures prises par le capitaine avant l'échouement. Il a été rappelé que le Comité avait 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, bien que ces investigations n'aient pas d'incidence sur le versement d'une indemnisation par le Fonds de 1971 (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.3.6).

3.6.4 L'Administrateur a fait référence à l'enquête réalisée par l'avocat coréen du Fonds de 1971. Il a mentionné que l'enquête avait révélé que le capitaine était entré en communication avec l'affréteur du navire s'agissant de chercher refuge en mer, mais qu'aucun tiers - y compris le personnel du terminal pétrolier où le *Sea Prince* était amarré - n'avait influencé la décision du capitaine de chercher refuge. L'Administrateur a déclaré que rien ne permettait d'affirmer qu'une autre personne que le capitaine avait contribué au sinistre.

3.6.5 L'Administrateur a appelé l'attention du Comité sur le fait qu'il y avait une différence entre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la législation coréenne qui en portait application en ce qui concernait les critères applicables à la déchéance du droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, à savoir que la Convention prévoyait que le propriétaire du navire était déchu de ce droit si le sinistre résultait de sa faute personnelle (article V.2), tandis que dans la législation coréenne, le propriétaire n'était pas en droit de limiter sa responsabilité si le dommage par pollution résultait de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ce qui était le critère fixé dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a rappelé que, d'après l'avis de l'avocat coréen du Fonds de 1971, les tribunaux coréens appliqueraient la loi coréenne plutôt que le texte de la Convention et qu'il serait donc plus difficile d'obtenir la déchéance du droit de limitation du propriétaire du navire.

3.6.6 A la lumière des renseignements donnés aux paragraphes 3.6.4 et 3.6.5 ci-dessus, le Comité exécutif a confirmé sa position précédente selon laquelle le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ni engager un recours contre un tiers.

3.6.7 Au cours du débat, des préoccupations ont été exprimées au sujet du fait que la législation coréenne n'avait pas correctement mis en œuvre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concernait le point dont il était question au paragraphe 3.6.5, ce qui pouvait être au détriment du Fonds de 1971 et des contributaires dans les Etats Membres du Fonds. Il a été reconnu, toutefois, que ce décalage entre la législation coréenne et la Convention internationale ne serait plus un problème à partir du 16 mai 1998 lorsque la République de Corée cesserait d'être Partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et deviendrait Partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3.6.8 Une délégation s'est demandé quelles étaient les mesures que le Fonds de 1971 pourrait prendre de façon à veiller à ce que la législation en vigueur dans les Etats Membres soit conforme à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'Administrateur a déclaré que lorsque le Secrétariat s'avisa qu'une législation divergeait des Conventions, il en informait le Gouvernement de l'Etat Membre en question.

3.7 Sinistre du Yeo Myung

3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux qui étaient intervenus dans l'affaire du *Yeo Myung*, tels qu'ils étaient exposés dans la section 4 du document 71FUND/EXC.55/6.

3.7.2 Le Comité exécutif a noté que l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes (MAIA) avait révélé que le sinistre était dû à une erreur de navigation des capitaines des deux navires impliqués dans l'abordage et que l'enquête n'avait pas indiqué que le sinistre résultait de la faute personnelle du propriétaire du *Yeo Myung*.

3.7.3 Il a été rappelé qu'à sa 50ème session, le Comité exécutif avait décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ni s'opposer à une demande de prise en charge présentée par le propriétaire du navire en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds (document FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.8.2).

3.7.4 Le Comité a noté qu'au vu des conclusions de la MAIA, l'avocat du Fonds de 1971 était d'avis que la responsabilité de l'abordage devrait être imputée à parts égales aux deux navires. Il a été noté que l'avocat du Fonds avait vérifié que le propriétaire de l'autre navire (un remorqueur) mis en cause dans l'abordage n'avait pas d'actif pouvant être saisi en exécution d'un jugement, au terme d'une action récursoire. Le Comité exécutif a, par conséquent, décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas engager une action récursoire contre le propriétaire du remorqueur.

3.8 Sinistre du Yuil N°1

Bilan des demandes d'indemnisation

3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux qui étaient intervenus dans l'affaire du *Yuil N°1*, tels qu'ils étaient exposés dans la section 5 du document 71FUND/EXC.55/6 et dans le document 71FUND/EXC.55/6/Add.1.

3.8.2 Il a été noté que les demandes approuvées à ce jour s'élevaient à Won 15,646 milliards (£11 millions) et que les demandes en suspens s'élevaient à Won 60,917 milliards (£42 millions).

Enquête sur la cause du sinistre et possibilité d'une action récursoire

3.8.3 Le Comité exécutif a noté que l'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes (MAIA) avait procédé à une enquête sur la cause du sinistre qui avait révélé que l'échouement initial était imputable à une décision du capitaine du *Yuil N°1* qui avait choisi de naviguer dans une passe étroite et dangereuse entre deux îles, à la suite de quoi le navire s'était échoué sur un îlot rocheux.

3.8.4 Le Comité a noté que, s'agissant des opérations de renflouement et de remorquage du *Yuil N°1* qui avaient suivi l'échouement initial et qui s'étaient finalement soldées par son naufrage, la MAIA avait précisé que le capitaine du *Yuil N°1* n'avait pas effectué certaines vérifications et qu'il n'avait pas non plus évalué la situation du navire ni pris de mesure d'urgence afin de réduire le risque de naufrage. Il a toutefois été noté que la MAIA avait admis que le naufrage était un cas de force majeure et avait jugé que les mesures prises par le capitaine après l'échouement étaient inévitables. Il a en outre été noté que la MAIA avait souligné que le capitaine du navire de la Marine avait agi témérairement étant donné que le *Yuil N°1* était immergé jusqu'au niveau du pont et que son remorquage suivant la méthode envisagée aurait pu entraîner le naufrage du navire de la Marine. Le Comité a noté que la MAIA avait conclu que, n'ayant pas pris l'initiative du remorquage, l'officier de navigation du remorqueur n'était pas responsable de l'accident.

3.8.5 Le Comité exécutif a noté que l'assureur sur corps du *Yuil N°1* avait engagé des poursuites judiciaires en République de Corée contre le propriétaire du remorqueur qui avait participé aux opérations de renflouement et de remorquage et contre le Gouvernement de la République de Corée, afin de recouvrer le montant versé au titre de l'avarie de coque. Il a été noté que dans son mémoire devant le tribunal, l'assureur sur corps avait fait valoir que le remorqueur et le navire de la Marine avaient tous deux fait preuve de négligence, que le remorqueur ne convenait pas pour assister le *Yuil N°1*, que ni le capitaine ni le mécanicien du remorqueur ne se trouvaient à bord du remorqueur au cours de l'opération de remorquage, que le capitaine du navire de la Marine avait agi témérairement en donnant pour instructions au remorqueur

de renflouer le *Yui N°1* sans envisager sérieusement le risque éventuel d'un naufrage du navire et que le propriétaire du remorqueur et le Gouvernement de la République de Corée, en leur qualité d'employeurs du remorqueur et du navire de la Marine, respectivement, et donc coauteurs des faits dommageables, devraient être conjointement et solidairement responsables des dommages causés à la coque du *Yui N°1*.

3.8.6 L'Administrateur a informé le Comité exécutif que le tribunal de première instance avait rendu son jugement le 27 août 1997, déboutant de sa demande l'assureur sur corps. Il a été noté que l'assureur sur corps avait fait appel du jugement.

3.8.7 Au vu des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre, le Comité exécutif a partagé l'avis de l'Administrateur selon lequel il n'y avait pas de motifs qui permettent au Fonds de 1971 de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

3.8.8 Le Comité exécutif a décidé de ne pas prendre de décision quant à la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait former un recours contre des tiers tant que la Cour d'appel n'aurait pas rendu son jugement dans l'action engagée par l'assureur sur corps.

Enlèvement de l'épave et des hydrocarbures

3.8.9 Il a été rappelé qu'en novembre 1995, la police maritime avait ordonné au propriétaire du navire d'enlever les hydrocarbures ou l'épave. Il a également été rappelé que sur la base des études effectuées par les experts qu'il avait engagés, le propriétaire du navire avait soutenu qu'il ne serait ni utile ni prudent d'enlever les hydrocarbures ou l'épave et il avait fait valoir que les fuites d'hydrocarbures étaient minimes et qu'il n'y aurait pas de risque de rejet important si l'épave était laissée où elle se trouvait car elle serait petit à petit recouverte de vase, ce qui contribuerait à empêcher toute nouvelle fuite notable d'hydrocarbures. Il a en outre été rappelé que le propriétaire avait déclaré que si l'on devait procéder à des opérations d'enlèvement des hydrocarbures ou de l'épave, on courrait un grand risque de fuites d'hydrocarbures qui causeraient une nouvelle pollution.

3.8.10 Le Comité exécutif a rappelé que le Gouvernement de la République de Corée avait déclaré que l'éventualité d'une fuite d'hydrocarbures de l'épave qui risquait de souiller les zones côtières avoisinantes et de compromettre gravement les moyens d'existence de la population locale suscitait une inquiétude croissante, et qu'il avait demandé si le Fonds de 1971 serait disposé à mener une nouvelle enquête visant à déterminer l'état de l'épave et si, au cas où le Fonds de 1971 ne serait pas prêt à entreprendre une telle inspection, il indemniserait le Gouvernement de la République de Corée au titre des frais engagés par celui-ci pour mener à bien cette enquête qui constituerait une mesure de sauvegarde contre une éventuelle pollution par les hydrocarbures. Il a également été rappelé que ce gouvernement avait souhaité savoir si le Fonds de 1971 financerait les frais engagés par les autorités coréennes aux fins de l'enlèvement du navire naufragé et de sa cargaison.

3.8.11 Il a été rappelé qu'à sa 47ème session, le Comité exécutif avait estimé qu'il n'appartenait pas au Fonds de 1971 de procéder lui-même à des opérations de nettoyage ou de prendre des mesures de sauvegarde, ni d'entreprendre des enquêtes dans ces domaines, et que le Fonds de 1971 ne devrait donc pas procéder à l'enquête demandée. Il a également été rappelé que le Comité avait émis l'avis selon lequel il lui incomberait de décider, sur une base objective et à la lumière de toutes les circonstances de l'affaire, si les frais de toute enquête ou de toute opération qui serait menée par le Gouvernement de la République de Corée au titre de l'enlèvement des hydrocarbures ou de l'enlèvement de l'épave seraient recevables aux fins d'indemnisation (document FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.7.7).

3.8.12 Il a été noté que l'Institut coréen de recherche sur les navires et l'ingénierie océanique avait présenté un rapport d'enquête sur le *Yui N° 1* (voir le document 71FUND/EXC.55/6/Add.1). Il a également été noté que le rapport parvenait notamment à la conclusion selon laquelle les hydrocarbures qui restaient dans l'épave devraient être enlevés au plus tôt étant donné que le bordé extérieur de l'épave avait subi de graves dommages et que dans les dix ans à venir, la corrosion des zones endommagées entraînerait des fuites d'hydrocarbures. Il a en outre été noté que, d'après le rapport, divers facteurs rendaient difficile l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave mais que de telles opérations pourraient néanmoins être effectuées avec succès si elles l'étaient au moment opportun et à l'aide d'un matériel adéquat. Le Comité exécutif a également noté que l'on estimait, dans le rapport, que l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave prendrait quatre mois et coûterait quelque £6,2 millions.

3.8.13 Pour ce qui était de toute opération d'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave, le Comité exécutif a fait référence à la position qu'il avait prise à sa 47ème session et qui était exposée au paragraphe 3.8.11 ci-dessus.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

3.8.14 Il a été rappelé qu'à sa 44ème session, eu égard à l'incertitude qui entourait le montant total des demandes, le Comité exécutif avait décidé que le Fonds de 1971 devrait pour le moment se borner à payer 60% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur (document FUND/EXC.46/12, paragraphe 4.5.6). Il a en outre été rappelé que le Comité avait décidé, à ses 47ème et 50ème sessions, que la limite des paiements du Fonds de 1971 devrait être maintenue à 60% (documents FUND/EXC.47/14, paragraphe 3.7.10 et 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.9.2).

3.8.15 Compte tenu de l'incertitude qui continuait de planer sur le montant total des demandes, en particulier pour ce qui était d'une demande éventuelle ayant trait aux frais d'enlèvement de l'épave et des hydrocarbures restant à bord, le Comité exécutif a décidé de maintenir à 60% la limite des paiements du Fonds de 1971.

3.9 Sinistre du Honam Sapphire

Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Honam Sapphire* qui figuraient dans la section 6 du document 71FUND/EXC.55/6. Le Comité a noté que les règlements conclus jusqu'ici s'élevaient au total à Won 6,1 milliards (£4,2 millions) et que des demandes d'un montant total de Won 53,360 milliards (£37 millions) étaient en cours d'examen.

3.10 Sinistre du Sea Empress

3.10.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans les documents 71FUND/EXC.55/7, 71FUND/EXC.50/7/Add.1 et 71FUND/EXC.55/7/1 concernant le sinistre du *Sea Empress*.

Bilan des demandes d'indemnisation

3.10.2 Il a été noté qu'au 16 octobre 1997, des demandes avaient été approuvées à raison d'un montant total de £12 698 404, que des paiements avaient été versés à 575 demandeurs pour un montant total de £9 324 964 et que, sur ce montant, £6 866 388 avaient été versées par le Skuld Club et £2 458 576 par le Fonds de 1971. Il a également été noté que la plupart de ces paiements correspondaient à 75% des montants approuvés et que le Skuld Club avait effectué des paiements allant jusqu'à 100% des montants approuvés 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.

Demandes émanant d'une société vendant des droits de pêche et de clubs de pêche à la ligne

3.10.3 L'Administrateur a informé le Comité exécutif que des demandes avaient été présentées par une société qui vendait des droits de pêche (Hamdden Ltd) et 11 associations sans personnalité morale (clubs de pêche à la ligne) qui exerçaient leurs activités dans les cours d'eau du Pays de Galles visés par l'interdiction que le Gouvernement du Royaume-Uni avait imposée sur les poissons migrateurs.

3.10.4 Le Comité exécutif a noté que Hamdden Ltd et cinq clubs de pêche à la ligne avaient demandé à être indemnisés au titre du manque à gagner qui avait résulté d'une réduction des ventes de tickets à la journée aux pêcheurs à la ligne occasionnels et/ou du non-renouvellement des cotisations par les membres des clubs en 1996, pertes qu'ils estimaient dans les deux cas résulter de l'interdiction de la pêche. Il a été noté que la demande présentée par Hamdden Ltd portait également sur le manque à gagner subi dans d'autres secteurs d'activité, tels qu'une école de pêche, la fourniture de l'hébergement et la vente de produits alimentaires et de boissons.

3.10.5 Il a été rappelé qu'à sa 50ème session, le Comité exécutif avait examiné une demande qui avait été soumise par un club de pêche à la ligne de la rivière de Cleddau à une vingtaine de kilomètres au nord-est de Milford Haven, que cette rivière avait été visée par l'interdiction de la pêche frappant les poissons migrateurs et que la demande avait trait à des pertes dues à une baisse du nombre des membres du club

en 1996 qui aurait résulté du sinistre du *Sea Empress*. Il a également été rappelé que le Comité avait estimé que les pertes subies par le club de pêche à la ligne devraient être considérées comme un dommage causé par contamination et qu'il avait donc décidé que la demande était recevable en principe (document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.12.12). Compte tenu de cette décision, le Comité a décidé que les demandes pour manque à gagner du type de celles présentées au paragraphe 3.10.4 ci-dessus étaient recevables en principe.

3.10.6 Le Comité exécutif a noté que Hamdden Ltd avait demandé à être indemnisée suite à sa décision de rembourser à 20% les pêcheurs à la ligne qui avaient acheté des droits de pêche pour la saison 1996 de pêche à la ligne, et que ce remboursement portait sur la période pendant laquelle l'interdiction de pêcher était en vigueur.

3.10.7 Il a été noté qu'en ce qui concernait la demande de remboursement des droits de pêche, on s'était demandé si la perte subie par Hamdden Ltd résultait de l'exécution d'une obligation de rembourser une partie de ces droits. Le Comité exécutif a noté que le Règlement intérieur de Hamdden Ltd stipulait que Hamdden Ltd ne serait pas tenue responsable de toute modification apportée à la saison de la pêche ou autre interdiction indépendante de sa volonté et que, de l'avis de l'Administrateur, cette disposition établissait clairement que Hamdden Ltd ne se trouvait pas dans l'obligation juridique de rembourser les droits de pêche pour la partie de l'année pendant laquelle l'interdiction de la pêche était en vigueur. Le Comité a noté que l'Administrateur était d'avis que cette disposition excluait également l'application de la théorie sur l'impossibilité d'exécuter un contrat et que, même en l'absence d'une telle disposition, cette théorie n'aurait pas pu être appliquée dans ce cas. Il a été noté que les personnes concernées n'avaient pas été privées de tous les avantages du contrat signé avec Hamdden Ltd étant donné que la pêche n'avait été interdite que pendant une partie de la saison. Le Comité a donc décidé que Hamdden Ltd n'était pas en droit d'être indemnisée au titre des pertes subies en raison du remboursement des droits de pêche.

3.10.8 Le Comité a également noté que huit clubs de pêche à la ligne avaient demandé à être indemnisés au nom de leurs membres au titre des cotisations versées pour la saison 1996 de pêche à la ligne qui couvraient la période d'interdiction de la pêche.

3.10.9 S'agissant des demandes mentionnées au paragraphe 3.10.8, le Comité exécutif a partagé l'avis de l'Administrateur selon lequel chaque membre devrait être considéré comme demandeur et les pertes qu'ils avaient subies correspondaient à une perte de jouissance. Le Comité a décidé que de telles demandes pour perte de jouissance n'étaient pas recevables aux fins d'indemnisation.

3.10.10 L'Administrateur a informé le Comité exécutif que les clubs de pêche à la ligne avaient présenté des demandes au titre de certaines dépenses encourues pendant la période d'interdiction de la pêche, à savoir la location des droits de pêche, les primes d'assurance, les frais d'entretien, les paiements aux gardes-pêche, les taxes sur l'eau et autres frais généraux.

3.10.11 Le Comité exécutif a partagé l'avis de l'Administrateur selon lequel les frais sur lesquels portaient les demandes mentionnées au paragraphe 3.10.10 n'étaient pas recevables aux fins d'indemnisation étant donné qu'ils auraient été encourus qu'il y ait eu ou non une interdiction de la pêche. Le Comité a, par conséquent, décidé que ces éléments de demande devraient être rejetés.

Demande d'une société exportatrice de coquillages et de crustacés industriels

3.10.12 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 49ème session, il avait examiné une demande soumise par un exportateur de coquillages et de crustacés industriels au titre des pertes résultant de l'interdiction de la pêche des buccins. Il a été rappelé que le Comité était parvenu à la conclusion que cette demande était recevable en principe étant donné qu'il existait un degré raisonnable de proximité entre la contamination causée par le sinistre du *Sea Empress* et les pertes présumées subies par le demandeur (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.8.12). L'Administrateur a informé le Comité qu'il avait été procédé à une évaluation provisoire des pertes sur la base des prix et quantités effectivement facturés, et que le demandeur avait reçu des paiements intérimaires correspondant à 75% du montant évalué.

3.10.13 Le Directeur a informé le Comité exécutif que le demandeur avait déclaré qu'il avait, à la demande de certains clients étrangers, émis des factures pour des quantités inférieures aux quantités effectivement vendues et à des prix inférieurs à ceux payés, les clients réglant le montant facturé et complétant par la suite l'achat en effectuant un paiement supplémentaire pour régler le solde. Il a été noté que ce procédé semblait avoir pour objet de réduire le montant des taxes à l'importation que devaient verser les clients. Le Comité

a noté que le demandeur avait fourni des comptes et des documents justificatifs accusant réception du paiement des factures ainsi que des paiements supplémentaires, mais qu'il n'avait pas été possible d'établir de lien entre tous ces paiements et les envois de buccins. Il a par ailleurs été noté que tous les paiements reçus par le demandeur avaient été inclus dans les comptes annuels et semblaient avoir été déclarés au fisc britannique. Il a été noté que le demandeur avait déclaré qu'il avait adopté ce procédé au bénéfice du client, sans aucun avantage financier direct pour lui-même.

3.10.14 Le Comité exécutif a noté que le demandeur avait maintenu que certaines des factures présentées à l'appui de la demande ne donnaient pas une idée précise des prix obtenus en 1996, et qu'il avait soutenu que la demande devrait être évaluée sur la base des prix et quantités effectivement convenus avec les clients étrangers et non pas sur la base des montants facturés. Il a également été noté que selon le demandeur, la pratique consistant à sous-facturer avait cessé en 1996 en raison d'enquêtes douanières dans le pays en cause.

3.10.15 Il a été noté que les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds de 1971 avaient enquêté sur les prix courants des buccins et avaient découvert, d'après les renseignements communiqués par un autre exportateur de coquillages et de crustacés, que lors de la période en cause en 1996, les buccins étaient achetés dans le pays en question à des prix supérieurs aux prix parfois facturés par le demandeur.

3.10.16 Le Comité exécutif a jugé qu'il ne serait pas judicieux que le Fonds de 1971 ne tienne aucun compte des preuves écrites, sous forme de factures, des prix qui, de l'aveu même du demandeur, étaient incorrects de manière à permettre aux clients de réduire leurs taxes à l'importation. Le Comité a, par conséquent, décidé qu'en ce qui concernait les pertes de ventes à ces clients, la demande devrait être évaluée sur la base des prix et quantités effectivement facturés à ces clients pendant la période couverte par la demande.

Demande pour dommages résultant d'un accident de la circulation

3.10.17 Le Comité exécutif a examiné une demande présentée au titre de frais encourus pour la réparation d'un véhicule endommagé suite à un accident de la circulation dans les environs de Tenby le 11 mars 1996. Le Comité a noté que selon le demandeur, l'accident était survenu parce que la route était recouverte d'une fine pellicule d'hydrocarbures, laquelle se serait déposée sur une période d'environ 15 jours par suite de l'emprunt de cette route par les véhicules qui transportaient les hydrocarbures provenant des plages contaminées suite au sinistre du *Sea Empress* vers une zone d'évacuation située à environ 1/2 mile de la plage de Tenby. Le Comité a également noté qu'il n'y aurait eu aucun panneau avertissant de l'état de la route et que la fine pellicule d'hydrocarbures aurait formé une émulsion avec l'eau de pluie, créant une surface glissante.

3.10.18 Le Comité a noté que les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club pour surveiller les opérations de nettoyage avaient déclaré que des opérations de nettoyage avaient été menées à Tenby à l'époque de l'accident et qu'il était possible que les véhicules utilisés dans le cadre de ces opérations aient circulé près de l'endroit où l'accident était survenu. Il a toutefois été noté que les experts avaient souligné que la plupart des grands camions-citernes avaient emprunté un itinéraire différent et n'avaient pas traversé la ville.

3.10.19 L'Administrateur a informé le Comité exécutif que le procès-verbal d'une réunion du centre conjoint de lutte qui s'était tenue le 19 février 1997 avait fait état de l'évolution d'une situation problématique à Tenby due aux hydrocarbures déversés sur les routes rendues de ce fait glissantes, que le procès-verbal indiquait que le Council se chargerait de faire nettoyer les routes et que la police avertirait la population; le procès-verbal d'une réunion tenue ultérieurement notait également que le nettoyage des routes le long de l'itinéraire suivi par les véhicules qui transportaient les déchets d'hydrocarbures collectés avait été entrepris du 5 au 7 mars 1996.

3.10.20 Le Comité a décidé que cette demande devrait être rejetée étant donné qu'il n'existe pas un lien de cause à effet suffisamment étroit entre la contamination résultant du rejet des hydrocarbures par le *Sea Empress* et les dommages subis par le demandeur.

Niveau du paiement des demandes

3.10.21 Le Comité exécutif a examiné le niveau du paiement des demandes nées du sinistre du *Sea Empress* en se fondant sur la section 5 du document 71FUND/EXC.55/7 et sur le document 71FUND/EXC.55/7/Add.1, ainsi que sur une note présentée par la délégation du Royaume-Uni (document 71FUND/EXC.55/7/1).

3.10.22 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait décidé à sa 48ème session de limiter les paiements que l'Administrateur était autorisé à verser 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 aussi été rappelé qu'à ses 49ème, 50ème, 52ème, 53ème et 54ème sessions, le Comité exécutif avait décidé que le Fonds de 1971 devrait, pour l'instant, continuer de limiter ses paiements à 75% des préjudices effectivement subis par les demandeurs (paragraphe 3.4.7 du document FUND/EXC.48/6, paragraphe 3.8.21 du document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.12.16 du document 71FUND/EXC.50/17, paragraphe 3.6.22 du document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.5.8 du document 71FUND/EXC.53/12 et paragraphe 3.2.18 du document 71FUND/EXC.54/10).

3.10.23 Le Comité a rappelé qu'à sa 54ème session, il avait pris note des renseignements figurant au paragraphe 3.4 du document 71FUND/EXC.54/3 au sujet des possibilités pour les victimes du sinistre du *Sea Empress* d'obtenir une indemnisation en vertu du Contrat relatif à un supplément à la responsabilité des navires-citernes pour la pollution par les hydrocarbures (contrat CRISTAL).

3.10.24 L'Administrateur a présenté l'estimation suivante du montant des demandes nées de ce sinistre:

Le coût des opérations de nettoyage était évalué à £25 millions dont £11 à 11,5 millions environ correspondaient à la demande du Gouvernement du Royaume-Uni. Les demandes liées à la pêche qui avaient été approuvées s'élevaient à £5,5 millions et les demandes de cette catégorie qui étaient en instance ou avaient été rejetées à £7 millions. De nouvelles demandes seraient peut-être soumises dans le secteur de la pêche. Le montant total des demandes relatives à la pêche pourrait donc s'élever à £15 millions, si des demandes qui avaient été rejetées étaient confirmées par les tribunaux. Pour ce qui était du secteur du tourisme, des demandes avaient été approuvées à raison de £1 265 500, et des demandes d'un montant de £1 100 100 étaient en cours d'examen. On estimait que les demandes du secteur du tourisme ne dépasseraient pas £4 millions. Des demandes au titre des dommages causés à des biens avaient été approuvées à raison d'un montant total de £277 000, et il n'était guère probable que de nouvelles demandes d'un montant élevé soient présentées dans cette catégorie. On ne savait pas si une demande serait présentée au titre du coût de l'assistance apportée au *Sea Empress* et du sauvetage de sa cargaison et, le cas échéant, quel en serait le montant. Il faudrait peut-être aussi effectuer certains paiements au titre des intérêts qui, si les règlements définitifs étaient différés, pourraient représenter des sommes non négligeables. Il pourrait également y avoir des paiements au titre des honoraires des conseillers et experts engagés par les demandeurs, mais il n'était pas possible d'en évaluer le montant total.

Ces estimations donnaient un montant total d'environ £45 millions, plus une éventuelle demande au titre des opérations d'assistance, ainsi que des intérêts et des honoraires d'experts.

3.10.25 Il a aussi été noté que la délégation du Royaume-Uni avait évalué le montant total des demandes entre £33 millions et £42 millions (document 71FUND/EXC.55/7/1).

3.10.26 Le Comité a pris note des renseignements actualisés figurant au paragraphe 2.2 du document 71FUND/EXC.55/7/Add.1 au sujet des possibilités pour les victimes du sinistre du *Sea Empress* d'obtenir une indemnisation en vertu du contrat CRISTAL. Il a été noté en particulier que, selon Cristal Ltd. (la société qui administrait le régime d'indemnisation en vertu du contrat CRISTAL) un montant d'au moins 19 millions de DTS (£16 millions) serait disponible en vertu du contrat Cristal et pourrait être utilisé par Cristal Ltd. pour verser des indemnités aux demandeurs qui n'avaient pas été intégralement indemnisés en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été noté que la délégation du Royaume-Uni avait indiqué à des sessions précédentes du Comité exécutif que le Gouvernement du Royaume-Uni se placerait au dernier rang des demandeurs, sans pour autant renoncer à faire valoir sa demande contre le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le Skuld Club.

3.10.27 La délégation du Royaume-Uni a déclaré que son intention de "se placer au dernier rang des demandeurs" signifiait que si et dans la mesure où en conséquence de sa demande le montant total des demandes avérées dépassait 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 (60 millions de DTS), le Gouvernement ne poursuivrait pas sa demande, dans son intégralité ou en partie, contre le Fonds de 1971 et la poursuivrait plutôt contre Cristal Ltd. La délégation du Royaume-Uni a accepté que cela pourrait signifier que la demande de son gouvernement serait acquittée plus tard que celle des autres demandeurs. Cette délégation a aussi déclaré que le Gouvernement notifierait sa demande à Cristal Ltd. avant l'expiration du délai de deux ans stipulé dans le contrat CRISTAL.

3.10.28 L'observateur de Cristal Ltd. a confirmé que Cristal Ltd. était prêt à reconnaître la notification faite par le Gouvernement du Royaume-Uni avant l'expiration du délai de deux ans comme étant valide aux fins d'empêcher que sa demande soit frappée de prescription en vertu du contrat CRISTAL, jusqu'à concurrence du montant notifié. Il a déclaré que Cristal Ltd. n'invoquerait pas à l'encontre de la demande du Gouvernement, l'argument selon lequel, en se plaçant au dernier rang des demandeurs au regard du propriétaire du navire, du Club Skuld et du Fonds de 1971, le Gouvernement avait compromis sa demande à l'encontre de Cristal Ltd.

3.10.29 Une délégation a déclaré que bien que Cristal Ltd. ait théoriquement, par voie de subrogation, le droit de recouvrer auprès de tiers les montants qu'il pourrait acquitter à titre d'indemnisation, il devrait renoncer à tout droit de ce type contre le Fonds de 1971. L'observateur de Cristal Ltd. a informé le Comité que bien que Cristal Ltd. ne puisse renoncer aux droits dont il pourrait disposer contre le Fonds en vertu du contrat CRISTAL, la situation ne se présenterait pas étant donné que Cristal Ltd., en tant que payeur du dernier recours, ne pourrait payer des indemnités avant que le Fonds de 1971 et le Skuld Club aient effectué des versements jusqu'aux limites qui leur étaient respectivement applicables.

3.10.30 Le Comité exécutif a noté que l'on ne pouvait exclure que de nouvelles demandes soient présentées au Fonds de 1971 après l'expiration du délai de deux ans stipulé dans le contrat CRISTAL et qu'il n'y avait aucune garantie que tous les demandeurs qui avaient présenté des demandes au Fonds de 1971 pendant cette période notifieraient effectivement Cristal Ltd. de leurs demandes. Le Comité a aussi noté qu'aucun paiement ne serait effectué par Cristal Ltd. jusqu'à ce que l'on soit parvenu à des règlements définitifs ou que des jugements définitifs aient été prononcés au sujet de toutes les demandes, ce qui signifiait qu'au cas où certaines demandes fassent l'objet d'une procédure judiciaire, de nombreuses années pourraient s'écouler avant que Cristal Ltd. effectue des paiements. Il a été noté qu'en vertu des règles du contrat CRISTAL, le versement d'intérêts était à la discrétion de Cristal Ltd. et que ce dernier pourrait rejeter une demande dont il avait été notifié de manière appropriée en avançant qu'elle n'était pas recevable aux fins d'indemnisation en vertu du contrat CRISTAL. Le Comité a toutefois noté que dans une lettre adressée à l'Administrateur, Cristal Ltd. avait déclaré que le Conseil de Cristal Ltd. appliquait généralement les mêmes critères que le Fonds de 1971 pour établir la recevabilité des demandes.

3.10.31 Un certain nombre de délégations ont été d'avis que les renseignements fournis par l'Administrateur sur le montant estimatif des demandes, les renseignements concernant le contrat CRISTAL et les précisions apportées par la délégation du Royaume-Uni au sujet de son intention "de se placer au dernier rang des demandeurs" devrait permettre au Fonds de 1971 de porter ses paiements à 100% des dommages évalués.

3.10.32 Deux délégations ont déclaré que le montant total des demandes demeurait encore très incertain, que la situation concernant les demandes rejetées par le Fonds de 1971 n'était pas claire et que Cristal Ltd. pourrait intenter une action en recours contre le Fonds. C'est pourquoi ces délégations ont indiqué qu'elles ne pouvaient accepter un relèvement du niveau des paiements au-delà de 75 %.

3.10.33 Compte tenu de la clarification de la position du Royaume-Uni mentionnée au paragraphe 3.10.27, le Comité exécutif a estimé que le montant disponible en vertu du contrat CRISTAL pour ce qui était de la demande du Royaume-Uni constituerait une garantie suffisante contre un surpaiement de la part du Fonds de 1971. C'est pourquoi, le Comité a autorisé l'Administrateur à porter les paiements du Fonds de 1971 à 100% des préjudices subis effectivement par le demandeur, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club.

Enquêtes sur la cause du sinistre

3.10.34 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur examinait, avec l'aide des juristes du Fonds de 1971, les deux rapports d'enquête sur la cause du sinistre du *Sea Empress* (les enquêtes ayant été menées par le Marine Accident Investigation Branch du Ministère des transports du Royaume-Uni et par le Commissaire des affaires maritimes de la République du Libéria). Il a été noté que l'Administrateur informerait le Comité de ses conclusions en temps voulu.

3.11 Sinistre du Nakhodka

3.11.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans les documents 71FUND/EXC.55/8 et 71FUND/EXC.55/8/Add.1 concernant le sinistre du *Nakhodka*. Il a été noté que, au 20 octobre 1997, des demandes d'un montant total de ¥ 31,433 milliards (£156 millions) avaient été reçues et que des paiements d'un montant total de ¥ 3,155 milliards (£16 millions) avaient été versés.

Niveau des paiements

3.11.2 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 paiements 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 (document 71FUND/EXC.52/11, paragraphe 3.7.14). Il a également été rappelé que, à sa 53ème session, le Comité exécutif avait décidé de maintenir le pourcentage qu'il avait fixé à sa 52ème session (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 8.3.6).

3.11.3 Il a été noté que, à sa 2ème session extraordinaire, tenue en avril 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait autorisé l'Administrateur à effectuer des versements pour le compte du Fonds de 1992 au titre des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Il a été rappelé que, compte tenu de l'incertitude qui planait quant au niveau du montant total des demandes, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait toutefois décidé que les paiements que le Fonds de 1992 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/l'assureur du navire au moment du versement du paiement (document 92FUND/A/ES.2/6, paragraphe 3.1.16).

3.11.4 Il a été noté que, à sa 3ème session extraordinaire, l'Assemblée du Fonds de 1971 avait appuyé le point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds de 1971 devrait payer 60% des dommages subis par chaque demandeur, à concurrence d'un montant total de 60 millions de DTS, avant que le Fonds de 1992 ne commence à verser des indemnités (document 71FUND/A/ES.3/7, paragraphe 4.5).

3.11.5 Etant donné que le niveau du montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* demeurait incertain, le Comité exécutif a décidé de maintenir la limite des paiements du Fonds de 1971 à 60% du montant des préjudices effectivement subis par les demandeurs respectifs. 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 le pourcentage à sa session suivante.

Enquêtes sur la cause du sinistre

3.11.6 Le Comité exécutif a noté que, avec l'aide de l'avocat japonais des FIPOL et de leurs experts techniques, l'Administrateur examinait les deux rapports sur les enquêtes menées sur la cause du sinistre du *Nakhodka* (ces enquêtes ayant été effectuées par l'Agence japonaise chargée des enquêtes sur les accidents maritimes et par les autorités russes).

3.11.7 Il a été noté que les conclusions de l'enquête japonaise pouvaient se résumer comme suit:

Si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre. Etant donné la forte corrosion qui affaiblissait la structure interne du navire, c'étaient les forces que subissait la coque du fait des intempéries qui avaient provoqué la rupture en deux du navire. Les conditions atmosphériques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées. En outre, la répartition inhabituelle de la cargaison aurait intensifié les contraintes qui s'exerçaient sur la coque du navire.

3.11.8 Il semblerait que le rapport russe indique que le *Nakhodka* se serait brisé après avoir percuté avec son étrave un objet à moitié immergé, vraisemblablement un chalutier russe qui avait coulé dans les parages peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*.

3.11.9 Plusieurs délégations ont noté que, d'après les conclusions du rapport japonais, il semblerait que le sinistre se soit produit à la suite d'une faute personnelle du propriétaire du navire et que, en conséquence, il faudrait tout faire pour préserver le droit du Fonds de 1971 d'intenter une action en recours contre le propriétaire. Il a été suggéré que le Comité exécutif prenne sans trop attendre une décision sur le point de savoir si le Fonds de 1971 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou intenter une action en recours.

3.11.10 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner les rapports sur la cause du sinistre et de lui soumettre ses conclusions dès que possible, de façon à lui permettre de prendre une décision sur les questions relatives à la limitation de la responsabilité et à l'action en recours.

Achat de yen japonais

3.11.11 Le Comité exécutif a pris note de l'achat de yen japonais auquel avait procédé le Fonds de 1971 comme cela était indiqué au paragraphe 12.3 du document 71FUND/EXC.55/8. Il a été noté que, comme la majeure partie des yen achetés avait servi au paiement d'indemnités, l'Administrateur avait l'intention de procéder à des achats supplémentaires de yen lorsque cela serait approprié en fonction des besoins dans cette devise et compte tenu de l'évolution du taux de change entre le yen et la livre sterling.

3.12 Sinistre du Nissos Amorgos

3.12.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans les documents 71FUND/EXC.55/9 et 71FUND/EXC.55/9/Add.1 au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos*.

Bilan des demandes et niveau des paiements

3.12.2 Il a été noté qu'au 19 septembre 1997, des demandes d'un montant total de Bs 3 835 millions (£4,8 millions) avaient été présentées à l'Agence des demandes d'indemnisation créée par le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire, Assuranceföreningen Gard (Gard Club). Il a aussi été noté que 62 demandes avaient été approuvées à raison d'un montant total de Bs 1 102 millions (£1,4 million) et que des paiements d'un montant total de Bs 1 088 millions (£1,3 million) avaient été effectués par le Gard Club.

3.12.3 Le Comité exécutif a rappelé que la République du Venezuela 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 à Caracas.

3.12.4 Le Comité a aussi rappelé qu'un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) avait présenté une demande d'un montant estimatif de US\$130 millions (£79 millions) plus frais de justice, contre le propriétaire du navire, le Gard Club et le capitaine du *Nissos Amorgos* auprès du même tribunal de première instance de Caracas et que l'avocat vénézuélien du Fonds de 1971 en avait été avisé. Le Comité a également noté que FETRAPESCA avait obtenu un jugement du tribunal de Caracas ordonnant la saisie des biens du propriétaire du navire et des navires dont il n'était pas propriétaire mais qu'il gérait en association ainsi que des avoirs appartenant au Gard Club, à concurrence d'un montant total de US\$292,5 millions, plus US\$32,5 millions au titre des frais de justice. Le Comité a noté en outre qu'à la demande de FETRAPESCA, le tribunal de Caracas avait chargé un comité composé d'avocats et d'experts techniques d'évaluer le montant des dommages que le déversement avait causés à l'environnement.

3.12.5 Il a été noté que, dans une lettre adressée au Procureur, le Ministère vénézuélien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables avait fourni des détails sur le montant des indemnités à verser à la République du Venezuela au titre de la pollution par les hydrocarbures et avait quantifié ces dommages à US\$60 250 396 (£37 millions). Il a également été noté qu'une demande se fondant sur cette lettre avait été présentée auprès du tribunal de Cabimas. Il a été noté par ailleurs que les dommages pour lesquels il était demandé réparation avaient été décrits dans la lettre comme suit:

- a) dommages causés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale touchée par le déversement, quantifiés à US\$37 301 942 (£23 millions);

- b) coût de la restauration de la qualité de l'eau des côtes touchées, quantifié à US\$5 millions (£3,1 millions);
- c) coût du remplacement du sable endommagé, quantifié à US\$1 million (£620 000);
- d) dommages causés à la plage en tant que lieu touristique, quantifié à US\$16 948 454 (£10,5 millions).

3.12.6 Il a été rappelé que l'Assemblée et le Comité exécutif du Fonds de 1971 n'avaient cessé de soutenir que les demandes au titre de dommages à l'environnement en soi 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 convenait de se reporter à la résolution adoptée en 1980 par l'Assemblée (résolution N°3) selon laquelle la détermination du montant de l'indemnisation à verser par le Fonds de 1971 ne devait pas être effectuée sur la base d'une quantification abstraite des dommages réalisée au moyen de modèles théoriques.

3.12.7 Il a également été rappelé que la position du Fonds de 1971 au sujet de la recevabilité des demandes d'indemnisation liées aux dommages au milieu marin pouvait se résumer de la manière suivante (documents FUND/WGR.7/4, paragraphe 7.1 et FUND/A.17/23, paragraphes 7.3.5 et 7.3.6):

- a) Le Fonds de 1971 accepte les demandes qui, selon la terminologie employée dans le document FUND/WGR.7/4^{<1>}, portent sur des "éléments quantifiables" du dommage au milieu marin, tels que:
 - i) le coût raisonnable de la remise en état de l'environnement pollué; et
 - ii) les pertes de bénéfices (de recettes, de revenus) résultant du dommage au milieu marin qui ont été subies par des personnes directement tributaires des recettes qu'elles tirent de leurs activités côtières ou liées au secteur maritime comme le manque à gagner des pêcheurs ou des hôteliers et des restaurateurs de stations balnéaires.
- b) i) Le Fonds de 1971 n'a cessé de soutenir que les demandes liées à des éléments non quantifiables du dommage au milieu marin n'étaient pas recevables.
ii) L'Assemblée a rejeté les demandes d'indemnisation pour dommages au milieu marin qui étaient calculées sur la base de modèles théoriques.
iii) Une indemnisation ne peut être accordée que si le demandeur a subi un préjudice économique quantifiable.
- c) i) Les dommages de caractère punitif, calculés en fonction de la gravité de la faute commise et/ou de l'ampleur du bénéfice obtenu par la partie fautive ne sont pas recevables.
ii) Les sanctions pénales et civiles imposées pour une pollution par les hydrocarbures émanant d'un navire ne constituent pas une indemnisation et ne relèvent donc pas de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

3.12.8 Le Comité a rappelé que la recevabilité des demandes au titre de mesures de remise en état de l'environnement avait été examinée par le 7ème Groupe de travail intersessions de la manière suivante (document FUND/WGR.7/21, paragraphes 7.3.13, 7.3.16 et 7.3.17):

Le Groupe de travail a reconnu l'importance des questions d'environnement en général et la nécessité de prendre des mesures pour la remise en état de l'environnement après certains déversements d'hydrocarbures. Il a généralement été admis que la question de

^{<1>} Aux fins du document cité, l'expression "éléments quantifiables" désignait les dommages au milieu marin dont la valeur pouvait être évaluée aux prix du marché; l'expression "éléments non quantifiables" désignait les dommages dont le montant ne pouvait être évalué aux prix du marché.

savoir si le FIPOL devrait payer des indemnités pour le coût des mesures de remise en état du milieu marin devrait être résolue sur la base de la définition du "dommage par pollution" donnée dans le Protocole de 1992 à la Convention sur la responsabilité civile, à savoir que l'indemnisation devait être limitée au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. Il a été convenu que la détermination du caractère raisonnable devrait être subordonnée à des critères objectifs, c'est-à-dire que les mesures devraient être raisonnables d'un point de vue objectif compte tenu des renseignements disponibles quand elles ont été prises. Il a aussi été noté que le mot "effectivement" dans le texte du Protocole se rapportait non seulement à "prises" mais aussi à "qui le seront". Il a été considéré que le paiement de mesures de remise en état non encore prises ne devrait intervenir que si le demandeur était incapable de les financer et que, dans ce cas, le demandeur devrait présenter un programme détaillé des mesures à prendre avant qu'un quelconque paiement puisse intervenir.

Le Groupe de travail a convenu que, pour être indemnisables, les mesures de remise en état de l'environnement devraient répondre aux critères suivants:

- ▶ elles devraient être d'un coût raisonnable;
- ▶ elles ne devraient pas être d'un coût disproportionné par rapport aux résultats obtenus ou aux résultats qui pourraient être raisonnablement escomptés; et
- ▶ elles devraient être appropriées et avoir une chance raisonnable de succès.

Le Groupe de travail a estimé qu'il serait normalement nécessaire d'entreprendre une étude approfondie avant de prendre des mesures de remise en état.

3.12.9 Il a également été rappelé que le rapport du Groupe de travail avait été approuvé par l'Assemblée à sa 17ème session (document FUND/A.17/35, paragraphe 26.6).

3.12.10 Le Comité a noté que l'Administrateur n'avait pas encore été en mesure de procéder à un examen approfondi des différentes rubriques mentionnées au paragraphe 3.12.5 ci-dessus. Il a été noté toutefois que de l'avis de l'Administrateur, il semblait que les rubriques a) et d) avaient été calculées sur la base de modèles théoriques et qu'elles ne correspondaient pas aux pertes que le demandeur avait effectivement subies. Le Comité a noté que selon lui, ces rubriques n'étaient donc pas recevables 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. Il a été noté qu'il n'apparaissait pas clairement si la rubrique b) du paragraphe 3.12.5 concernait des coûts de remise en état du milieu marin ou des dommages à l'environnement en soi. Il a également été noté que la rubrique c) du paragraphe 3.12.5 semblait se rapporter à des mesures de remise en état du milieu marin. Le Comité a noté le point de vue de l'Administrateur selon lequel, en ce qui concernait les rubriques b) et c), il fallait déterminer si ces mesures remplissaient les critères mentionnés au paragraphe 3.12.8 ci-dessus.

3.12.11 Le Comité exécutif a approuvé l'analyse préliminaire de l'Administrateur concernant la recevabilité des rubriques dont il est question au paragraphe 3.12.10 ci-dessus. Il a souligné qu'il était important que le Fonds de 1971 adhère aux principes de la recevabilité eu égard aux demandes au titre de dommages à l'environnement en soi et aux demandes relatives à des mesures de remise en état de l'environnement. Le Comité a déclaré que l'Administrateur devrait s'efforcer d'expliquer ces principes aux Etats Membres.

Niveau des paiements

3.12.12 Il a été noté que des demandes avaient été présentées devant les tribunaux par la République du Venezuela, à raison de US\$60 millions (£37 millions), par FETRAPESCA à raison de US\$130 millions (£81 millions), par des entreprises de transformation du poisson et des coquillages et crustacés à raison de US\$100 millions (£61 millions) et par une association de pêche locale à raison de US\$10 millions (£6,2 millions). Il a également été noté que rien ne permettait de savoir quel serait le montant total des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*. Le Comité a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel il était nécessaire de trouver un équilibre entre la nécessité de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes et l'importance du fait que le Fonds de 1971 soit en mesure de payer les demandes à un stade précoce. Le Comité a donc décidé qu'à ce stade, les paiements du Fonds de 1971 devraient être limités à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Gard Club et le Fonds au moment où le paiement était effectué.

Cause du sinistre

3.12.13 Le Comité exécutif a rappelé que le propriétaire du navire avait fait savoir à l'Administrateur qu'en vertu de l'article III.2 c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il se réservait le droit de demander à être exonéré de sa responsabilité au titre des dommages de pollution résultant du sinistre invoquant que le dommage résultait en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction. Il a également été rappelé qu'à sa 54ème session, le Comité avait noté qu'en l'absence de renseignements sur la cause du sinistre, il lui avait été impossible de se prononcer sur la question de savoir si le propriétaire du navire serait exonéré de sa responsabilité.

3.12.14 Le Comité a noté que le propriétaire du navire et le Gard Club avaient informé le Fonds de 1971 qu'ils allaient soumettre une déclaration détaillée indiquant leur position au sujet de la cause du sinistre, ainsi que des pièces justificatives, afin que le Fonds de 1971 et ses experts les examinent, et qu'ils avaient déclaré que pour l'instant, ils avaient l'intention de continuer à payer les demandes. Il a noté que le propriétaire du navire et le Club avaient demandé que dans l'intervalle, le Fonds de 1971 s'abstienne de se prononcer sur la question de savoir si le propriétaire du navire serait exonéré de sa responsabilité.

3.13 Sinistre de l'*Osung N°3*

3.13.1 Le Comité a pris note des renseignements donnés dans les documents 71FUND/EXC.55/10 et 71FUND/EXC.55/10/Add.1 au sujet du sinistre de l'*Osung N°3*.

Bilan des demandes d'indemnisation

3.13.2 Le Comité a noté que, s'agissant de la République de Corée, des demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 1,3 milliard (£890 000) étaient actuellement examinées par les experts du Fonds de 1971 et que d'autres demandes émanant des secteurs de la pêche et de la mariculture étaient attendues.

3.13.3 Il a été noté que des demandes seraient soumises au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon, qu'un certain nombre de coopératives de pêche japonaises présenteraient aussi des demandes au titre du manque à gagner causé par le déversement d'hydrocarbures et que les experts du Fonds de 1971 estimaient que les demandes du Japon pourraient s'élever à un montant total de ¥1,3 milliard (£6,7 millions).

Niveau des paiements du Fonds de 1971

3.13.4 Il a été rappelé qu'à sa 54ème session, étant donné le risque grave de pollution que représentait l'importante quantité d'hydrocarbures restant dans l'épave et la grande incertitude qui en résultait, le Comité exécutif avait pensé, comme l'Administrateur, qu'il n'était pas possible d'évaluer raisonnablement le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*. Il a également été rappelé que le Comité avait jugé nécessaire de trouver un juste milieu entre d'une part, la nécessité de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes et d'autre part, l'importance pour le Fonds de 1971 de verser des indemnités à un stade précoce, en gardant à l'esprit que le montant de limitation applicable à l'*Osung N°3* était très modique. Il a été rappelé en outre que le Comité avait en conséquence décidé qu'à ce stade, l'Administrateur était autorisé à effectuer des paiements correspondant à 25% des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils seraient évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment du versement du paiement.

3.13.5 Le Comité exécutif a noté que l'on ne disposait encore que de très peu de renseignements au sujet du coût des opérations de nettoyage en République de Corée et que les secteurs de la pêche et de la mariculture risquaient de présenter des demandes. Il a été noté qu'il était impossible de chiffrer le coût des opérations qui pourraient être entreprises pour empêcher de nouvelles fuites d'hydrocarbures ou pour enlever les hydrocarbures restant dans l'épave. Le Comité a également noté que l'on possédait très peu de renseignements sur le coût des opérations de nettoyage au Japon et sur les demandes éventuelles de pêcheurs japonais.

3.13.6 La délégation de la République de Corée a déclaré que, étant donné que les coûts estimatifs liés à l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave étaient indiqués dans le rapport de l'Institut coréen de recherche sur les navires et l'ingénierie océanique, les paiements effectués par le Fonds de 1971 devraient être augmentés jusqu'à 60% au moins du montant des demandes établies.

3.13.7 Compte tenu de l'incertitude qui continue de planer au sujet du montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*, le Comité exécutif a décidé de maintenir la limite des paiements du Fonds de 1971 à 25% du montant des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur.

Enquête sur la cause du sinistre

3.13.8 Le Comité exécutif a noté que, dans un jugement rendu le 24 juin 1997, le tribunal criminel coréen compétent avait déclaré que le capitaine de l'*Osung N°3* avait engagé le navire dans une zone interdite afin de gagner du temps et qu'il n'avait pas navigué avec la prudence voulue; en conséquence, le tribunal lui avait infligé une peine d'un an de prison.

3.13.9 Le Comité a souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel, compte tenu des conclusions du tribunal criminel, il n'existe aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuse la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Enlèvement de l'épave et des hydrocarbures

3.13.10 Il a été rappelé qu'à sa 53ème session, le Comité exécutif avait 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 et que de telles fuites pourraient donner lieu à d'importantes demandes d'indemnisation.

3.13.11 Le Comité exécutif a rappelé que l'Administrateur avait déclaré que, sous réserve des instructions que le Comité pourrait lui donner, il avait l'intention de procéder à des entretiens, avec les autorités coréennes 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 été rappelé qu'il avait souligné qu'il préciserait que le Fonds de 1971 pouvait seulement aider les autorités coréennes en leur fournissant des conseils d'experts et qu'il ne pouvait pas 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 et qu'il avait déclaré 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.

3.13.12 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait appuyé la démarche proposée par l'Administrateur, telle qu'exposée au paragraphe 3.13.11 ci-dessus (document 71FUND/EXC.53/12, paragraphe 3.8.5).

3.13.13 Il a été noté que l'Institut coréen de recherche sur les navires et l'ingénierie océanique avait présenté un rapport d'enquête sur l'*Osung N°3* (voir le document 71FUND/EXC.55/10/Add.1). Le Comité a noté qu'il était indiqué dans ce rapport que des hydrocarbures risquaient encore de s'échapper des citermes de l'épave de l'*Osung N°3*. Il a été noté en outre que les conclusions de ce rapport indiquaient qu'une opération d'enlèvement des hydrocarbures devrait être menée le plus rapidement possible et que l'épave elle-même devrait également être renflouée afin d'éliminer complètement le risque de pollution additionnelle. Il a également été noté que, conformément au rapport, un nouveau déversement causerait des dommages aux zones de pêche et aux installations de mariculture d'un montant d'environ Won 63 milliards (£43 millions), auquel s'ajouteraient des pertes considérables dans l'industrie du tourisme et des dommages à l'environnement. Le Comité a noté que, dans ce rapport, on estimait que l'enlèvement des hydrocarbures prendrait quatre mois et coûterait Won 4 milliards (£2,8 millions), tandis que l'enlèvement de l'épave durerait trois mois, selon les estimations, et coûterait Won 3 milliards (£2,1 millions).

3.13.14 La délégation de la République de Corée a déclaré que le Gouvernement coréen s'efforçait de définir la méthode qui présentait le meilleur rapport coût-efficacité afin d'éliminer le risque de pollution en procédant à l'enlèvement à la fois de l'épave et des hydrocarbures. Cette délégation a déclaré qu'elle souhaiterait recevoir des éclaircissements sur les critères de recevabilité d'une demande d'indemnisation pour le coût de l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave et que ces critères pourraient à l'avenir être appliqués dans des cas similaires. Elle a noté que toute demande au titre des coûts liés à l'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave serait évaluée conformément aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation établis par l'Assemblée et a présumé que le Comité exécutif examinerait une telle demande d'un point de vue objectif, en tenant compte de toutes les circonstances de l'affaire.

3.13.15 Le Comité exécutif a confirmé la position qu'il avait adoptée à sa 53ème session concernant les opérations d'enlèvement des hydrocarbures et de l'épave dont il est question au paragraphe 3.13.11 ci-dessus.

3.14 Sinistre de l'*Iliad*

Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés à propos du sinistre de l'*Iliad* à la section 1 du document 71FUND/EXC.55/11.

3.15 Sinistre du *Kriti Sea*

Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés à propos du sinistre du *Kriti Sea* à la section 2 du document 71FUND/EXC.55/11.

3.16 Sinistre du *Katja*

3.16.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés à la section 3 du document 71FUND/EXC.55/11 à propos du sinistre du *Katja*, qui s'était produit en France le 7 août 1997.

3.16.2 Il a été noté qu'il n'était pas encore possible d'estimer avec précision le montant total des demandes, mais qu'il n'était guère probable que les demandes établies dépassent le montant de limitation applicable au *Katja*.

3.17 Sinistre du N°1 *Yung Jung*

3.17.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés à propos du sinistre du N°1 *Yung Jung* à la section 2 du document 71FUND/EXC.55/13.

3.17.2 Le Comité a noté que, dans le cas des barges de ce type, les autorités coréennes ne menaient pas d'enquête sur la cause du sinistre. Il a été noté que, à l'issue d'une procédure criminelle, et bien que la barge se soit échouée sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur les cartes, le capitaine du N°1 *Yung Jung* avait été condamné à six mois de prison avec sursis pour avoir causé par négligence une pollution par les hydrocarbures.

3.17.3 Compte tenu de l'avis reçu de l'avocat coréen du Fonds de 1971, le Comité exécutif a décidé qu'il n'existe aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuse la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

3.18 Sinistre du *Jeong Jin N°101*

3.18.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés à propos du sinistre du *Jeong Jin N°101* à la section 3 du document 71FUND/EXC.55/13.

3.18.2 Le Comité a rappelé que le sinistre s'était produit alors que le *Jeong Jin N°101* chargeait du fuel-oil lourd à un terminal pétrolier. Il a été noté que les hydrocarbures avaient pénétré dans la cale N°2 puis avait débordé par l'ouverture de cette cale. Il a été rappelé que, à la 54ème session du Comité, certaines délégations s'étaient étonnées de la grande quantité d'hydrocarbures qui avait été déversée et s'étaient demandé si le terminal pétrolier n'était pas responsable, du moins en partie, de ce sinistre.

3.18.3 L'Administrateur a indiqué au Comité que, conformément aux instructions qui lui avaient été données à la 54ème session, il avait étudié plus avant la question de savoir si le Fonds de 1971 pourrait intenter une action en recours contre le terminal pétrolier. Le Comité a noté que l'avocat coréen du Fonds de 1971 avait fait savoir à l'Administrateur que, d'après la pratique habituelle en Corée, une fois que le chargement avait commencé, l'équipage de la barge était seul responsable du chargement correct des hydrocarbures, que le personnel du terminal n'avait aucune obligation concernant le chargement sauf celle

de vérifier que le distributeur ne fuie pas, et que, dans ce cas, il n'y avait pas eu de problème avec le distributeur.

3.18.4 Une délégation a déclaré que, à son avis, le terminal pétrolier avait été négligent et qu'il était donc responsable du sinistre.

3.18.5 Compte tenu des renseignements donnés au paragraphe 3.18.3, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 n'était pas fondé à engager une action en recours contre le terminal pétrolier.

3.19 Sinistre de l'*Irving Whale*

Le Comité exécutif a renvoyé l'examen de ce sinistre à sa 56ème session.

3.20 Sinistre du *Plate Princess*

Le Comité exécutif a renvoyé l'examen de ce sinistre à sa 56ème session.

3.21 Sinistre du *Diamond Grace*

Le Comité exécutif a renvoyé l'examen de ce sinistre à sa 56ème session.

3.22 Sinistre de l'*Evoikos*

Le Comité exécutif a renvoyé l'examen de ce sinistre à sa 56ème session.

3.23 Autres sinistres

3.23.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements donnés dans le document 71FUND/EXC.55/12 à propos des sinistres du *Kihnu*, du *Dae Woong*, du *Shinryu Maru N°8*, du *Senyo Maru*, du *Kugenuma Maru*, du *Tsubame Maru N°31*, du *Daiwa Maru N°18* et d'un déversement de source inconnue au Maroc, ainsi que des renseignements donnés dans le document 71FUND/EXC.55/12/Add.1 à propos du sinistre du *Vistabella*.

3.23.2 Pour ce qui est du sinistre du *Senyo Maru*, le Comité exécutif a noté que le Fonds de 1971 avait recouvré ¥ 279 millions (£1,4 million) auprès de l'autre navire en cause dans ce sinistre.

4 Amendement du Règlement intérieur du Comité exécutif

Le Comité exécutif a renvoyé l'examen de ce point de l'ordre du jour à sa 56ème session.

5 Prochaines sessions

Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 56ème session le vendredi 24 octobre 1997.

6 Divers

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

7 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 71FUND/EXC.55/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.
