



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

COMITÉ EXÉCUTIF
32ème session
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.32/6
2 mars 2006
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 27 février, 1er et 2 mars 2006)

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

Ouverture de la session

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.32/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

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

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

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

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

2.4 Après avoir examiné les pouvoirs des délégations des membres du Comité exécutif, la Commission de vérification des pouvoirs a fait savoir dans le document 92FUND/EXC.32/2/1 que tous les membres du Comité exécutif susmentionnés, à l'exception de la délégation du Cameroun, avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme et que les pouvoirs s'agissant de cette délégation ont été acceptés à titre provisoire en attendant que soient rectifiées les insuffisances notées dans le rapport^{<1>}.

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

Afrique du Sud	Gabon	Norvège
Allemagne	Ghana	Panama
Angola	Grèce	Papouasie-Nouvelle-
Antigua-et-Barbuda	Îles Marshall	Guinée
Argentine	Inde	Pays-Bas
Australie	Irlande	Philippines
Bahamas	Japon	Pologne
Belgique	Kenya	Qatar
Brunéi Darussalam	Lituanie	Saint-Vincent-et-les
Cambodge	Malaisie	Grenadines
Chypre	Malte	Sri Lanka
Colombie	Maroc	Suède
Émirats arabes unis	Mexique	Tunisie
Danemark	Nigéria	Venezuela

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

Arabie saoudite	Côte d'Ivoire	Iran (République islamique d')
Brésil	Équateur	Pérou
Chili		

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

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne
 Organisation maritime internationale (OMI)
 Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
 Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
 Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)
 International Group of P&I Clubs
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
 International Union of Marine Insurance (IUMI)
 Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

^{<1>} Note de l'Administrateur: ces insuffisances n'avaient pas été rectifiées au moment de la diffusion de la version finale du compte rendu des décisions.

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Erika

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika* telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.32/3.

Montant maximum d'indemnisation disponible

3.1.2 Il a été rappelé que, selon le calcul que l'Administrateur avait effectué en suivant les instructions du Comité exécutif, le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (135 millions de DTS) correspondait à FF1 211 966 811, soit €184 763 149 (£127 millions).

Engagements pris par Total SA et l'État français

3.1.3 Le Comité a rappelé que Total SA s'était engagé à ne pas présenter contre le Fonds de 1992 ni contre le fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur de demandes d'indemnisation au titre des dépenses afférentes aux interventions sur l'épave, au nettoyage du littoral, à l'évacuation des déchets mazoutés et à la campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si, du fait de ces demandes, le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé.

3.1.4 Il a été rappelé que l'État français s'était lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si, du fait de ces demandes, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé mais que, si, une fois toutes les autres demandes intégralement acquittées, il restait encore des fonds, les demandes présentées par l'État français l'emporteraient sur celles de Total SA.

Paiements effectués à l'État français

3.1.5 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2003, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements à l'État français pour autant qu'il estime qu'il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait de devoir verser au titre d'autres demandes (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.4.11).

3.1.6 Il a été rappelé qu'en décembre 2003 l'Administrateur avait estimé qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à effectuer des paiements à l'État français et que le Fonds avait effectué un premier paiement de €10,1 millions (£7 millions) pour la demande subrogée présentée par l'État français au titre des paiements supplémentaires versés aux demandeurs du secteur du tourisme, suivi en octobre 2004 d'un autre versement de €6 millions (£4,2 millions) au titre des paiements supplémentaires effectués par l'État français dans le cadre du mécanisme visant à procéder à des versements d'urgence aux demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture et de la production de sel, géré par OFIMER. Il a été noté qu'en décembre 2005, le Fonds de 1992 avait versé €15 millions (£10,3 millions) à l'État français à titre d'acompte sur les frais engagés par les autorités françaises pour les opérations de nettoyage (voir les paragraphes 3.1.8 à 3.1.15 ci-dessous).

Situation concernant les demandes d'indemnisation

3.1.7 Le Comité a noté qu'au 31 janvier 2006, 6 985 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €208 millions (£142 millions), que 95 % des demandes avaient été évaluées et que quelque 800 demandes, d'un montant total de €22,7 millions (£15,5 millions), avaient été rejetées. Il a également été noté que des indemnités avaient été versées au titre de

5 636 demandes pour un montant total de €117,4 millions (£77,4 millions), dont €12,8 millions (£8,8 millions) étaient à la charge de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual) et €104,6 millions (£68,6 millions) à la charge du Fonds de 1992.

Demande d'indemnisation de l'État français au titre des opérations de nettoyage

- 3.1.8 Le Comité a noté que la demande d'indemnisation déposée par l'État français pour les dépenses encourues par les autorités françaises au titre des opérations de nettoyage se montait au total à €178,8 millions (£122 millions). Le Comité a noté que si les experts du Fonds devaient évaluer la demande selon la procédure normale, il leur faudrait au moins deux ans pour mener à bien cette tâche. Il a été noté que les indemnités versées aux demandeurs (compte non tenu des €15 millions versés à titre d'acompte à l'État français pour les dépenses de nettoyage) s'élevaient au total à €102,4 millions (£67,1 millions) et que l'Administrateur avait estimé que les versements à effectuer aux demandeurs (autres que l'État français) se montaient au total à quelque €120 millions (£82 millions) au moins^{<2>}. Il a également été noté que le montant d'indemnisation disponible pour ce sinistre étant de €184,8 millions (£127 millions), le montant payable à l'État français au titre des opérations de nettoyage ne dépasserait pas quelque €65 millions (£45 millions). Le Comité a noté que, pour ce faire, l'Administrateur a cherché une méthode plus pratique pour évaluer la demande de l'État français jusqu'à concurrence de ce montant en procédant à une évaluation approximative des trois éléments essentiels de la demande, de manière à déterminer le montant recevable le plus bas qu'il soit possible d'envisager.
- 3.1.9 Il a été relevé que l'élément essentiel de la demande d'indemnisation, d'un montant de €128 millions (£88 millions), relatif aux dépenses engagées pour le nettoyage du littoral par les préfectures des cinq départements touchés en soutien aux communes situées sur la côte, avait été évalué à €64 millions (£44 millions). Il a également été noté qu'un autre élément important de la demande, d'un montant de €23 millions (£15,7 millions), relatif au coût du déploiement de personnel militaire pour aider au nettoyage des plages avait été évalué à €16 millions (£11 millions). Il a été relevé que le troisième élément par ordre d'importance, d'un montant de €18,4 millions (£12,6 millions), relatif au coût des opérations menées en mer, dont la prise en charge des victimes, la veille de l'épave, la surveillance aérienne des hydrocarbures et les opérations de nettoyage, avait été évalué à €1 million (£680 000) bien qu'il soit prévu qu'une évaluation plus détaillée porterait inévitablement ce montant à quelque €9 millions (£6,2 millions).
- 3.1.10 Le Comité a noté que sur la base de cette évaluation approximative des trois grands éléments de la demande présentée par l'État français, le montant minimum recevable s'élevait au total à quelque €81 millions (£55,5 millions), c'est-à-dire bien plus que le montant maximum (quelque €65 millions) qui serait probablement à la disposition de l'État français une fois que toutes les autres demandes nées du sinistre (sauf celles de Total SA) auraient fait l'objet d'un accord de règlement et auraient été payées. Il a également été noté qu'une évaluation complète de la demande présentée par l'État français aboutirait certes inévitablement à une augmentation notable du montant recevable, mais que de l'avis de l'Administrateur cette évaluation complète ne se justifierait pas, étant donné le temps considérable qu'il faudrait pour mener à bien ce travail et la somme limitée dont on disposerait pour acquitter la demande.
- 3.1.11 Le Comité exécutif a approuvé à l'unanimité la méthode suivie par l'Administrateur pour évaluer la demande présentée par l'État français au titre des dépenses de nettoyage visées au paragraphe 3.1.8 et énoncées au paragraphe 7.2 à 7.4 du document 92FUND/EXC.32/3. Il a été souligné que compte tenu de l'importance de la demande par rapport au montant maximum qui

<2> Ce montant comprend les paiements effectués à l'État français en décembre 2003 et en octobre 2004 à hauteur de €16,1 millions (£13 millions) au titre des demandes subrogées du Gouvernement, mais ne tient pas compte du paiement de l'acompte de €15 millions (£10,3 millions) versé à l'État en décembre 2005 (voir le paragraphe 3.1.6 ci-dessus).

serait probablement disponible pour la régler, une évaluation complète de cette demande ne saurait se justifier.

- 3.1.12 La délégation française a déclaré que, bien qu'elle appuie totalement la proposition de l'Administrateur, il importait de ne pas considérer cette évaluation approximative comme définitive et que tous les versements d'indemnités devraient être faits à titre provisoire en attendant l'issue définitive des poursuites judiciaires en instance.
- 3.1.13 Une délégation s'est déclarée surprise par le temps considérable que, selon les prévisions, il aurait fallu pour réaliser une évaluation complète et a demandé s'il n'aurait pas été possible de recruter davantage d'experts pour accélérer cette évaluation. L'Administrateur a indiqué que les FIPOL avaient établi un fichier d'experts mais que la plupart des pays disposaient de relativement peu d'experts de ce type. Il a fait observer qu'il fallait toujours trouver un équilibre entre le besoin d'un nombre suffisant d'experts pour mener rapidement à bien les évaluations et le besoin de veiller à ce que les demandes soient évaluées de manière cohérente et uniforme.
- 3.1.14 Une autre délégation s'est déclarée surprise par le volume des pièces qui avaient été versées au dossier à l'appui de la demande française et a exprimé l'idée que cette question pourrait être traitée par l'Organe de contrôle de gestion dans le cadre de son étude sur l'efficacité des procédures de traitement des demandes d'indemnisation.
- 3.1.15 Le Comité exécutif a décidé qu'une évaluation approximative de la demande par l'État français constituait une approche acceptable. Il a été noté que l'évaluation se ferait sans préjuger de la position de l'État français en cas d'action récursoire contre des tiers.

Cause du sinistre

- 3.1.16 Le Comité a rappelé qu'à la demande de certaines parties, le tribunal de commerce de Dunkerque avait nommé des experts pour procéder à une expertise judiciaire sur la cause du sinistre. Il a été noté que ces experts, qui avaient remis leur rapport fin novembre 2005, avaient conclu que ce qui était arrivé à l'*Erika* était inévitable en raison de la forte corrosion des structures intérieures des citernes-ballast n°2 qui avait entraîné leur affaissement dès que le navire avait rencontré du gros temps. Il a également été relevé que selon les experts, le niveau de corrosion dépassait très largement les normes acceptables pour une société de classification et contredisait les mesures d'épaisseur des parois intérieures des citernes auxquelles avait procédé la société de classification Registro Italiano Navale (RINA) en 1997 et, surtout en 1998. Il a été noté en outre que les experts avaient déclaré qu'une fois que les lisses de pont et les parties supérieures des cloisons transversales des citernes-ballast n°2 s'étaient affaissées, personne, compte tenu de l'état de la mer au moment des faits, n'aurait pu faire quoi que ce soit pour donner un cours différent aux événements.
- 3.1.17 Le Comité a noté que selon les experts il aurait été impossible de déceler le niveau de corrosion lors de l'inspection du navire effectuée par Total SA, ni au moment du chargement de celui-ci à Dunkerque avant son dernier voyage, et que ni les procédures d'inspection suivies par les autres grandes compagnies pétrolières ni un contrôle effectué par l'État du port n'auraient davantage pu faire apparaître le problème. En revanche, il a été relevé que ce n'était pas le cas, selon eux, de Tevere Shipping (le propriétaire immatriculé) ni de Panship (la société gestionnaire) qui avaient supervisé la cinquième visite spéciale du navire à Bijela (Croatie) en 1998, ni de RINA (la société de classification) qui avait effectué les visites à Bijela et à Augusta en 1999.
- 3.1.18 Le Comité a approuvé l'intention qu'avait l'Administrateur d'examiner le rapport des experts judiciaires avec l'aide des propres experts du Fonds de 1992 et de rendre compte au Comité exécutif à une session ultérieure en 2006.

Prescription

- 3.1.19 Il a été noté qu'un certain nombre de demandeurs n'avaient pas engagé d'actions en justice

contre le Fonds de 1992 avant l'expiration du délai de prescription de trois ans et avaient seulement formé des demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire et de la Steamship Mutual dans le cadre de procédures en limitation. Il a toutefois été rappelé que pour empêcher qu'une demande d'indemnisation ne soit frappée de prescription à l'égard du Fonds, les demandeurs devaient intenter une action en justice contre ce dernier dans les six ans suivant la date du sinistre, à savoir au plus tard le 12 décembre 2005. Le Comité a noté qu'au début de décembre 2005, le Fonds avait écrit à tous ces demandeurs pour appeler leur attention sur le délai de prescription de six ans qui courait, à la suite de quoi un pêcheur avait introduit une action pour une demande d'indemnisation de quelque €50 000 (£34 000) au titre du manque à gagner en 2000.

Poursuites judiciaires

- 3.1.20 Il a été rappelé que des demandes d'un montant total de €497 millions (£340 millions) avaient été formées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire institué par la Steamship Mutual, y compris les demandes formées par l'État français et Total SA. Il a toutefois été relevé que la plupart de ces demandes, hormis celles présentées par l'État français et Total SA, avaient fait l'objet d'un accord de règlement et auraient donc dû être retirées dans la mesure où elles concernaient les mêmes pertes ou dommages.
- 3.1.21 Il a été noté que 796 demandeurs avaient engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 et qu'au 31 janvier 2006 des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 428 de ces demandeurs. Il a également été noté que le tribunal s'était prononcé sur 57 demandes d'indemnisation et que les actions engagées par 311 demandeurs (dont 145 paludiers) étaient toujours en instance. Le Comité a noté que les demandes en instance, hormis les demandes de l'État français et celles de Total SA, s'élevaient au total à €63 millions (£43 millions).
- 3.1.22 Il a été noté que le Fonds de 1992 poursuivrait la discussion avec les demandeurs dont les demandes n'étaient pas frappées de prescription afin d'aboutir, s'il y avait lieu, à des règlements à l'amiable.

Jugements des tribunaux concernant les demandes formées contre le Fonds de 1992

- 3.1.23 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant les jugements portant sur les demandes formées contre le Fonds de 1992 visées à la section 13 du document 92FUND/EXC.32/3.

Demande d'indemnisation du secteur du tourisme de deuxième degré

- 3.1.24 Le Comité a noté que le propriétaire d'une société de location de locaux commerciaux qui louait un local à une entreprise de vente à emporter avait présenté une demande d'indemnisation d'un montant de €6 329 (£4 340) pour les pertes qu'il aurait subies en 2000, 2001 et 2002 en raison du sinistre de l'*Erika* et que le Fonds avait rejeté la demande au motif que le demandeur fournissait des services à d'autres entreprises du secteur du tourisme et non directement aux touristes, et que, pour cette raison, le lien de causalité entre la contamination et les pertes alléguées n'était pas suffisant.
- 3.1.25 Il a été noté que dans son jugement prononcé en décembre 2005, le tribunal de Saint-Nazaire avait déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds de 1992, critères qui étaient propres à l'Organisation et dépourvus de caractère supranational. Il a été noté qu'en droit français, une demande en réparation était recevable si le demandeur pouvait prouver l'existence d'un lien de causalité suffisant entre l'événement et le dommage. Il a d'autre part été noté que le tribunal avait décidé, s'agissant de la demande d'indemnisation au titre du manque à gagner en 2000, que l'activité de location de locaux commerciaux s'était ralentie et qu'il fallait considérer ce préjudice comme étant directement lié au sinistre de

l'*Erika*. Le Comité a relevé que le tribunal avait ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser au demandeur des indemnités au titre du manque à gagner sur les loyers en 2000, d'un montant de €1 618 (£1 100) plus €1 300 (£880) au titre des frais et, faute d'un lien de causalité, avait rejeté les demandes concernant les pertes en 2001 et 2002.

- 3.1.26 Ce jugement s'écartant des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation adoptés par les organes directeurs du Fonds de 1992 en ce qui concerne les demandes de 'second degré' dans le secteur du tourisme et sachant que le Fonds de 1992 avait rejeté un certain nombre d'autres demandes de second degré nées du sinistre de l'*Erika*, et afin de respecter le principe de l'égalité de traitement à l'égard des demandeurs, le Comité a entériné la décision de l'Administrateur de faire appel du jugement malgré la faiblesse des sommes en cause.

Activités saisonnières de location

- 3.1.27 Le Comité a rappelé quatre jugements qui avaient été rendus par le tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon en septembre 2005, concernant les demandes présentées par des agences immobilières en Vendée pour des préjudices subis dans leur activité de location saisonnière, trois de ces demandes ayant été évaluées par le Fonds de 1992 à des montants inférieurs à ceux réclamés, et la quatrième ayant été rejetée du fait, que de l'avis du Fonds, le demandeur n'avait pas fait la preuve d'un quelconque préjudice.

- 3.1.28 Il a été rappelé que dans les quatre jugements, le tribunal avait estimé qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité du Fonds de 1992 et qu'il lui appartenait d'interpréter la notion de 'dommage par pollution' énoncée dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer à une demande individuelle, en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre l'événement qui a provoqué les dommages ('le fait générateur') et les pertes subies, et en évaluant l'étendue des préjudices subis par les victimes selon les critères du droit français. Il a été rappelé que le tribunal avait accordé à trois des quatre demandeurs l'intégralité du montant demandé et avait ordonné l'exécution immédiate des jugements, qu'il soit fait ou non appel et que, dans le cas du demandeur dont la demande avait été rejetée par le Fonds de 1992, le tribunal lui avait octroyé €11 696 (£8 000) sur les €25 383 (£17 400) réclamés.

- 3.1.29 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2005, le Comité exécutif avait approuvé l'intention exprimée par l'Administrateur de charger les experts du Fonds de 1992 d'examiner les jugements et de lui donner un avis quant au caractère raisonnable ou non des montants accordés par le tribunal, afin qu'il puisse décider si le Fonds devait faire appel (document 92FUND/EXC.30/10, paragraphe 3.4.44).

- 3.1.30 Le Comité a noté qu'après avoir examiné les jugements, les experts du Fonds avaient estimé que les sommes octroyées n'étaient pas raisonnables et que le Fonds avait donc fait appel des quatre jugements.

3.2 Prestige

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Prestige* contenues dans les documents présentés par l'Administrateur (documents 92FUND/EXC.32/4 et 92FUND/EXC.32/4/Add.1) et par la délégation espagnole (document 92FUND/EXC.32/4/1).

DEMANDES D'INDEMNISATION

Espagne

- 3.2.2 Le Comité a noté qu'au 31 janvier 2006, le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne avait reçu 836 demandes pour un total de €838 millions (£572 millions), y compris sept demandes émanant du Gouvernement espagnol d'un montant total de €653,5 millions (£446 millions) soumises entre octobre 2003 et juin 2005, et se rapportant aux dépenses

encourues pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration et les dépenses afférentes aux campagnes de publicité. Le Comité a noté que le 6 février 2006 le Gouvernement espagnol avait informé l'Administrateur qu'il avait diminué de €84 millions (£58 millions) sa demande au titre des dépenses afférentes à l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, la ramenant de €109,2 millions (£75 millions) à €24,2 millions (£16,5 millions).

- 3.2.3 Il a été rappelé que la première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions (£262 millions), avait été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €107 millions (£73 millions) et qu'un versement de €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15 % du montant évalué, avait été effectué en décembre 2003. Il a été rappelé en outre que l'Administrateur avait effectué une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne à €303 millions (£207 millions) et que, comme autorisé par l'Assemblée, un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,8 millions) avait été fait au Gouvernement espagnol en décembre 2003 contre une garantie bancaire émise par une banque espagnole, portant à €57 555 000 (£39,9 millions) le montant total versé par le Fonds de 1992 au Gouvernement espagnol.
- 3.2.4 Il a été noté que 63 % des demandes soumises par des entités autres que le Gouvernement espagnol avaient été évaluées, que pour bon nombre des demandes restantes la documentation fournie à l'appui était insuffisante et que d'autres pièces avaient été réclamées aux demandeurs. Il a été noté que 447 de ces autres demandes, d'un montant total de €27,2 millions (£18,6 millions), avaient été approuvées à hauteur de €3,2 millions (£2,2 millions) et que des paiements provisoires d'un montant total de €100 868 (£69 000) avaient été effectués à hauteur de 15 % des montants évalués pour 98 des demandes évaluées^{<3>}, que le reste des demandes approuvées était en attente d'une réponse des demandeurs ou bien faisait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'avaient pas accepté les montants évalués. Le Comité a noté que 115 demandes d'un montant total de €12,6 millions (£8,6 millions) avaient été rejetées, la plupart parce que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'ils avaient subi une perte.
- 3.2.5 Il a été rappelé que la délégation espagnole avait informé le Comité exécutif à sa session de mai 2004 que 67 villes avaient demandé réparation à hauteur de €37,6 millions (£25,7 millions) et que les quatre régions autonomes touchées avaient estimé leurs dommages à €150 millions (£102 millions). Le Comité a noté qu'au 31 janvier 2006, le Gouvernement espagnol s'était entendu avec toutes les régions et avec presque toutes les villes touchées par le déversement, mais que dans le cas de quatre villes un accord n'avait pu être conclu.

France

- 3.2.6 Le Comité a noté qu'au 31 janvier 2006, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 466 demandes d'un montant total de €108 millions (£74 millions), dont 79 % avaient été évaluées. Il a été noté que pour bon nombre des demandes restantes, la documentation fournie à l'appui était insuffisante et que d'autres pièces avaient été réclamées aux demandeurs. Il a été noté que 324 demandes avaient été approuvées pour un montant de €6,1 millions (£4,2 millions) et que des versements provisoires d'un montant total de €1 054 102 (£719 000) avaient été effectués à hauteur de 15 % des montants évalués pour 157 des demandes approuvées. Le Comité a noté que le reste des demandes approuvées était en attente d'une réponse des demandeurs ou bien faisait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'avaient pas accepté les montants évalués. Il a été noté que 44 demandes avaient été rejetées, la plupart parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie.
- 3.2.7 Il a été rappelé que 118 demandes avaient été soumises par des ostréiculteurs pour un montant total de €1,2 million (£819 000) au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance

<3> Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites du calcul des versements provisoires.

du marché due à la pollution. Il a été noté que 108 de ces demandes, d'un montant total de €1 055 704 (£720 000), avaient été évaluées à €325 275 (£222 000), que des versements d'un montant total de €18 779 (£12 800) avaient été effectués pour 28 de ces demandes à hauteur de 15 % des montants évalués et que les experts nommés par l'assureur du propriétaire du navire, la London Shipowners' Mutual Insurance Association (London Club), et le Fonds de 1992 procédaient à l'examen des 10 demandes restantes.

- 3.2.8 Le Comité a noté que 193 demandes relevant du secteur du tourisme d'un montant total de €24,6 millions (£17 millions) avaient été reçues. Il a été noté que 154 de ces demandes avaient été évaluées au total à €8,1 millions (£5,5 millions), que 142 avaient été approuvées pour un montant de €7,8 millions (£5,3 millions) et que des versements provisoires d'un montant total de €854 000 (£583 000) avaient été effectués à hauteur de 15 % des montants évalués pour 80 demandes.
- 3.2.9 Il a été rappelé qu'en mai 2004, le Gouvernement français avait soumis une demande d'un montant de €67,5 millions (£46 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage réalisées et les mesures de sauvegarde prises, provisoirement évaluées à €31,2 millions (£21,3 millions). Il a également été rappelé qu'un complément d'information avait été demandé au Gouvernement français en août 2005, pour que les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club puissent terminer l'évaluation.
- 3.2.10 Il a été noté que 56 demandes supplémentaires, d'un montant total de €10,6 millions (£7,2 millions), avaient été soumises par les autorités locales au titre des dépenses de nettoyage. Il a été noté que 24 de ces demandes avaient été évaluées à €3,5 millions (£2,4 millions), que 18 avaient été approuvées pour un montant de €983 607 (£671 000) et que des versements provisoires d'un montant total de €145 444 (£99 000) avaient été effectués pour 16 demandes à hauteur de 15 % des montants évalués.

Portugal

- 3.2.11 Le Comité a rappelé qu'en décembre 2003, le Gouvernement portugais avait soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,3 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Il a été rappelé qu'une réunion s'était tenue en juillet 2004 entre des représentants du Fonds de 1992 et des représentants des administrations publiques concernées. Il a été rappelé en outre qu'en février 2005, le Gouvernement portugais avait fourni au Fonds de 1992 des documents supplémentaires à l'appui de sa demande, y compris une demande supplémentaire d'un montant de €1 million (£680 000), également soumise pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Il a été noté que les demandes avaient été provisoirement évaluées à €1,86 million (£1,3 million) et qu'un complément d'information avait été demandé au Gouvernement portugais.

PAIEMENTS EFFECTUÉS ET AUTRE AIDE FINANCIÈRE APPORTÉE PAR LES AUTORITÉS ESPAGNOLES

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

- 3.2.13 Le Comité a rappelé qu'en juin 2003 et juillet 2004, le Gouvernement espagnol avait adopté une législation sous la forme de deux décrets-lois royaux ouvrant un crédit de €249,5 millions (£170 millions) destiné à dédommager intégralement certaines catégories de victimes de la pollution. Il a été rappelé que pour percevoir une indemnité, les demandeurs devaient renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation à l'État espagnol. Il a également été rappelé que les décrets prévoyaient que l'évaluation des demandes d'indemnisation serait effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.2.14 Il a été rappelé qu'à la session de février 2004 du Comité exécutif, la délégation espagnole avait annoncé que son gouvernement avait reçu près de 29 000 demandes d'indemnisation de la part de victimes du sinistre du *Prestige* qui souhaitaient utiliser le mécanisme de paiement prévu par le premier décret-loi royal, dont environ 22 800 se rapportaient aux groupes de personnes travaillant dans le secteur de la pêche et qu'elles seraient évaluées sur la base soit d'une formule ('estimación objetiva') soit d'un barème, et que quelque 5 000 demandes formulées par d'autres groupes feraient l'objet d'une estimation au cas par cas.
- 3.2.15 Le Comité a rappelé qu'en mai 2005, le Gouvernement espagnol avait informé le Fonds de 1992 que des accords avaient été conclus avec quelque 19 500 travailleurs du secteur de la pêche et que €88 millions (£60 millions) environ leur avaient été versés au total en vertu des décrets-lois royaux. Le Comité a noté que l'on s'attendait à ce que les demandes qui avaient été déposées au nom de ces travailleurs dans le cadre des procédures judiciaires devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) soient retirées à la suite de l'accord conclu avec le Gouvernement espagnol, en vertu des décrets-lois royaux (voir le paragraphe 3.2.34).
- 3.2.16 Il a été rappelé que le Fonds de 1992 avait été informé par le Gouvernement espagnol en 2004 que les demandes devant faire l'objet, en vertu des décrets, d'une évaluation au cas par cas seraient évaluées par le Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio)^{<4>} et qu'au 31 janvier 2006, celui-ci avait reçu 971 demandes pour un total de €229,9 millions (£157 millions) concernant quelque 3 700 personnes. Le Comité a rappelé que puisque les décrets-lois royaux prévoient que l'évaluation des demandes doit être effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, des réunions avaient eu lieu entre des représentants du Consorcio et du Fonds de 1992 respectivement, pour débattre des critères en question.
- 3.2.17 Le Comité a rappelé que le Consorcio avait demandé l'aide des experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 afin d'évaluer 241 de ces demandes d'un montant total de €47,8 millions (£32,6 millions). Il a été noté qu'un certain nombre des demandes qui avaient été transmises à ces experts ne s'appuyaient pas sur des preuves suffisantes pour que la perte faisant l'objet de la demande puisse être établie, et que le Consorcio avait sollicité des demandeurs un complément de preuves et d'informations. Il a également été noté que les experts du Consorcio et les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient fait une évaluation commune de 192 demandes, dont 179, d'un montant de €13,7 millions (£9,3 millions), avaient été approuvées par le Fonds de 1992 et le London Club à hauteur de €1,98 million (£1,4 million). Le Comité a noté que 134 des demandes faisant partie des 241 demandes pour lesquelles le Consorcio avait sollicité une aide avaient également été directement soumises au Bureau des demandes d'indemnisation et que des renseignements détaillés avaient été fournis au Consorcio sur 83 de ces évaluations, avec l'approbation des demandeurs. Il a été noté que d'autres évaluations étaient en cours.

<4>

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

PAIEMENTS EFFECTUÉS ET AUTRE AIDE FINANCIÈRE APPORTÉE PAR LES AUTORITÉS FRANÇAISES

- 3.2.18 Le Comité a rappelé que le Gouvernement français avait mis en place un mécanisme pour effectuer des paiements, en sus des montants versés par le Fonds de 1992, aux demandeurs des secteurs de la pêche et du ramassage des coquillages qui avaient présenté une demande dans ce sens avant le 13 décembre 2004 et que des paiements avaient été effectués en janvier 2005 à 175 demandeurs pour un montant total de €1,15 million (£785 000).
- 3.2.19 Il a été rappelé que le Gouvernement français avait informé l'Administrateur que ces paiements avaient été effectués à titre d'acomptes sur les sommes à verser par le Fonds de 1992, que les demandeurs devraient les rembourser, et qu'il ne présentera pas de demandes subrogées à l'encontre du Fonds de 1992 en ce qui concerne les paiements effectués.

MONTANT D'INDEMNISATION DISPONIBLE

- 3.2.20 Il a été rappelé que le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était d'approximativement 18,9 millions de DTS, soit €22 777 986 (£15,5 millions), et que le 28 mai 2003 le propriétaire du navire avait déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubi6n (Espagne) pour constituer le fonds de limitation requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.2.21 Il a également été rappelé que le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 pour ce sinistre 6tait de 135 millions de DTS), soit €171 520 703 (£117 millions), y compris la somme vers6e par le propri6taire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant cr6ation du Fonds).

NIVEAU DES PAIEMENTS

Examen de la question men6 pr6c6demment par le Comit6 ex6cutif

- 3.2.22 Il a 6t6 rappel6 qu'6 la 216me session du Comit6 ex6cutif tenue en mai 2003, il avait 6t6 d6cid6 que les paiements du Fonds de 1992 devraient, pour le moment, 6tre limit6s 6 15 % du pr6judice ou du dommage effectivement subi par les diff6rents demandeurs, tel qu'6valu6 par les experts engag6s par le Fonds de 1992 et le London Club, et qu'6 ses sessions d'octobre 2003, de f6vrier 2004, de mai 2004, d'octobre 2004 et de mars 2005, le Comit6 ex6cutif avait d6cid6 que, compte tenu des incertitudes qui continuaient de r6gner quant au niveau des demandes recevables, il conviendrait de maintenir le niveau de paiement 6 15 % (documents 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.7.24, 92FUND/EXC.24/8, paragraphe 3.4.43, 92FUND/EXC.25/6, paragraphe 3.2.26, 92FUND/EXC.26/11, paragraphe 3.7.30 et 92FUND/EXC.28/8, paragraphe 3.4.34).
- 3.2.23 Il a 6t6 rappel6 qu'en juin 2005, le Comit6 ex6cutif avait examin6 une approche 6labor6e par l'Administrateur apr6s consultation des d6l6gations espagnole, fran6aise et portugaise reposant sur les principes d'un rel6vement du niveau des paiements, d'une r6partition entre les trois 6tats du montant d'indemnisation disponible et de l'apport de certains engagements et garanties par ces 6tats tendant 6 6viter tout surpaiement. Il a 6t6 rappel6 que le Comit6 avait charg6 l'Administrateur de faire une proposition d6taill6e sur la base de l'approche qu'il avait propos6e, apr6s concertation avec les trois d6l6gations vis6es, et en prenant en compte les points soulev6s au cours des discussions, proposition qui porterait sur les aspects juridiques et techniques et que le Comit6 examinerait 6 sa session d'octobre 2005 (document 92FUND/EXC.29/6, paragraphe 3.2.78).
- 3.2.24 Il a 6t6 rappel6 qu'6 sa session d'octobre 2005, le Comit6 ex6cutif avait souscrit 6 la proposition de l'Administrateur concernant le rel6vement du niveau des paiements, la r6partition du montant d6 par le Fonds de 1992 et les engagements et garanties offerts par les gouvernements

de la France, du Portugal et de l'Espagne, et il a pris les décisions suivantes (document 92FUND/EXC.30/10, paragraphe 3.7.73):

1. Le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait passer de 15 à 30 % des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club.
2. Le montant de €133 840 000, représentant le montant total dû par le Fonds de 1992, moins une réserve de 10 %, devrait être réparti entre les trois États concernés comme indiqué dans le tableau ci-dessous:

État	Répartition (%)	Répartition (montants arrondis)	Garanties bancaires ^{<5>}
Espagne	85,90 %	€115 000 000	€78 850 000
Portugal	0,55 %	€740 000	€510 500
France	13,55 %	€18 100 000	-
Total	100,00 %	€133 840 000	-

3. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement espagnol un montant de €57 365 000 (£39 millions), à condition que celui-ci s'engage à dédommager tous les demandeurs qui avaient subi en Espagne des dommages par pollution à hauteur de montants au moins équivalents à 30 % des pertes ou dommages, à rembourser au Fonds de 1992 toute somme qu'il lui devrait si le Comité exécutif décidait de réduire la part due par le Fonds au titre des dommages survenus en Espagne et à fournir au Fonds de 1992 une garantie bancaire couvrant la différence entre le montant lui ayant été versé par le Fonds et 15 % du montant évalué.
4. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement portugais €740 000 (£505 000), à condition que celui-ci s'engage à rembourser au Fonds de 1992 les sommes qu'il lui devrait si le Comité exécutif décidait de réduire la part due par le Fonds au titre des dommages survenus au Portugal, à rembourser au Fonds toutes sommes que celui-ci aurait versées à d'autres demandeurs pour des dommages dus à la pollution survenue au Portugal, et à fournir au Fonds de 1992 une garantie bancaire couvrant la différence entre le montant lui ayant été versé par le Fonds et 15 % du montant évalué.
5. L'Administrateur a été autorisé à verser à chaque demandeur en France, exception faite de l'État français, un montant correspondant à 30 % des pertes ou dommages évalués par le Fonds de 1992 ou fixés par un tribunal compétent dans un jugement définitif, à condition que le Gouvernement français s'engage à accepter une réduction des indemnités auxquelles il aurait droit à hauteur du montant de sa demande recevable, pour protéger le Fonds de 1992 contre tout surpaiement aux demandeurs ayant subi des dommages en France, si le Comité exécutif décidait de réduire le niveau des paiements.
6. Les garanties bancaires à fournir par les Gouvernements espagnol et portugais devraient être apportées par un établissement financier dont la solvabilité serait conforme aux critères arrêtés dans les directives internes en

<5> Les montants des garanties bancaires correspondent aux différences entre les montants répartis et 15 % des montants évalués, c'est-à-dire pour l'Espagne €115 000 000 - €36 150 000 (€241 millions à 15 %) = €78 850 000, et pour le Portugal €740 000 - €229 500 (€1 530 000 à 15 %) = €510 500.

matière de placements du Fonds de 1992 et répondre aux autres critères et, de façon générale, être établies à la satisfaction de l'Administrateur.

Évolution de la situation après la session d'octobre 2005

- 3.2.25 Le Comité a noté que le Gouvernement portugais avait informé le Fonds de 1992 en décembre 2005 qu'il n'apporterait aucune garantie bancaire et demanderait donc seulement le paiement de 15 % du montant évalué de sa demande.
- 3.2.26 Il a été noté qu'en janvier 2006, le Gouvernement français avait pris l'engagement requis en ce qui concerne sa propre demande.
- 3.2.27 Il a été noté que des réunions s'étaient tenues à Londres avec les représentants du Gouvernement espagnol en novembre 2005 et en janvier 2006 pour étudier le libellé de l'engagement que le gouvernement devrait prendre et de la garantie bancaire qu'il devrait fournir.
- 3.2.28 Le Comité a noté qu'une fois que le Gouvernement espagnol aurait pris l'engagement et apporté la garantie nécessaires, l'Administrateur exécuterait la décision du Comité exécutif en relevant le niveau des paiements à 30 % et en versant à l'État espagnol €57 365 000 (£39 millions).
- 3.2.29 La délégation espagnole a indiqué que l'État espagnol avait réalisé des progrès notables dans l'accomplissement de ses obligations et espérait être en mesure de mettre en œuvre dans un très proche avenir la décision du Comité exécutif. Cette même délégation a indiqué en outre que l'État espagnol avait versé des indemnités à 90 % de tous les particuliers ayant présenté une demande ainsi qu'aux administrations des régions autonomes et des municipalités touchées. La délégation espagnole a déclaré qu'elle préparait la présentation de la demande correspondant aux paiements effectués à ces administrations dans le souci d'éviter tout double emploi avec les demandes déjà présentées.

ENQUÊTES SUR LA CAUSE DU SINISTRE

- 3.2.30 Le Comité a rappelé que des enquêtes sur la cause du sinistre avaient été menées par l'Autorité maritime des Bahamas, (c'est-à-dire l'autorité de l'État du pavillon) (document 92FUND/EXC.28/5, paragraphes 13.1.1 à 13.1.7), le Ministère espagnol des travaux publics (Ministerio de Fomento) (document 92FUND/EXC.29/4, paragraphes 13.2.1 à 13.2.5) et le Secrétariat d'État français aux transports et à la mer (document 92FUND/EXC.29/4, paragraphes 13.4.1 à 13.4.10).
- 3.2.31 Il a été rappelé que le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) menait une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il a été rappelé en particulier que le tribunal enquêtait sur le rôle du capitaine du *Prestige*, d'un fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à se réfugier dans un port espagnol ainsi que d'un gérant de la société gestionnaire du navire.
- 3.2.32 Il a également été rappelé qu'un magistrat instructeur de Brest menait actuellement une enquête sur la cause du sinistre.
- 3.2.33 Le Comité a noté que le Fonds de 1992 continuait de suivre les enquêtes en cours par l'intermédiaire de ses avocats espagnols et français.

ACTIONS EN JUSTICE

Espagne

- 3.2.34 Il a été noté qu'environ 2 020 demandes avaient été introduites dans le cadre des procédures judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne), dont 213 concernaient

des personnes qui avaient présenté leurs demandes directement au London Club et au Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Il a été noté qu'aucune précision sur les préjudices subis n'avait été communiquée au tribunal. Le Comité a indiqué que l'on s'attendait à ce que les demandeurs qui avaient passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux retirent leurs demandes des procédures judiciaires.

- 3.2.35 Il a été noté que le Gouvernement espagnol avait saisi le tribunal pénal de Corcubi3n en son nom propre et au nom des autorit3s r3gionales et locales ainsi qu'au nom de 971 autres demandeurs. Il a 3t3 not3 en outre qu'un certain nombre d'autres demandeurs avaient 3galement engag3 une action devant ce tribunal et que celui-ci 3tudiait la question de savoir si ces demandeurs 3taient en droit de s'associer 3 la proc3dure.

France

- 3.2.36 Le Comit3 a not3 que le Gouvernement fran3ais et 217 autres demandeurs avaient engag3 une action en justice contre le propri3taire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 15 tribunaux de France, en demandant une r3paration d'un montant total de 3110 millions (375 millions), dont 367,7 millions (346 millions) sont r3clam3s par l'3tat.

Portugal

- 3.2.37 Il a 3t3 not3 que le Gouvernement portugais avait engag3 une action en justice devant le tribunal maritime de Lisbonne contre le propri3taire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 pour demander r3paration 3 hauteur de 34,3 millions (33 millions).

3tats-Unis

- 3.2.38 Le Comit3 a rappel3 que l'3tat espagnol avait engag3 une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la soci3t3 de classification du *Prestige*, devant le tribunal f3d3ral de premi3re instance de New York (le tribunal de New York) pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages caus3s par le sinistre, dommages que l'on estimait initialement devoir d3passer US\$700 millions (3393 millions) et plus tard US\$1 milliard (3561 millions). Il a aussi 3t3 rappel3 que l'3tat espagnol avait notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de n3gligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas d3cel3 de corrosion, de d3formation permanente, de mat3riaux d3fectueux et de fatigue dans le navire, et avait fait preuve de n3gligence en accordant la classification.
- 3.2.39 Il a 3t3 rappel3 que l'ABS avait r3fut3 l'accusation de l'3tat espagnol et avait lui-m3me engag3 une action contre ce dernier en soutenant que si l'3tat avait subi des dommages, c'3tait en totalit3 ou en partie du fait de sa propre n3gligence. Il a 3galement 3t3 rappel3 que l'ABS avait pr3sent3 une demande reconventionnelle et avait demand3 que l'3tat se voie ordonner de d3dommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait oblig3 de verser en ex3cution d'un quelconque jugement prononc3 3 son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Il a 3t3 rappel3 en outre que le tribunal de New York avait rejet3 la demande reconventionnelle pr3sent3e par l'ABS au motif que l'3tat espagnol avait droit 3 l'immunit3 souveraine et que l'ABS tentait d'obtenir le r3examen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.
- 3.2.40 Le Comit3 a rappel3 que dans le cadre de la proc3dure judiciaire engag3e 3 New York, l'ABS avait demand3 communication par l'3tat espagnol de l'ensemble des documents et pi3ces figurant au dossier d'enqu3te du tribunal p3nal de Corcubi3n concernant le sinistre du *Prestige*, ainsi que de tous les documents et pi3ces examin3s par la Commission permanente d'enqu3te espagnole sur les 3v3nements de mer. Il a 3t3 rappel3 que l'3tat espagnol avait fait valoir dans sa r3ponse que les documents et pi3ces requises b3n3ficiaient de l'immunit3 en vertu du droit proc3dural espagnol qui interdisait leur divulgation. Il a 3t3 rappel3 que dans un jugement

rendu en août 2005, le juge chargé de superviser les procédures de communication avait rejeté l'immunité invoquée par l'État espagnol et ordonné la communication des documents.

- 3.2.41 Il a été rappelé qu'en septembre 2005, l'État espagnol avait présenté une requête au tribunal pénal de Corcubión, dans laquelle il soutenait que ces documents et pièces bénéficiaient de l'immunité en vertu du droit procédural espagnol et ne pouvaient être fournis à l'ABS, et avait demandé au tribunal pénal de se prononcer sur cette question. Il a également été rappelé que dans une décision rendue en septembre 2005, le tribunal avait décidé, en faveur des parties qui s'étaient associées à la procédure pénale, que ces documents et pièces étaient protégés par le secret et ne devaient donc pas être communiqués à l'ABS.
- 3.2.42 Il a été rappelé qu'en août 2005, l'ABS avait soumis au tribunal de New York une demande en référé pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée. Il a été noté que le tribunal ne s'était pas encore prononcé.
- 3.2.43 Il a été rappelé que les autorités régionales du Pays basque espagnol avaient engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de Houston, au Texas, réclamant des indemnités au titre des frais de nettoyage et des sommes versées à des particuliers et des entreprises pour un montant de US\$50 millions (£28 millions). Il a été noté que l'État espagnol ayant dédommagé la Région basque, cette action avait été retirée.
- 3.2.44 Le Comité a noté que l'ABS avait déposé une autre demande en référé, faisant valoir qu'il était préposé ou mandataire du propriétaire du navire et donc qu'en vertu de l'article III 4 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui, sauf si le dommage par pollution résultait du fait ou de l'omission personnels de l'ABS, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Il a été noté en outre que l'ABS avait également affirmé que les États-Unis n'étant pas un État contractant à la Convention sur la responsabilité civile et le dommage par pollution étant survenu en Espagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient pas compétence pour connaître de cette affaire.

DEMANDE CONCERNANT LES DEPENSES AFFERENTES AUX OPERATIONS D'ENLEVEMENT DES HYDROCARBURES DE L'ÉPAVE

- 3.2.45 Le Comité a rappelé que le Gouvernement espagnol avait initialement soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €109,2 millions (£75 millions) pour les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, notamment aux travaux de préparation et aux essais de faisabilité effectués en Méditerranée et sur l'emplacement de l'épave. Il a été noté qu'en février 2006, le Gouvernement espagnol avait ramené sa demande à €24,2 millions (£16,5 millions).

Examen de la question par le Comité exécutif du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2005

- 3.2.46 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2005, le Comité exécutif avait examiné la question de savoir si la demande du Gouvernement espagnol concernant les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Prestige* était recevable en application des critères du Fonds de 1992 tels qu'énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation de ce Fonds, pour déterminer notamment si ces opérations étaient techniquement raisonnables.
- 3.2.47 Il a été rappelé que l'Administrateur avait demandé à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) de donner un avis au Fonds de 1992 afin de déterminer si les opérations en question étaient techniquement raisonnables, compte tenu des circonstances particulières du sinistre et des données disponibles au moment où il avait été décidé d'entreprendre lesdites opérations, et si les dépenses engagées et le rapport coût-bénéfice obtenu ou escompté étaient raisonnables (document 92FUND/EXC.30/9/2).

- 3.2.48 Il a également été rappelé que le Gouvernement espagnol avait sollicité l'avis de M. Michel Girin, Directeur du Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE) (France), du Professeur Lucien Laubier, Directeur de l'Institut océanographique de Paris (IOP) (France) et de M. Ezio Amato, Directeur de l'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM) (Italie) sur la nécessité, du point de vue écologique et social, de s'occuper de l'épave du *Prestige* (document 92FUND/EXC.30/9/3).
- 3.2.49 Il a été rappelé que les avis des deux groupes d'experts se distinguaient principalement en ceci que les experts désignés par le Gouvernement espagnol avaient pris en compte les répercussions sociales qu'aurait pu avoir le fait d'abandonner les hydrocarbures dans l'épave, tandis que l'ITOPF s'intéressait uniquement aux critères de recevabilité du Fonds de 1992, qui ne prenait pas en compte les incidences sociales sans caractère économique. Il a été rappelé que lorsqu'il avait examiné la question de la recevabilité, l'Administrateur n'avait pas lui non plus tenu compte de ces effets.
- 3.2.50 Le Comité a rappelé que l'Administrateur avait pensé, comme l'ITOPF et les experts désignés par le Gouvernement espagnol, qu'il était peu probable qu'un rejet catastrophique d'hydrocarbures se produise et que toute fuite provenant de l'épave prendrait sans doute la forme d'écoulements lents de faibles quantités et que, bien qu'il existe un risque réel que ces rejets atteignent les zones de culture de fruits de mer en Galice et les plages touristiques des îles situées dans l'Atlantique, il aurait fallu un rejet substantiellement plus important pour causer des dommages graves à ces ressources.
- 3.2.51 Il a été rappelé que, compte tenu de ce qui précède, l'Administrateur avait estimé que les hydrocarbures restés dans les sections immergées du *Prestige* ne représentaient pas une menace de pollution importante et que les coûts des opérations d'enlèvement des hydrocarbures étaient disproportionnés par rapport aux conséquences environnementales et économiques qu'aurait pu avoir le fait de les laisser dans l'épave. Il a également été rappelé que, pour cette raison, l'Administrateur avait considéré que la demande du Gouvernement espagnol ne répondait pas aux critères de recevabilité définis par les organes directeurs des FIPOL, à savoir que les opérations devraient être raisonnables d'un point de vue technique objectif.
- 3.2.52 Il a été rappelé que certaines délégations n'avaient pas souscrit aux conclusions de l'Administrateur et avaient fait valoir que, puisqu'il n'était pas possible de prédire avec certitude les conséquences de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave, tout gouvernement, quel qu'il soit, aurait du mal à résister à la pression du public ou à ne pas se conformer aux diverses conventions des Nations Unies sur la protection de l'environnement.
- 3.2.53 Le Comité a rappelé que d'autres délégations avaient souscrit à l'opinion de l'Administrateur selon laquelle cette demande ne répondait pas aux critères de recevabilité des Fonds, et avaient fait observer que si la décision d'enlever les hydrocarbures de l'épave avait été prise sur la base d'éventuels effets sociaux, sans caractère économique, ces derniers ne pouvaient être pris en compte au moment d'évaluer la recevabilité de la demande. Il a été rappelé que certaines de ces délégations avaient cependant fait observer qu'il se pouvait que certaines des dépenses afférentes aux études et enquêtes aient été raisonnables jusqu'au moment où le coût véritable de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures avait été connu. Il a également été rappelé que ces délégations s'étaient prononcées en faveur de l'évaluation des différents éléments de la demande pour déterminer si certains étaient recevables.
- 3.2.54 Il a été rappelé que le Comité avait décidé de différer toute décision sur la recevabilité de la demande, mais avait chargé l'Administrateur de collaborer avec le Gouvernement espagnol afin d'examiner tous les éléments de la demande pour identifier ceux qui pourraient être recevables et afin d'en évaluer le montant recevable pour examen par le Comité à une session ultérieure (document 92FUND/EXC.30/10, paragraphe 3.7.101).

Financement assuré par la Commission européenne

- 3.2.55 Le Comité a noté que le 4 décembre 2003, la Commission des communautés européennes (Commission européenne) avait décidé d'octroyer une aide à l'État espagnol pour les travaux préparatoires à caractère technique visant l'application de solutions concernant le traitement à réserver aux hydrocarbures demeurés dans l'épave du *Prestige*. Il a également été noté que le 31 mars 2005, la Commission européenne avait décidé d'octroyer une aide à l'État espagnol pour les dépenses d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*.
- 3.2.56 Le Comité a noté qu'en février 2006, le Gouvernement espagnol avait confirmé les montants octroyés par la Commission européenne et avait informé l'Administrateur qu'il avait reçu à ce jour un total de €50,9 millions (£34,7 millions) et que d'autres versements d'un montant total de €33,1 millions (£22,6 millions) étaient attendus comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Éléments de la demande	Montants demandés €	Montants accordés par la Commission €	Montants versés à ce jour €	Montants en instance de versement €
Études préparatoires	31 900 000	27 115 000	5 423 000	21 692 000
Extraction des hydrocarbures	66 828 000	56 803 800	45 443 040	11 360 760
TOTAL	98 728 000	83 918 800	50 866 040	33 052 760

- 3.2.57 Il a été noté que grâce aux sommes accordées par la Commission européenne, le Gouvernement espagnol avait ramené sa demande à €24 168 265 (£16,5 millions), dont €4 785 000 (£3,3 millions) concernaient les dépenses encourues en 2003 et €19 383 265 (£13,2 millions) celles encourues en 2004.
- 3.2.58 Une délégation s'est déclarée mécontente de ce que ni le Comité exécutif ni les FIPOL n'aient été informés des sommes que la Commission européenne avait déjà octroyées à l'Espagne lorsque l'opération d'enlèvement des hydrocarbures a été discutée à la session d'octobre 2005.

Évaluation réalisée par l'Administrateur comme le Comité exécutif l'en a chargé

- 3.2.59 Il a été noté que, comme le Comité exécutif l'en avait chargé, l'Administrateur avait procédé à un examen détaillé de tous les éléments de la demande présentée par le Gouvernement espagnol afin de dégager les éléments qui pourraient être recevables conformément aux critères des FIPOL.
- 3.2.60 Il a été noté que les dépenses des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du navire pouvaient être réparties en deux grands volets, à savoir les dépenses encourues en 2003, d'un montant total de €33,1 millions (£22,6 millions), et celles encourues en 2004, d'un montant total de €76,1 millions (£51,9 millions). Il a également été noté que les dépenses encourues en 2003 concernaient les opérations de colmatage des fuites d'hydrocarbures qui continuaient de se produire dans l'épave et diverses études, notamment sur la faisabilité des différentes méthodes d'extraction des hydrocarbures de l'épave. Il a été noté en outre que les dépenses encourues en 2004 concernaient les opérations proprement dites d'enlèvement des hydrocarbures et l'introduction d'agents nutritifs dans les citernes de la section avant de l'épave une fois que le gros des hydrocarbures avait été enlevé, dans le but de faciliter la biodégradation des résidus mazoutés.

- 3.2.61 Il a été noté que depuis la session d'octobre 2005 du Comité exécutif, trois réunions s'étaient tenues entre le Secrétariat des FIPOL et les représentants du Gouvernement espagnol pour étudier les divers éléments de la demande et échanger des vues sur leur recevabilité.
- 3.2.62 Le Comité a noté qu'au cours des discussions le Gouvernement espagnol avait appelé l'attention sur les dépenses afférentes aux opérations antérieures d'enlèvement d'hydrocarbures à partir d'épaves coulées acceptées par les FIPOL en les comparant aux dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures à partir du *Prestige*; il a en particulier souligné le coût par tonne d'hydrocarbures enlevés de ces épaves comme indiqué au paragraphe 4.5 du document 92FUND/EXC.32/4/Add.1. Il a été noté que le Gouvernement espagnol avait fait valoir que le coût par tonne d'hydrocarbures récupérés de l'épave du *Prestige* était très proche du coût par tonne d'hydrocarbures récupérés dans les affaires du *Tanio* et du *Yuil N°1*, tous ces coûts étant bien plus bas que celui enregistré pour le sinistre de l'*Osung N°3*.
- 3.2.63 Il a par ailleurs été noté que le Gouvernement espagnol avait maintenu que le Fonds de 1992 devrait étudier la question de la proportionnalité du coût des opérations sur la base de la demande révisée et avait fait observer que le coût par tonne d'hydrocarbures retirés de l'épave s'en trouverait réduit à un coût bien inférieur à celui enregistré dans les sinistres antérieurs.
- 3.2.64 Il a toutefois été noté que l'Administrateur était d'avis que le coût par tonne d'hydrocarbures récupérés, même s'il s'agissait d'un paramètre utile pour évaluer la rentabilité d'une opération, n'était pas l'élément prépondérant à retenir pour déterminer, en fonction des critères de recevabilité des FIPOL, s'il était raisonnable ou non de décider de retirer les hydrocarbures d'une épave, l'élément le plus important étant le coût global de l'opération par rapport aux conséquences économiques et environnementales de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave. Il a été noté en outre que, selon l'Administrateur, au moment d'évaluer si l'opération menée avait été techniquement raisonnable ou non, il faudrait tenir compte de l'emplacement de l'épave et des ressources sensibles se trouvant éventuellement à proximité. Il a été noté par ailleurs que dans les cas du *Tanio*, du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*, les navires avaient sombré à proximité de ressources sensibles et qu'en conséquence les hydrocarbures restant dans l'une et l'autre épaves risquaient de causer de graves dommages économiques.
- 3.2.65 Il a été noté que l'Administrateur continuait de penser que les coûts de l'opération proprement dite d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige* étaient disproportionnés par rapport aux conséquences économiques et environnementales qu'aurait pu avoir l'abandon des hydrocarbures dans l'épave et que de ce fait, la demande du Gouvernement espagnol ne satisfaisait pas aux critères de recevabilité des Fonds, selon lesquels l'opération devait être raisonnable d'un point de vue technique objectif.
- 3.2.66 Il a été relevé qu'au début de 2003 une Commission scientifique avait proposé que les hydrocarbures soient retirés de l'épave et qu'en février 2003 le Gouvernement espagnol avait demandé à la société Repsol YPF de prendre la tête du projet d'enlèvement des hydrocarbures. Il a également été noté que Repsol YFP avait alors entrepris plusieurs études qui avaient abouti à la présentation à Madrid, le 30 avril 2003, des options qui s'offraient pour récupérer les hydrocarbures ainsi que des estimations des coûts. Le Comité a noté que l'Administrateur avait estimé qu'à partir de cette date le coût très élevé de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures par rapport aux effets économiques et environnementaux potentiels de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave était devenu évident, et que les dépenses encourues après cette date étaient donc pour l'essentiel irrecevables. Il a toutefois été noté que, sur la base des informations apportées dans les pièces fournies à l'appui de la demande, l'Administrateur considérait qu'un certain nombre d'éléments des dépenses encourues au début de 2003 étaient en principe recevables, de même que le coût des travaux entrepris en juillet et en août 2003 pour achever le colmatage de l'épave.
- 3.2.67 Le Comité a pris note de l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les coûts afférents aux opérations de colmatage secondaire étaient proportionnels aux risques et donc recevables en principe. Il a été noté que l'Administrateur avait également estimé que les dépenses afférentes à

un certain nombre d'études et d'enquêtes (voir le document 92FUND/EXC.32/4/Add.1 paragraphes 4.15 à 4.23) étaient en principe recevables, dans la mesure où elles aidaient à évaluer la menace de pollution que posait l'épave. Il a été noté que le coût total de ces éléments susceptibles d'être recevables était de quelque €11,3 millions (£7,7 millions), mais, selon l'Administrateur, une analyse complémentaire plus détaillée de ces éléments de la demande serait nécessaire pour pouvoir déterminer dans quelle mesure ces éléments concernaient le risque que posaient les hydrocarbures contenus dans l'épave et pouvoir ainsi évaluer le montant recevable. Il a toutefois été noté que puisque, grâce à l'aide versée par la Commission européenne, la demande au titre des dépenses encourues en 2003 avait été ramenée à €4 785 000 (£3,3 millions), cette réduction devrait être prise en compte dans le calcul du montant total de la réparation due au Gouvernement espagnol en vertu des Conventions de 1992.

3.2.68 Le Comité a noté également que l'Administrateur avait considéré comme non recevables les autres dépenses encourues en 2003, d'un montant total de €21,8 millions (£14,9 millions), qui concernaient les études techniques de base relatives aux deux méthodes alternatives proposées pour l'extraction des hydrocarbures et les essais pilotes et essais sur le terrain des navettes, car ces dépenses avaient été encourues après que l'on s'était rendu compte du coût très élevé de ces opérations par rapport aux effets économiques et environnementaux potentiels de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave.

3.2.69 Il a également été noté que selon l'Administrateur les dépenses encourues en 2004, d'un montant total de €76,1 millions (£51,9 millions), qui portaient sur les opérations proprement dites d'enlèvement des hydrocarbures et l'introduction d'agents nutritifs dans des citernes de la section avant de l'épave, une fois que l'essentiel des hydrocarbures avait été extrait, n'étaient pas en principe recevables car ces dépenses étaient hors de proportion avec les conséquences économiques et écologiques potentielles de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave. Il a été noté que même si, grâce à l'aide versée par la Commission européenne, la demande au titre des dépenses afférentes aux opérations menées en 2004 avait été ramenée à €19 383 265 (£13,2 millions), l'Administrateur était d'avis qu'au moment d'étudier la recevabilité de la demande, le caractère techniquement raisonnable de l'opération et le caractère proportionné de son coût par rapport aux conséquences économiques et environnementales potentielles, il fallait tenir compte du coût total de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures par rapport aux coûts restants une fois déduit le montant octroyé par la Commission européenne; selon lui, la demande au titre des dépenses encourues en 2004, même après réduction, était irrecevable.

Position de la délégation espagnole

3.2.70 La délégation espagnole a présenté le document 92FUND/EXC.32/4/1, confirmant que le Gouvernement espagnol avait diminué le montant de sa demande: initialement de €109,2 millions, il l'avait ramené à €24,2 millions. Cette délégation a réitéré son opinion selon laquelle les critères de recevabilité des Fonds et la notion de proportionnalité devaient être appliqués au montant révisé et non au montant initial demandé.

3.2.71 La délégation espagnole a également appelé l'attention sur le fait que sur la base du montant demandé révisé le coût par tonne d'hydrocarbures extraits du *Prestige* de €1 751 était un coût bien plus faible que pour des sinistres antérieurs acceptés par les Fonds, et que l'on ne pouvait donc faire valoir que le coût était disproportionné ou que la demande était irrecevable.

Examen par le Comité exécutif

3.2.72 En réponse à une question, la délégation espagnole a indiqué qu'alors que la Commission européenne n'avait pas fait reposer sa décision d'allouer à l'État espagnol une aide correspondant à 85 % des dépenses afférentes aux travaux d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave sur les mêmes critères que ceux utilisés par le Fonds de 1992, il ne faisait pas de doute que les États Membres de l'Union européenne avaient considéré que les mesures prises par le Gouvernement espagnol étaient raisonnables.

- 3.2.73 La délégation espagnole a indiqué qu'elle ne s'attendait pas à recevoir d'aide financière supplémentaire, mais qu'elle ne savait pas quand les montants engagés par la Commission européenne seraient versés. Les délégations de la France et du Portugal ont indiqué que la Commission européenne n'avait versé aucune aide à leurs gouvernements au titre du sinistre du *Prestige*.
- 3.2.74 Certaines délégations ont indiqué qu'elles ne partageaient pas l'avis de l'Administrateur selon lequel les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures étaient hors de proportion, au motif que si les hydrocarbures n'avaient pas été enlevés de l'épave la pollution aurait perduré. Il a été fait observer qu'il n'avait pas été possible de prédire avec certitude les conséquences de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave; tout gouvernement, quel qu'il soit, aurait donc du mal à résister à la pression du public visant à ce que ce risque soit éliminé. On a également fait observer qu'il y avait un lien très étroit entre les dépenses encourues en 2003 et 2004 dans la mesure où les opérations n'auraient pu être menées en 2004 sans les études et travaux préparatoires menés en 2003.
- 3.2.75 Certaines délégations ont estimé que la recevabilité de la demande devait être évaluée sur la base du montant révisé de la demande et non du coût réel de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures. D'autres délégations n'étaient pas d'accord et ont exprimé l'opinion qu'on ne devrait pas évaluer la recevabilité sur la base de la demande diminuée, puisque cela encouragerait à manipuler les demandes à l'avenir.
- 3.2.76 Plusieurs délégations ont souscrit à l'analyse de l'Administrateur selon laquelle certains éléments de la demande correspondant aux dépenses encourues en 2003 étaient recevables en principe mais que la demande correspondant aux dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne répondait pas aux critères techniques objectifs des Fonds. Ces délégations estimaient que pour que la demande soit recevable, il faudrait que le Fonds modifie sa politique actuelle de façon à permettre de faire les évaluations sur la base d'une analyse plus large comprenant une dimension sociale.
- 3.2.77 À la suggestion du Président, le Comité a remis à plus tard dans la semaine la discussion de la question de la recevabilité de la demande correspondant aux dépenses afférentes à l'opération d'enlèvement effectif, de façon à permettre aux délégations de réfléchir aux opinions exprimées et de donner plus de temps à l'examen des questions en jeu.
- 3.2.78 Lorsque la discussion a repris la plupart des délégations qui sont intervenues ont exprimé l'opinion que, sur la base des critères d'admissibilité des Fonds existants, et afin d'appliquer de tels critères de façon uniforme, la demande concernant les dépenses encourues en 2004 par le Gouvernement espagnol pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave était irrecevable. Toutefois, certaines délégations ont estimé qu'il était important que les Fonds soient disposés à traiter à l'avenir de demandes analogues avec davantage de flexibilité. À cette fin, les délégations ont exprimé l'opinion qu'il serait bon de charger l'Administrateur d'examiner les critères de recevabilité existants en ce qui concerne les mesures de prévention et de présenter à l'Assemblée des propositions détaillées pour préciser les critères dans le cadre des Conventions existantes.
- 3.2.79 La délégation espagnole exprime ses remerciements à l'Administrateur et aux membres du Comité exécutif pour les efforts déployés pour comprendre la position du Gouvernement espagnol et les problèmes auxquels celui-ci avait dû faire face. Cette délégation a souligné que l'État espagnol, tout en considérant que la demande était raisonnable et recevable, n'avait aucun intérêt économique dans l'issue de la décision et une des raisons pour lesquelles il avait maintenu sa demande était qu'il souhaitait aborder une importante question de principe à la lumière des progrès technologiques actuels. La délégation espagnole est également d'avis que les critères des Fonds devraient permettre une plus grande souplesse au moment d'évaluer la recevabilité de ce genre de demandes.

3.2.80 Le Comité exécutif a décidé, comme proposé par l'Administrateur aux paragraphes 4.26 et 4.27 du document 92FUND/EXC.32/4/Add.1, que certaines dépenses encourues en 2003 au titre du colmatage des fuites d'hydrocarbures qui se produisaient dans l'épave et de diverses enquêtes et études étaient recevables en principe, mais que la demande correspondant aux dépenses encourues en 2004 pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave était irrecevable.

3.2.81 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de procéder à un examen des critères de recevabilité concernant les demandes au titre des dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde, notamment celles concernant l'extraction des hydrocarbures à partir de navires coulés, afin que l'Assemblée du Fonds de 1992 puisse examiner, à sa session d'octobre 2006, d'éventuelles alternatives aux critères actuels de recevabilité tout en restant dans le cadre des Conventions de 1992.

3.3 N°7 Kwang Min

3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du N°7 Kwang Min tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.32/5.

Le sinistre

3.3.2 Il a été noté que le 24 novembre 2005, le navire-citerne coréen N°7 Kwang Min (161 tjb) était entré en collision avec le bateau de pêche coréen Chil Yang N°1 (139 tjb) dans le port de Busan, en République de Corée et qu'au total, 64 tonnes de fuel-oil lourd s'étaient échappées d'une citerne à cargaison endommagée et avaient été déversées dans la mer. Il a également été observé que les hydrocarbures restés à bord du N°7 Kwang Min avaient été transbordés sur plusieurs autres navires et que le N°7 Kwang Min avait ensuite été amené jusqu'à un chantier naval à Busan.

3.3.3 Le Comité a noté que le Fonds de 1992 avait chargé une équipe d'experts coréens de suivre les opérations de nettoyage et d'enquêter sur les répercussions potentielles de la pollution sur la pêche et la mariculture.

Opérations de nettoyage

3.3.4 Il a été noté que le Service des garde-côtes coréen, la Société coréenne de lutte contre la pollution marine et sept entreprises privées de nettoyage avaient rapidement mobilisé 36 navires de lutte contre la pollution et que des barrages de défense avaient été déployés pour protéger les installations portuaires, notamment les chantiers navals et les marchés de poisson ainsi que les coques de plusieurs navires amarrés dans le port. Le Comité a observé que cette intervention rapide avait permis d'éviter des dommages graves aux biens et les pertes économiques qui en auraient découlé. Il a été noté également que la plupart des appareils de nettoyage de l'eau avaient été retirés le 27 novembre 2005.

3.3.5 Le Comité a noté que le reste des hydrocarbures déversés ainsi que de grandes quantités de débris mazoutés s'étaient échoués sur le rivage à l'ouest et au sud de l'île de Yeongdo et qu'environ cinq kilomètres de rivage, composé de rochers, cailloux et galets, avaient été pollués à divers degrés. Il a été noté que le propriétaire du navire avait chargé quatre entreprises privées de nettoyage de nettoyer le rivage en enlevant le pétrole en vrac au moyen de méthodes essentiellement manuelles puis en nettoyant les tâches de mazout avec de l'eau sous haute pression. Il a été noté également que certains secteurs mazoutés du rivage étaient bordés de falaises, ce qui rendait l'accès difficile aussi bien par terre que par mer, et qu'une péniche de débarquement avait finalement réussi à amener une pelleteuse sur l'île afin de construire une route et une chaussée provisoires qui ont facilité l'enlèvement par chaland des hydrocarbures ramassés. Le Comité a noté que les opérations de nettoyage du rivage s'étaient terminées le 18 janvier 2006.

Impact du déversement

- 3.3.6 Le Comité a noté que les hydrocarbures à la dérive en mer avaient souillé les coques d'un certain nombre de navires dont ceux procédant aux opérations de nettoyage. Il a été noté que des villages de pêcheurs se trouvaient dans une partie du rivage pollué et que l'activité de quelque 80 plongeurs se livrant au ramassage d'espèces végétales et animales dans la laisse de marée avait été interrompue. Il a également été observé que les hydrocarbures avaient également pollué un certain nombre d'exploitations d'élevage d'algues marines (moutarde de mer et laminaires) en traversant les structures d'appui et en souillant les bouées et les cordes. Toutefois, le matériel mazouté ayant été nettoyé ou remplacé rapidement, les algues marines n'avaient pas subi de dommages graves. Il a été relevé en outre que six restaurants de fruits de mer avaient signalé que des poissons auraient péri par suite de la pénétration d'hydrocarbures par des prises immergées alimentant en eau de mer les aquariums où étaient gardés ces poissons.

Applicabilité de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 3.3.7 Le Comité a noté que le montant de limitation applicable au *N^o7 Kwang Min* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (£3,8 millions).
- 3.3.8 Il a été noté qu'en décembre 2005, le Ministère coréen des affaires maritimes et des pêches avait informé le Fonds de 1992 que le *N^o7 Kwang Min* n'était pas assuré contre les risques de pollution, que le propriétaire ne disposait que de très peu d'actifs et que la valeur du *N^o7 Kwang Min*, qui avait été construit en 1977, était telle que le produit de sa vente ne suffirait pas à couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre. Le Comité a relevé que le Fonds de 1992 enquêtait néanmoins sur la situation financière du propriétaire.
- 3.3.9 Le Comité a noté qu'étant donné que le navire n'était pas couvert par une assurance-responsabilité et que le propriétaire du navire possédait peu d'actifs, il était peu probable qu'il soit financièrement en mesure de faire face à l'obligation que lui fait la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de dédommager intégralement les victimes des dommages par pollution provoqués par le sinistre. Il a été noté que, même si le montant total des demandes recevables restait inférieur au montant de limitation applicable au *N^o7 Kwang Min*, le Fonds de 1992 serait tenu, de l'avis de l'Administrateur, de verser des indemnités conformément à l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.3.10 Il a été rappelé que l'article 7.4 du Règlement intérieur du Fonds de 1992 prévoit que lorsque l'Administrateur est certain que le Fonds de 1992 est tenu, au titre de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de verser des indemnités pour des dommages par pollution, il peut, sans l'approbation préalable de l'Assemblée, procéder au règlement définitif de toute demande d'indemnisation, s'il estime que le coût total pour le Fonds de 1992 du règlement de toutes les demandes d'indemnisation nées de l'évènement en cause ne risque pas de dépasser 2,5 millions de DTS. Il a également été rappelé que l'Administrateur peut en tout état de cause procéder au règlement définitif des demandes présentées par des particuliers et par de petites entreprises jusqu'à concurrence d'un montant global de 1 million de DTS pour un évènement donné et que la date de conversion applicable est la date de l'évènement.
- 3.3.11 Le Comité a noté que, sur la base du taux de change DTS/Won du 24 novembre 2005, date du sinistre, le plafond fixé par l'Administrateur en vertu de l'article 7.4 du Règlement intérieur était de Won 3 700 millions. Il a également été relevé que les experts du Fonds avaient indiqué qu'à leur avis, le montant total des demandes nées du sinistre ne dépasserait pas ce montant.
- 3.3.12 Le Comité a approuvé la position adoptée par l'Administrateur selon laquelle il est habilité à régler les demandes d'indemnisation conformément à l'article 7.4 du Règlement intérieur des FIPOL, et il l'a également autorisé à procéder au règlement définitif de toute nouvelle demande née du sinistre.

Demandes d'indemnisation

- 3.3.13 Le Comité a noté qu'à la date du 27 février 2006, le Fonds de 1992 avait reçu 12 demandes, d'un montant total de Won 2 665 millions (£1,6 million), au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Quatre de ces demandes, d'un montant total de Won 239 millions (£139 000), avaient été réglées pour Won 237 millions (£138 000).
- 3.3.14 Il a été noté que six restaurants de fruits de mer crus situés sur la côte polluée avaient soumis des demandes d'un montant global de Won 163 millions (£95 000), pour les poissons qui auraient péri en raison de la pénétration d'hydrocarbures dans leurs aquariums par des prises d'eau de mer immergées et pour les pertes résultant de l'annulation de réservations, un mois de manque à gagner et d'autres préjudices non spécifiés. Le Comité a noté qu'afin de déterminer si des hydrocarbures avaient effectivement pénétré dans les aquariums de ces restaurants, les experts du Fonds avaient chargé un plongeur d'inspecter les prises d'eau de mer, qui se trouvaient à une profondeur de 2 à 0,8 mètres d'eau, que ce plongeur n'avait pas constaté de risque de pénétration des hydrocarbures et que le Fonds avait donc rejeté la demande d'indemnisation pour la mortalité de poissons alléguée. Il a été également noté que les demandeurs n'avaient pas pu démontrer qu'il y avait eu annulation de réservations mais avaient fourni des relevés de ventes correspondant à plusieurs semaines précédant et suivant le sinistre, dont l'examen avait fait ressortir qu'aucune perte notable ne s'était produite pendant les semaines qui avaient suivi le sinistre. En ce qui concerne les pertes non spécifiées, le Comité a noté que les propriétaires et le personnel des restaurants avaient volontairement entrepris de nettoyer le rivage devant leurs établissements, opération qui avait duré plus de deux jours, que l'Administrateur avait estimé que ces activités constituaient des mesures de sauvegarde prudentes et que le Fonds avait donc approuvé le remboursement des frais d'un montant total de Won 3,1 millions (£1 800) pour les opérations de nettoyage.
- 3.3.15 Il a été noté en outre que le Fonds avait reçu, en ce qui concerne la pêche et la mariculture, des demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 618 millions (£360 000), demandes qui étaient en cours d'évaluation.
- 3.3.16 La délégation coréenne a remercié le Fonds de 1992 pour la célérité avec laquelle il avait traité les demandes d'indemnisation nées du sinistre. Cette délégation a confirmé que le propriétaire du navire ne possédait pas d'assurance-responsabilité et que l'enquête menée par les garde-côtes coréens avait établi qu'il ne disposait pas d'actifs suffisants pour payer les demandes d'indemnisation.

4 Autres questions

Aucun point n'a été soulevé au titre des autres questions de l'ordre du jour.

5 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.32/WP.1, a été adopté sous réserve de modifications.
