



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

COMITÉ EXÉCUTIF
24ème session
Point 6 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.24/8
27 février 2004
Original: ANGLAIS

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

(tenue les 23, 24 et 27 février 2004)

Président: M. J Rysanek (Canada)
Vice-Président: M. V Schöfisch (Allemagne)

Ouverture de la session

1 Adoption de l'ordre du jour

- 1.1 Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.24/1.
- 1.2 En réponse à la question de savoir si l'Administrateur doit soumettre à chaque session du Comité exécutif un document récapitulant les activités du Fonds de 1992 depuis la session précédente, le Comité a confirmé sa décision antérieure aux termes de laquelle l'ordre du jour du Comité exécutif devait porter sur les questions importantes relatives aux sinistres qui appelaient des décisions ainsi que sur les événements importants survenus et que les informations générales sur les activités réalisées ne devaient faire l'objet d'un rapport qu'aux sessions d'octobre des organes directeurs.

2 Examen des pouvoirs des représentants

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

| | | |
|---------------------|---------------|-----------|
| Allemagne | France | Japon |
| Australie | Grèce | Pays-Bas |
| Cameroun | Grenade | Pologne |
| Canada | Îles Marshall | Singapour |
| Émirats arabes unis | Inde | Suède |

Le Comité exécutif a pris note de l'information communiquée par l'Administrateur selon laquelle les membres précités du Comité avaient présenté des pouvoirs en bonne et due forme.

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

| | | |
|---|----------------------|---------------------|
| Algérie | Espagne | Nouvelle-Zélande |
| Antigua et Barbuda | Fédération de Russie | Panama |
| Argentine | Finlande | Philippines |
| Bahamas | Ghana | Portugal |
| Belgique | Irlande | République de Corée |
| Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong) | Italie | Royaume-Uni |
| Chypre | Libéria | Tanzanie |
| Colombie | Malte | Trinité-et-Tobago |
| Congo | Mexique | Tunisie |
| Danemark | Nigéria | Vanuatu |
| | Norvège | Venezuela |

2.3 Le Comité exécutif a décidé d'accorder le statut d'observateur, à titre provisoire, au Pakistan en attendant que l'Assemblée se prononce à sa prochaine session.

2.4 Les États non-membres suivants étaient représentés en qualité d'observateurs:

| | | |
|-----------------|----------|-----------------------------|
| Arabie saoudite | Équateur | République islamique d'Iran |
| Brésil | Pakistan | |
| Chili | | |

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

Organisations intergouvernementales:

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

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
 BIMCO
 Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
 Comité maritime international (CMI)
 Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
 International Group of P & I Clubs
 International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
 Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
 Réseau international des amis de la terre
 Union internationale de sauvetage

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Erika

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre de l'*Erika* tels que décrits dans le document 92FUND/EXC.24/2.

État des demandes d'indemnisation

- 3.1.2 Le Comité a noté qu'au 23 janvier 2004, 6892 demandes avaient été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient pour un montant total de FF1 354 millions soit €206 millions (£145 millions). Il a été noté que 6 482 demandes d'un montant total de FF1 179 millions soit €180 millions (£127 millions), représentant 94% du nombre total de demandes, avaient été évaluées au total à FF653 millions soit €99 millions (£70 millions). Il a également été noté que 795 demandes, d'un montant total de FF154 millions soit €23 millions (£16 millions), avaient été rejetées.
- 3.1.3 Il a été noté que des indemnités ont été versées au titre de 5 436 demandes pour un montant total de FF583 millions soit €88,9 millions (£61,5 millions), dont l'assureur P&I du propriétaire du navire, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual) avait versé FF84 millions soit €12,8 millions (£8,9 millions) et le Fonds de 1992 FF499 millions soit €76,1 millions (£52,6 millions).
- 3.1.4 Il a été rappelé que le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds était de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) par sinistre, y compris la somme versée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds) et que dans le cas du sinistre de l'*Erika* ce montant converti en francs français avait donné le montant de FF1 211 966 811 correspondant à €184 763 149 (£130 millions).
- 3.1.5 Il a été rappelé que les demandes déposées par le Gouvernement français et Total Fina Elf pouvaient être ignorées aux fins de l'établissement du niveau de paiement du Fonds de 1992 puisqu'il ne serait donné suite à ces demandes que dans le cas où toutes les autres demandes auraient été totalement réglées, pour autant que la demande du Gouvernement français ait la primauté sur les demandes de Total Fina Elf.
- 3.1.6 Il a également été rappelé que l'Administrateur avait décidé le 25 avril 2003, comme le Comité exécutif l'y avait autorisé, de relever le niveau de paiement du Fonds de 80% à 100% du montant des dommages effectivement subis par les différents demandeurs tel qu'évalué par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual ou tel que décidé par les tribunaux français dans des jugements définitifs.
- 3.1.7 Il a été rappelé que lors de la 22^{ème} session du Comité exécutif tenue en octobre 2003, l'Administrateur avait déclaré que bien que le total des demandes établies continue de faire l'objet d'incertitudes considérables, celles-ci étaient moins importantes depuis avril 2003 et qu'il serait donc peut-être possible sous peu d'effectuer des paiements au titre de la demande du Gouvernement français. Il a également été rappelé que le Comité avait autorisé l'Administrateur à procéder à ces paiements dans la mesure où, selon lui, il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait d'être amené à verser au titre d'autres demandes (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.4.11). Il a également été noté qu'après avoir revu son évaluation antérieure du niveau total de demandes, l'Administrateur avait décidé qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à effectuer des versements à l'État français. Le Comité a noté que le 29 décembre 2003, le Fonds de 1992 avait versé €10 106 004 (£6 973 146) à l'État français, ce qui correspondait à la demande présentée par subrogation par le Gouvernement français au titre des versements supplémentaires qu'il avait effectués aux demandeurs du secteur touristique.

Actions en recours intentées par le Fonds de 1992

- 3.1.8 Il a été rappelé que, en attendant les résultats de l'enquête en cours sur les causes du sinistre, le Fonds de 1992 avait intenté, le 11 décembre 2002, des actions en recours, à titre de mesure conservatoire, avant l'expiration du délai de trois ans contre les parties suivantes:

Tevere Shipping Co Ltd (le propriétaire déclaré de l'*Erika*)
Steamship Mutual (l'assureur P & I de l'*Erika*)
Panship Management and Services Srl (société gestionnaire de l'*Erika*)
Selmont International Inc (l'affréteur à temps de l'*Erika*)
Total Fina Elf SA (autrefois Total Fina SA) (société holding)
Total Raffinage Distribution SA (le chargeur)
Total International Ltd (la société qui vendait la cargaison)
Total Transport Corporation (l'affréteur au voyage de l'*Erika*)
RINA Spa (société de classification)
Registro Italiano Navale (société de classification)
Bureau Veritas (société de classification)

- 3.1.9 Le Comité a rappelé que le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes avaient été mis en examen et que si leur culpabilité était reconnue, le Fonds pourrait avoir des motifs pour tenter une action en recours contre l'État français. Il a également été rappelé que le Fonds de 1992 ne serait en mesure de décider s'il y avait des motifs pour entamer cette procédure que lorsque l'enquête sur la cause du sinistre serait terminée.
- 3.1.10 Il a été rappelé que selon le droit français, le délai de prescription en matière commerciale est généralement de dix ans mais que pour les questions impliquant la responsabilité d'organismes publics, afin d'éviter que les droits à une indemnisation ne deviennent forclos, la demande d'indemnisation doit être notifiée à l'administration française avant le 31 décembre de la quatrième année suivant le sinistre à l'origine de la demande d'indemnisation, c'est-à-dire, dans le cas du sinistre de l'*Erika*, le 31 décembre 2003. Il a également été rappelé qu'à sa 22^{ème} session d'octobre 2003, le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur de prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'une éventuelle demande du Fonds de 1992 contre l'État français ne devienne forclos (document 92FUND/EXC.22/15, paragraphe 3.4.20). Le Comité a noté que le Fonds de 1992 avait notifié sa demande éventuelle à l'administration française en décembre 2003 et que l'État français avait accepté que du fait de cette notification, le délai de prescription soit interrompu.

Demandes formées devant divers tribunaux

- 3.1.11 Le Comité exécutif a pris note des actions en justice concernant quelque 500 demandes énumérées aux sections 10 à 13 du document 92FUND/EXC.24/2.
- 3.1.12 Il a été noté qu'au 23 janvier 2004, les actions en justice engagées par 499 demandeurs (dont 212 paludiers) contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 étaient en instance et que le montant total demandé, excepté en ce qui concerne les demandes de l'État français et de Total Fina Elf, était de FF553 millions soit €4,4 millions (£59 millions).

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

- 3.1.13 Le Comité a noté qu'en décembre 2003, le tribunal de commerce de Lorient a rendu ses jugements sur quatre demandes émanant des secteurs du tourisme et de la pêche au titre d'un préjudice économique pur, demandes que le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 avaient rejetées, comme indiqué à la section 14 du document 92FUND/EXC.24/2. Le Comité a également noté que le Fonds de 1992 avait fait appel de ces jugements auprès de la Cour d'appel de Rennes.
- 3.1.14 Le Comité a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1971 avait mis en place en 1994 un Groupe de travail intersessions chargé d'examiner les critères généraux de recevabilité des demandes d'indemnisation relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de la Convention de 1992 sur la responsabilité

civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et étudié en particulier les demandes formées pour préjudice économique pur. Il a également été rappelé que dans son rapport à l'Assemblée (document FUND/A.17/23), le Groupe de travail avait souligné qu'une interprétation uniforme de la définition de 'dommage par pollution' était essentielle au bon fonctionnement du régime d'indemnisation établi en vertu de ces conventions. Il a également été rappelé que les conclusions du Groupe de travail tels qu'énoncées dans son rapport à l'Assemblée du Fonds de 1971 (document FUND/A.17/23) avaient été approuvées par l'Assemblée à sa 17^{ème} session tenue en octobre 1994 (document FUND/A.17/35, paragraphe 26.8).

- 3.1.15 Il a été rappelé que, en ce qui concerne le préjudice économique pur (c'est-à-dire le manque à gagner subi par des personnes dont les biens n'avaient pas été pollués mais qui avaient néanmoins subi une perte économique par suite du sinistre en cause), les critères de recevabilité adoptés par le Groupe de travail et approuvés par l'Assemblée du Fonds de 1971 pouvaient se résumer comme suit :

Pour qu'un préjudice économique pur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un degré raisonnable de proximité entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande n'est pas jugée recevable pour la *seule* raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures. Pour déterminer si le critère de la proximité raisonnable se trouve rempli, on prend en considération les éléments suivants :

- la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination
- le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte
- la possibilité pour le demandeur d'avoir d'autres sources d'approvisionnement
- le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.

Il convient également de tenir compte de la mesure dans laquelle le demandeur a pu atténuer sa perte .

- 3.1.16 Il a été rappelé que le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait décidé à sa 53^{ème} session, tenue en avril 1997, que, concernant le secteur du tourisme, les FIPOL devraient faire la distinction entre a) les demandeurs vendant des biens ou services directement aux touristes et dont l'activité était directement touchée par une diminution du nombre de visiteurs dans la zone atteinte par le déversement d'hydrocarbures, et, b) ceux qui fournissaient des biens ou services à d'autres entreprises du secteur du tourisme mais pas directement aux touristes. Il a également été rappelé qu'il avait été décidé que, s'agissant de cette deuxième catégorie, le degré de proximité géographique entre la pollution et les pertes que les demandeurs auraient subies était insuffisant et que les demandes de ce type ne sauraient donc être normalement recevables dans leur principe.
- 3.1.17 Il a été rappelé qu'à sa première session, tenue en juin 1996, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait adopté une résolution sur la recevabilité des demandes d'indemnisation en adoptant le rapport du Groupe de travail du Fonds de 1971 comme fondement de la politique générale du Fonds de 1992 relative aux critères de recevabilité des demandes et avait décidé que ce dernier devrait appliquer lesdits critères lors de son examen de la recevabilité des demandes (document 92FUND/A.1/34, annexe III).
- 3.1.18 Le Comité a pris note d'un des jugements rendus par le tribunal de commerce de Lorient relatif à une demande au titre du manque à gagner qu'aurait subi un demandeur dont le bien situé dans la zone touchée devait être loué à d'autres entreprises (et non pas directement à des touristes) mais qui selon ce demandeur ne pouvait pas l'être en raison des effets négatifs du sinistre de

Erika. Il a été noté que cette demande, relevant de la deuxième catégorie visée au paragraphe 3.1.16, avait été rejetée par le Fonds de 1992. Il a d'autre part été noté que de l'avis du Fonds, le demandeur n'avait pas fourni la preuve qu'il avait subi un préjudice du fait du sinistre.

- 3.1.19 Il a été noté que dans son jugement, le tribunal de commerce avait déclaré que son rôle était d'établir s'il y avait dommage et, dans l'affirmative, d'évaluer ce dommage conformément aux critères du droit français. Le Comité a noté que le tribunal avait estimé que, en droit français, une demande d'indemnisation était recevable si la perte avait été subie de façon directe et certaine, à condition qu'il existe un lien suffisant de causalité entre le sinistre et le dommage et qu'il soit établi que le dommage ne serait pas survenu si le sinistre n'avait pas eu lieu. Il a été noté que de l'avis du tribunal, le sinistre de *Erika* avait été la seule cause de la pollution et des conséquences économiques en découlant et que la pollution avait entraîné une diminution du tourisme, une baisse des ventes des produits liés à la mer dans la zone atteinte et de manière générale une baisse du chiffre d'affaires de toutes les activités se rapportant à la mer. Il a également été noté que le tribunal avait déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité définis par le Fonds de 1992. Le Comité a également noté que le tribunal avait considéré que d'après une lettre provenant d'un agent immobilier, un contrat de location du bien en question avait été annulé à cause du sinistre de *Erika*. Il a également été noté que le tribunal avait ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser au demandeur une indemnisation pour perte de revenus locatifs fixée à €10 671 (£7 500).
- 3.1.20 Le Comité a pris note des trois autres jugements visés aux paragraphes 14.9 à 14.11 du document 92FUND/EXC.24/2 concernant les demandes formées par une personne vendant et louant des appareils destinés à la fabrication de crème glacée, par un hôtel situé à Carnac et par un éleveur d'huîtres du Morbihan. Il a été noté que le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes au motif que les demandeurs n'avaient pas prouvé qu'il y avait un lien suffisant de causalité entre la perte qu'ils auraient subie et la pollution causée par le déversement d'hydrocarbures à partir de *Erika*. Il a également été noté que le tribunal, après avoir fait la même déclaration sur les critères à appliquer que celle visée au paragraphe 3.1.19 et affirmé qu'il n'était pas lié par les critères du Fonds, avait nommé un expert chargé de déterminer s'il y avait un lien de cause à effet entre la perte alléguée et la pollution par les hydrocarbures.
- 3.1.21 Le Comité a noté que la question de savoir si les tribunaux nationaux devaient tenir compte des critères du Fonds est la principale question qui se pose dans un grand nombre d'autres actions en justice engagées dans le cadre du sinistre de *Erika*. Il a été rappelé que les organes directeurs des Fonds de 1992 et 1971 avaient à plusieurs reprises souligné l'importance d'une application uniforme des Conventions de 1992 pour le bon fonctionnement du régime international d'indemnisation. Il a également été rappelé que ces organes avaient mis au point et adopté les critères des FIPOL afin d'encourager l'application uniforme des conventions.
- 3.1.22 Il a été rappelé que cette question avait été traitée par le Conseil d'administration du Fonds de 1992 à sa première session en mai 2003 où le Conseil avait adopté une résolution (Résolution n° 8 du Fonds de 1992) dans laquelle il était reconnu qu'en vertu de l'article 31, paragraphe 3, de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, il serait tenu compte, aux fins de l'interprétation de traités, de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions et de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité. Il a été rappelé que la résolution appelait l'attention sur le fait que les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 avaient pris un certain nombre de décisions importantes quant à l'interprétation et à l'application des Conventions de 1969, de 1971 et de 1992 afin d'assurer que tous ceux qui demandent réparation d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures soient traités de la même manière. Il a aussi été rappelé que le Conseil avait souligné qu'il était essentiel que les tribunaux nationaux des États Membres, au moment de se prononcer sur l'interprétation et l'application des Conventions de 1992, prennent dûment en considération les décisions des organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de

1992 et qu'il avait estimé que les tribunaux devraient tenir compte des décisions prises par les organes directeurs du Fonds. Il a d'autre part été noté que l'application de critères uniformes de recevabilité des demandes revêtait une importance particulière en cas de sinistres provoquant des dommages dus à la pollution dans plusieurs États, comme c'était le cas pour le sinistre du *Prestige* qui avait eu des conséquences pour l'Espagne, la France, le Portugal et le Royaume-Uni.

- 3.1.23 Le Comité a noté que les avocats français du Fonds de 1992 avaient informé l'Administrateur que si le Fonds souhaitait porter devant la cour d'appel la question de l'importance de l'application uniforme des Conventions, il devrait faire appel des quatre jugements.
- 3.1.24 Plusieurs délégations ont souligné l'importance de l'application uniforme des Conventions en faisant valoir que le Fonds n'avait d'autre choix que de contester toute décision de justice qui ne tenait pas compte de ce principe fondamental de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités. D'autres délégations ont déclaré qu'il fallait également faire appel des jugements du tribunal au motif que les demandes ne répondaient pas aux critères du Fonds lesquels exigeaient un lien de causalité entre la pollution et la perte subie par les demandeurs. On a fait observer que même si les critères du Fonds ne liaient pas les tribunaux nationaux, il était fondamental que ceux-ci en tiennent compte.
- 3.1.25 Certaines délégations ont exprimé la crainte que si des décisions de justice définitives allaient à l'encontre de la politique du Fonds en matière de recevabilité des demandes, on se trouverait confronté à un précédent très nuisible qui risquerait d'ouvrir les vannes à ce genre de demandes à l'avenir. De l'avis de ces délégations, il était donc très important que le Fonds fasse tout son possible pour essayer de persuader les tribunaux français d'accepter ses critères en matière de recevabilité des demandes.
- 3.1.26 Plusieurs délégations ont exprimé la crainte que le Fonds ait souvent à faire appel de jugements de justice allant à l'encontre de ses critères de recevabilité et se demandaient comment résoudre ce problème.
- 3.1.27 Compte tenu de l'importance de cette question pour le bon fonctionnement du régime d'indemnisation fondé sur les Conventions de 1992, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devait continuer de faire appel des quatre jugements.
- 3.1.28 Le Comité a pris note d'un jugement daté du 29 janvier 2004 rendu par le Tribunal de grande instance de Nantes au sujet de demandes déposées par les propriétaires de deux hôtels de Nantes pour préjudice économique pur comme signalé dans le document 92FUND/EXC.24/2/Add.2. Il était noté que le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes parce qu'à son avis, elles ne respectaient pas les critères de recevabilité arrêtés par les organes directeurs du Fonds faute d'un degré raisonnable de proximité entre les pertes alléguées et la pollution. Il a été noté que le tribunal avait rejeté la demande au regard des critères du Fonds, au motif que les demandeurs n'avaient pas prouvé le lien de causalité entre les pertes alléguées et la pollution causée par le sinistre de l'*Erika*.
- 3.1.29 Une délégation a demandé pourquoi les noms des demandeurs n'avaient pas été indiqués dans le document 92FUND/EXC.24/2/Add.2 et quelle était la politique du Fonds quant à la désignation des demandeurs par leur nom. Plusieurs délégations ont fait observer que puisque le Comité n'examinait les demandes que sous l'angle des principes, il n'était généralement pas nécessaire d'indiquer le nom de chaque demandeur, encore qu'il y ait eu des exceptions par le passé.
- 3.1.30 L'Administrateur a déclaré que la pratique du Fonds avait été de ne désigner les demandeurs par leur nom dans les documents que lorsque cela présentait un intérêt pour la question à l'examen même si une fois la procédure judiciaire entamée, les noms des demandeurs étaient du domaine public. Plusieurs délégations se sont déclarées favorables au maintien de la pratique actuelle.

- 3.1.31 Une délégation a déclaré qu'il était important que le Fonds adopte une démarche uniforme en ce qui concerne la divulgation ou l'occultation des noms des demandeurs dans les documents et a proposé que l'Administrateur établisse des critères régissant la politique du Fonds en la matière.
- 3.1.32 Le Comité a chargé l'Administrateur de soumettre à son examen un document sur ce point lors d'une session ultérieure.

Demande concernant la baisse des recettes tirées des taxes d'aéroport

- 3.1.33 Le Comité a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.24/2/Add.1. Il a été rappelé qu'en juin 2001 la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Morbihan, qui exploitait l'aéroport de Lorient Lann Bihoué, avait soumis une demande d'un montant de FF336 793 (£35 427) au titre de la baisse des recettes tirées des taxes d'aéroport en 2000. Il a également été rappelé que la taxe d'aéroport, d'un montant de FF42,06, était prélevée par passager et que selon le demandeur il y avait eu 8 007 passagers de moins en 2000 par rapport à 1999.
- 3.1.34 Il a été rappelé qu'à sa 14^{ème} session, tenue en octobre 2001, le Comité exécutif avait examiné cette demande à la lumière des données fournies par le demandeur d'où il ressortait que le nombre de passagers par vol empruntant l'aéroport variait de plus de 5% d'une année sur l'autre alors que la baisse avait été de 3% entre 1999 et 2000. Le Comité a également rappelé que Lorient était essentiellement un aéroport national pour lequel les touristes représentaient un passage de moindre importance. Il a également été rappelé que le Comité avait décidé de rejeter la demande étant donné qu'il n'avait pas été prouvé que la baisse du nombre de passagers entre 1999 et 2000 et la réduction qui s'en est suivie des recettes tirées des taxes d'aéroport avaient été dues au sinistre de l'*Erika* (document 92FUND/EXC.14/12, paragraphes 3.4.67 et 3.4.68).
- 3.1.35 Il a été noté qu'en juin 2002, la CCI avait ramené sa demande à FF94 130 (£9 900) et qu'en décembre 2002, elle avait engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 pour réclamer cette somme.
- 3.1.36 Le Comité a noté qu'en décembre 2003, la CCI avait soumis d'autres données, notamment des archives fournissant le nombre de vols et de passagers qui étaient passés par l'aéroport en 2001 et 2002 et qu'à la lumière des nouvelles données fournies par le demandeur, l'Administrateur avait réexaminé la première évaluation de la demande. Il a été noté que cette première évaluation, effectuée par les experts du Fonds, portait essentiellement sur le nombre de passagers par vol sans tenir compte du nombre total de passagers mais que de l'avis de l'Administrateur, le taux d'occupation par vol n'était pas un bon indicateur du nombre d'utilisateurs de l'aéroport car le nombre de vols variait notablement d'une année à l'autre. Il a également été noté que les nouvelles données montraient que le nombre de passagers qui étaient passés par l'aéroport pendant la période visée par la demande (de mai à septembre) en 1999 avait été exceptionnellement élevé par rapport à toutes les autres années allant de 1997 à 2002 et que c'était pour cela que les experts du Fonds n'avaient pas estimé que 1999 était une bonne année de référence pour déterminer un quelconque impact en 2000. Il a aussi été noté que de l'avis de l'Administrateur, 2001 semblait constituer une bonne année de référence du fait que le nombre de passagers ayant emprunté l'aéroport en dehors de la période visée par la demande (à savoir d'octobre à avril) cette année-là avait pratiquement été le même qu'en 2000 et qu'en revanche, le nombre de passagers empruntant l'aéroport pendant la période sur laquelle portait la demande (de mai à septembre) avait été de 4,92% plus faible en 2000 qu'en 2001, la différence quant au nombre de passagers reçus pendant la période visée par la demande entre ces deux années ayant probablement été due à une diminution du nombre de touristes liée au sinistre. Le Comité a noté que l'Administrateur estimait qu'une fois les nouvelles données fournies par le demandeur prises en compte et la demande évaluée sur la base du nombre de passagers ayant emprunté l'aéroport et non pas sur le taux d'occupation des vols, la demande était recevable.

- 3.1.37 Un certain nombre de délégations ont exprimé des réserves quant à l'opportunité d'approuver cette demande qui, à leur avis, constituait un cas limite. La plupart de ces délégations reconnaissaient que la demande était recevable en principe mais estimaient que les preuves fournies étaient insuffisantes pour établir un lien entre les pertes alléguées et une baisse de l'activité touristique due au sinistre de l'*Erika*. Ces délégations ont estimé qu'il fallait davantage de données et d'informations avant de pouvoir parvenir à une conclusion définitive.
- 3.1.38 D'autres délégations, tout en reconnaissant que la demande constituait un cas limite, soutenaient la proposition de l'Administrateur en faisant valoir qu'elle apportait une solution pragmatique et réaliste. Ces délégations ont estimé que même si la baisse des recettes enregistrée par l'aéroport ne constituait pas en elle-même la preuve qu'elle était due à une baisse de fréquentation des touristes provoquée par le sinistre de l'*Erika*, il convenait d'accorder aux demandeurs le bénéfice du doute.
- 3.1.39 Le Comité a invité l'Administrateur à continuer d'étudier la demande, si possible en recourant à des données complémentaires tirées notamment des archives correspondant aux années 2002 et 2003 et à soumettre ses conclusions au Comité à sa session de mai 2004 afin de lui permettre de reprendre l'examen de la demande.
- 3.1.40 Le Comité a noté que le Fonds devrait s'opposer à la demande dans le cadre de la procédure judiciaire jusqu'à ce qu'il ait repris son examen.

3.2 Zeinab

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements relatifs au sinistre du *Zeinab*, dont les Fonds de 1992 et de 1971 ont tous deux eu à connaître, renseignements consignés dans le document 92FUND/EXC.24/3 (voir 71FUND/AC.13/3).
- 3.2.2 Le Comité a rappelé que le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Irak, avait sombré à environ 16 milles du littoral de Doubaï (Émirats arabes unis) en avril 2001. Il a été rappelé également que le *Zeinab* n'avait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'était couvert par aucune assurance en responsabilité.
- 3.2.3 Il a été relevé que des demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde avaient fait l'objet d'un accord de règlement à raison de £1 million. Il a été relevé en outre qu'aucune autre demande n'avait été soumise et que les demandes formées au titre de ce sinistre seraient frappées de prescription le 14 avril 2004 ou peu de temps après cette date.
- 3.2.4 Le Comité a rappelé que les Fonds avaient enquêté en 2002 et 2003 pour déterminer l'identité du propriétaire du *Zeinab* et l'endroit où il se trouvait. De plus, les documents disponibles avaient permis de confirmer que le propriétaire immatriculé du navire était un ressortissant irakien et, d'après des éléments de preuve, il était actionnaire de deux autres sociétés des Émirats arabes unis sans lien avec le transport maritime. Le Comité a rappelé également que les services de l'immigration des Émirats arabes unis avaient confirmé que le propriétaire du navire avait quitté les Émirats en mars 2002, que rien n'attestait qu'il y était retourné depuis lors, et que selon certaines indications, il vivait à Bagdad (Irak).
- 3.2.5 Le Comité a rappelé que lors des sessions des organes directeurs tenues en octobre 2003, la plupart des délégations avaient souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel, tant que le propriétaire du navire habitait non pas dans les Émirats arabes unis mais probablement en Irak, il ne serait pas rationnel d'intenter une action en recours contre lui. Le Comité a également rappelé, cependant, que plusieurs délégations avaient déclaré que le fait que le propriétaire du navire vive sans doute en Irak ne devrait pas en soi empêcher les Fonds d'intenter une action récursoire contre lui hors des Émirats arabes unis, à condition qu'il dispose d'avoirs contre lesquels un jugement favorable pourrait être mis à exécution.

- 3.2.6 Le Comité a rappelé également que les organes directeurs avaient décidé qu'il faudrait réexaminer la question avant l'expiration du délai de trois ans (14 avril 2004). De plus, le Comité a rappelé qu'il avait été décidé que l'Administrateur devait enquêter plus avant sur la situation financière des deux sociétés où le propriétaire du navire détenait prétendument des actions ainsi que sur la question de savoir s'il les détenait toujours et, si tel était le cas, sur la valeur de ces actions (documents 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.5.19, et 71FUND/AC.12/22, paragraphe 15.8.18).
- 3.2.7 Le Comité a relevé que selon des enquêtes effectuées par la suite, le propriétaire du navire détenait 25% des parts de l'une des deux sociétés dont il est question au paragraphe 3.2.4, qui possédait un capital-actions autorisé de AED300 000 (£50 000). Il a été noté qu'en vertu du droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, les sociétés sont tenues de remettre un rapport annuel financier au Ministère de l'économie et du commerce mais que les avocats engagés par les Fonds avaient constaté qu'il n'y avait aucun registre public concernant le statut financier de cette société. Il a été noté également que l'enquête avait révélé qu'un parent du propriétaire du navire et un ressortissant des Émirats arabes unis étaient propriétaires de la deuxième société mais que le propriétaire du *Zeinab* n'avait aucun intérêt financier dans cette société. Le Comité a noté en outre que ces deux sociétés possédaient des bureaux de taille modeste où travaillaient un petit nombre de personnes dans le port de Hamriyah à Doubaï. De plus, les avocats des Fonds avaient déclaré que le seul avoir que le propriétaire du *Zeinab* détenait directement dans les Émirats arabes unis serait une voiture âgée de trois ans, dont l'enregistrement n'avait pas été renouvelé depuis octobre 2002.
- 3.2.8 Le Comité a relevé que le propriétaire du navire vivait peut-être illégalement dans les Émirats arabes unis sous une nouvelle identité.
- 3.2.9 Le Comité a noté que concernant la question de savoir si les Fonds devaient tenter une action en recours contre le propriétaire du *Zeinab*, les avocats des Fonds avaient déclaré que selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, il était possible, pour ce faire, de déposer une demande auprès des tribunaux des Émirats arabes unis avant l'expiration du délai de trois ans. Le Comité a relevé également qu'il était possible d'adresser une notification au défendeur (ce qui serait effectué par le tribunal) après expiration de ce délai, soit directement (ce qui serait probablement difficile, voire impossible), soit au moyen de la publication d'avis dans la presse locale. Il a été noté que les avocats des Fonds avaient ajouté que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le propriétaire du navire. Cependant, les avocats avaient déclaré que les Fonds pourraient se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le propriétaire du navire puisqu'il n'avait pas été établi si celui-ci se trouvait dans les Émirats arabes unis, et que rien ne prouvait qu'il y détenait des avoirs suffisants. De plus, il pouvait s'écouler jusqu'à un an avant que le tribunal de première instance ne prononce son jugement, le défendeur disposerait d'un droit d'appel illimité, en premier lieu auprès de la cour d'appel de Doubaï et, en deuxième lieu, auprès de la Cour de cassation et ces appels pouvaient donner lieu à des procédures d'une durée de trois ans. En outre, il était possible que le propriétaire du navire ne se présente pas au tribunal même en ayant reçu la notification de l'action en recours et l'on pourrait alors obtenir plus rapidement un jugement par défaut.
- 3.2.10 Le Comité a noté que les avocats des Fonds avaient indiqué que le coût des procédures juridiques (droits de greffe non compris) devant le tribunal de première instance pourrait atteindre la somme de US\$45 000 (£24 000) et que si l'on poursuivait l'affaire devant la Cour de cassation, ces coûts seraient de US\$75 000 (£40 000) outre que l'on encourrait des coûts supplémentaires si une procédure d'exécution du jugement était nécessaire. Il a été relevé que les coûts seraient considérablement plus élevés si le propriétaire du navire soulevait des arguments complexes, mais nettement inférieurs s'il ne contestait pas l'affaire. Il a été relevé également que si l'on obtenait un jugement favorable, les droits de greffe seraient

remboursables mais que l'on pourrait recouvrer les sommes versées au titre des honoraires d'avocats et des coûts d'exécution seulement à hauteur d'un montant nominal.

- 3.2.11 Le Comité a noté que concernant une éventuelle action en recours en Irak contre le propriétaire du *Zeinab*, les avocats engagés par les Fonds dans les Émirats arabes unis avaient déclaré que les tribunaux civils en Irak étaient opérationnels. Il a été relevé que les avocats avaient également fait savoir que pour que les tribunaux irakiens puissent envoyer au propriétaire du navire la notification de l'action en Irak, les Fonds devaient fournir à ceux-ci une adresse spécifique à laquelle il soit possible d'envoyer la notification, ce qui pouvait s'avérer problématique car les ministères correspondants ne fonctionnaient pas et les tribunaux irakiens n'autoriseraient pas à signifier la notification par voie de publication dans la presse irakienne à moins que ne soit fournie une adresse précise du propriétaire du navire, en Irak. Il a été noté cependant que les avocats des Fonds ne savaient pas si le propriétaire du navire était en Irak et, s'il était en Irak, à quel endroit il se trouvait ou s'il y possédait des avoirs. De plus, les avocats des Fonds avaient précisé que si l'on entamait une procédure en Irak, les tribunaux irakiens risquaient de ne pas avoir compétence dans le cadre d'une action à l'encontre du propriétaire du navire puisque le *Zeinab* était immatriculé en Géorgie et que le sinistre était survenu dans les eaux territoriales des Émirats arabes unis.
- 3.2.12 Le Comité a noté que comme il était peu probable que les Fonds recouvrent quelque montant que ce soit de la part du propriétaire dans le cadre d'une action en recours qui aboutirait, l'Administrateur doutait qu'il soit raisonnable d'intenter une action récursoire dans les Émirats arabes unis contre le propriétaire. Il a été relevé que l'Administrateur avait émis l'idée que les organes directeurs souhaiteraient peut-être examiner la question de savoir si les Fonds devaient intenter une action en recours dans les Émirats arabes unis concernant l'affaire du *Zeinab*, comme cela avait été le cas de l'*Al Jaziah 1*, afin de montrer qu'ils soutenaient les efforts déployés pour décourager l'exploitation des navires sous-normes. Le Comité a noté également que l'Administrateur avait estimé qu'il ne serait pas raisonnable pour les FIPOL d'intenter une action en recours contre le propriétaire du navire en Irak.
- 3.2.13 Selon la plupart des délégations, étant donné qu'il était peu probable qu'une action récursoire puisse aboutir, les Fonds ne devaient pas intenter de recours contre le propriétaire du *Zeinab*. Certaines délégations ont souligné que la décision de ne pas intenter d'action en recours était justifiée uniquement du fait qu'il ne serait pas possible d'obtenir de remboursement de la part du propriétaire du navire.
- 3.2.14 Deux délégations ont souscrit au point de vue de la majorité fondé sur des raisons pratiques, mais ont indiqué qu'il aurait été préférable que les Fonds intentent une procédure contre le propriétaire du navire même s'il n'était guère ou pas du tout probable que celle-ci puisse aboutir: à leur avis, il était important que les Fonds prennent position contre les navires et la navigation sous-normes.
- 3.2.15 Soulignant que les Fonds devraient en principe intenter un recours afin de décourager l'exploitation des navires sous-normes, le Comité exécutif a décidé de ne pas intenter de recours contre le propriétaire du *Zeinab*, au seul motif qu'il serait extrêmement difficile de poursuivre cette action pour des raisons juridiques et pratiques.
- 3.3 Sinistres du *Duck Yang*, du *Kyung Won* et du *Jeong Yang*
- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.24/4 en ce qui concerne les sinistres du *Duck Yang* et du *Kyung Won*, tous deux survenus le 12 septembre 2003, et celui du *Jeong Yang*, survenu le 23 décembre 2003, tous dans la République de Corée.

Duck Yang

- 3.3.2 Le Comité a rappelé que le navire-citerne coréen *Duck Yang* avait chassé sur son ancre dans le port de Busan (République de Corée), sous l'effet de vents violents et d'une forte mer dus au typhon 'Maemi', et heurté une barge ainsi que le mur de quai de l'apponement central du port avant de se retourner sur le côté et de couler. Il a été rappelé qu'environ 300 tonnes de fuel-oil lourd s'étaient échappées de deux citernes à cargaison dont les trappes de visite étaient ouvertes, et d'une autre citerne à cargaison dont le bordé de fond avait été perforé. Il a été rappelé en outre que le propriétaire du navire avait engagé une société locale de sauvetage qui avait réussi à ressortir le navire de l'eau au moyen de grues flottantes, et que les hydrocarbures restés à bord avaient alors été transbordés sur un autre pétrolier.
- 3.3.3 Il a été rappelé que le *Duck Yang* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA).
- 3.3.4 Il a été rappelé que les hydrocarbures s'étaient largement dispersés dans tout le port de Busan, polluant les coques de plus de 100 navires, et qu'il s'était révélé difficile de nettoyer les coques de certains de ces navires à cause de l'accès malaisé que l'on avait entre les navires et les murs de quai et des changements de franc-bord au fur et à mesure que les cargaisons étaient chargées ou déchargées. Il a été rappelé en outre que plusieurs apponements avaient été tellement pollués qu'il avait fallu interdire aux navires d'apponer jusqu'à ce qu'ils aient été nettoyés.
- 3.3.5 Le Comité a rappelé que du fait que les hydrocarbures n'étaient pas sortis de la zone portuaire, l'impact sur la pêche avait été minime mais que plusieurs restaurants de fruits de mer crus qui prennent de l'eau de mer pour alimenter leurs réservoirs-viviers avaient dû interrompre leur activité commerciale en raison de la présence des hydrocarbures.
- 3.3.6 Il a été rappelé que la limite applicable au *Duck Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 3 millions de DTS (£2,5 millions). Il a été rappelé en outre qu'à sa 22ème session, tenue en octobre 2003, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à approuver les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se seraient pas déjà prononcés (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.11.10).
- 3.3.7 Le Comité a relevé que l'on avait évalué à Won 2 883 millions (£1,4 million) des demandes pour un montant total de Won 3 695 millions (£1,7 million) au titre du coût des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage, y compris le nettoyage de coques de plus de 100 navires, et à Won 43 millions des demandes à hauteur de Won 46 millions (£22 000) au titre des dommages aux biens et des préjudices économiques dus à la perturbation des opérations des navires dans le port de Busan. Il a été noté que l'on s'attendait à recevoir d'autres demandes au titre des dommages à des biens et à des préjudices économiques en résultant et qu'il était donc trop tôt pour prévoir si le total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasserait le montant de limitation applicable au *Duck Yang*.

Kyung Won

- 3.3.8 Le Comité exécutif a rappelé que la barge-citerne coréenne *Kyung Won* (144 tjb), alors qu'elle était au mouillage près du port de Gwangyang, dans l'île de Namhae (République de Corée), s'était échouée sur la digue du village de Yu Po lors du passage du typhon 'Maemi', et qu'une centaine de tonnes de fuel-oil lourd s'était échappée. Il a été rappelé qu'environ 14 km de côtes, le long desquelles se trouvaient 17 villages de pêcheurs, avaient été polluées par les hydrocarbures. Il a été rappelé également que dans cette zone, la pêche et l'aquaculture comprenaient la récolte intertidale de produits de la mer, la pêche côtière à partir de navires et au filet fixe, des exploitations de conchyliculture et des alevinières à terre qui produisent toute une gamme de produits de la mer.

- 3.3.9 Il a été noté que la police maritime, une entreprise privée de nettoyage et la société coréenne de lutte contre la pollution marine (KMPRC) avaient déployé 31 navires d'intervention pour procéder aux opérations de nettoyage en mer et que ces opérations s'étaient terminées le 17 septembre, le reste des hydrocarbures s'étant échoué sur le littoral. Il a été noté en outre que deux autres entreprises privées de nettoyage, travaillant sous la direction de la société KMPRC, avaient organisé des opérations de nettoyage du littoral, qui avaient été menées à bien par une main-d'œuvre locale issue des communautés de pêcheurs touchées par la pollution, et que ces opérations avaient été achevées à la mi-décembre 2003.
- 3.3.10 Le Comité a rappelé qu'à l'époque du sinistre, le *Kyung Won* n'était enregistré auprès d'aucune société de classification et n'avait aucune assurance-responsabilité, que, semblait-il, son assurance-responsabilité avait expiré en mai 2002 lorsque le propriétaire du navire avait fait faillite et que, depuis lors, les anciens employés du propriétaire du navire avaient continué d'exploiter le navire en qualité de barge de soutage.
- 3.3.11 Il a été rappelé qu'à sa 22^{ème} session, tenue en octobre 2003, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à approuver les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Kyung Won* dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se seraient pas déjà prononcés. Il a été rappelé également que le Comité avait décidé que puisque le *Kyung Won* n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution et que le propriétaire du navire n'aurait probablement pas les moyens financiers de verser des indemnités importantes, le Fonds de 1992 devait honorer les demandes d'indemnisation approuvées même si le propriétaire du navire n'avait rien payé (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphes 3.11.17 à 3.11.18).
- 3.3.12 Le Comité a relevé que des demandes d'un montant total de Won 3 117 millions (£1,5 million) au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde avaient été approuvées et acquittées à raison de Won 2 921 millions (£1,3 million) et que l'on ne s'attendait pas à recevoir d'autres demandes correspondant à ces catégories. Il a été relevé en outre que les experts coréens engagés par le Fonds étaient en train d'évaluer des demandes d'un montant total de Won 3 268 millions (£1,6 million) soumises par 18 associations villageoises de pêcheurs en février 2004 au titre des pertes subies par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture.
- 3.3.13 Le Comité a relevé qu'en novembre 2003, l'Administrateur avait examiné la question de savoir si le Fonds devait demander la saisie du *Kyung Won*, en vue de recouvrer le montant de la vente aux enchères du navire dans le cas où le Fonds obtiendrait un jugement contre le propriétaire du navire au titre de ses demandes subrogées. Il a été noté qu'en décembre 2003, les avocats du Fonds avaient informé l'Administrateur que la valeur du *Kyung Won* était de l'ordre de Won 70 à 80 millions (£33 000 à £38 000) et que le propriétaire avait hypothéqué le navire pour un montant de Won 50 millions (£23 000). Il a été relevé en outre qu'étant donné les coûts probables afférents à la poursuite d'une demande éventuelle, et la valeur limitée du *Kyung Won* par rapport au montant total encouru par le Fonds de 1992 au titre des demandes, l'Administrateur avait décidé qu'il n'était pas fondé de saisir le navire aux fins d'éventuelles demandes par subrogation.

Jeong Yang

- 3.3.14 Le Comité exécutif a relevé que peu après avoir quitté le terminal L-G Caltex situé près de Yeosu (République de Corée) le 23 décembre 2003, le navire-citerne coréen *Jeong Yang* (4 061 tjb), en charge, était entré en collision avec le navire-citerne coréen *Sung Hae* (5 914 tjb), à l'état lège, et que deux citernes à cargaison du *Jeong Yang* avaient été perforées, ce qui avait entraîné le déversement d'environ 700 tonnes de fuel-oil lourd. Il a été noté que le *Jeong Yang* s'était échoué sur une côte boueuse en tentant d'éviter la collision mais qu'il avait été renfloué avec l'aide d'un remorqueur. Le Comité a noté également que la cargaison restée à bord du *Jeong Yang* avait été déchargée le 24 décembre 2003.

- 3.3.15 Il a été noté qu'en raison du point d'écoulement élevé des hydrocarbures et de la température ambiante de la mer, les hydrocarbures déversés s'étaient solidifiés sous forme de petits tapis pouvant atteindre jusqu'à 10 centimètres d'épaisseur, qu'ils avaient dérivé avec la marée montante jusqu'au terminal d'où le navire avait appareillé, ce qui avait permis aux membres du personnel de ce terminal d'en retenir la majeure partie à l'aide de barrages déployés en permanence. Il a été relevé en outre que des boules de goudron pouvant faire 20 centimètres de diamètre s'étaient échouées sur plus de quatre kilomètres le long de la côte de l'île Myodo, au nord du terminal, et sur 22 km du littoral de Namhaedo, à l'est du terminal.
- 3.3.16 Le Comité a relevé que le *Jeong Yang* était inscrit auprès de la Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (Swedish Club), et le *Sung Hae* auprès de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club).
- 3.3.17 Il a été noté qu'une soixantaine de navires, dont des embarcations spécialisées dans la lutte contre la pollution et des bateaux de pêche, avaient été mobilisés pour lutter contre les hydrocarbures en mer. Il a été noté également que du fait de la nature des hydrocarbures, le ramassage avait été effectué mécaniquement, à l'aide de bennes à griffe et de chargeurs à benne frontale placés sur des barges. Le Comité a relevé qu'au 31 décembre 2003, on avait récupéré tous les hydrocarbures retenus dans les barrages au niveau du terminal ainsi que les autres hydrocarbures flottants, et commencé à nettoyer et à démonter le matériel.
- 3.3.18 Il a été relevé qu'on avait déployé des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer de trois centrales électriques et d'une aciérie, au nord du terminal, et que le nettoyage manuel du littoral avait été rapide et efficace à cause de la nature solide des hydrocarbures, qui ainsi ne s'étaient pas répandus à la surface et n'avaient pas pénétré dans les sédiments des plages.
- 3.3.19 Le Comité a noté que les opérations de nettoyage avaient permis de ramasser environ 590 tonnes de déchets liquides et 755 tonnes de déchets solides, qu'en vertu du droit coréen, il était interdit de retraiter et recycler les déchets mazoutés et qu'il fallait donc incinérer tous les déchets.
- 3.3.20 Le Comité a relevé que le fait que l'on ait réussi à retenir la majeure partie des hydrocarbures au niveau du terminal avait limité l'impact du déversement sur la pêche et l'aquaculture. Il a été noté également que le déploiement des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer avait été un succès et qu'il n'avait donc pas été nécessaire de fermer les centrales électriques et l'aciérie.
- 3.3.21 Il a été noté qu'au 5 février 2004, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée. De plus, d'après les estimations, encore très provisoires, des experts coréens nommés par le Swedish Club et le Fonds de 1992, le coût des opérations de nettoyage serait de l'ordre de quelque Won 3 700 millions (£1,7 million) et l'on pouvait s'attendre à plusieurs demandes au titre des dommages aux biens et des préjudices économiques.
- 3.3.22 Il a été noté que le montant de limitation applicable au *Jeong Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,5 millions de DTS (£3,8 millions), et qu'il était trop tôt pour déterminer si le montant total des demandes dépasserait cette somme.
- 3.3.23 La délégation coréenne a déclaré que les autorités coréennes avaient organisé une intervention très efficace dans le cadre de ce sinistre et que cela avait considérablement limité l'impact de la pollution. Cette même délégation a déclaré qu'elle souhaitait que le Fonds de 1992 fournisse toute l'aide possible aux fins de l'approbation des demandes formées au titre de ce sinistre.
- 3.3.24 Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à approuver les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.

3.4 Prestige

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements qui figurent dans les documents 92FUND/EXC.24/5, 92FUND/EXC.24/5/Add.1 et 92FUND/EXC.24/5/Add.2 concernant le sinistre du *Prestige*, survenu le 13 novembre 2002, et qui portent sur les opérations de nettoyage effectuées en Espagne, en France et au Portugal et sur l'impact du déversement dans ces pays. Il a été rappelé que les hydrocarbures étaient arrivés jusqu'au Pas de Calais, provoquant une pollution intermittente légère sur les côtes françaises et anglaises de la Manche.
- 3.4.2 Il a été relevé qu'en décembre 2003, après plusieurs essais en Méditerranée puis sur le lieu de l'épave, le Gouvernement espagnol avait décidé qu'il fallait enlever la cargaison demeurée à bord, à l'aide de conteneurs en aluminium remplis par gravité par des orifices forés dans les citernes. Il a été noté que ces conteneurs une fois remplis seraient élevés à environ 40 mètres au-dessus de la surface de la mer et que, de là, les hydrocarbures seraient chauffés puis pompés dans un bâtiment de surface. Il a été relevé également que tous les hydrocarbures restés à bord de l'épave après cette opération de récupération seraient soumis à un processus de bio-remédiation.
- 3.4.3 Il a été rappelé que comme un grand nombre de demandes d'indemnisation étaient attendues, l'assureur P&I du propriétaire du navire, London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club), et le Fonds de 1992, après avoir consulté les autorités espagnoles et françaises, avaient établi un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France).

Bilan des demandes d'indemnisation

- 3.4.4 Le Comité a noté qu'au 23 janvier 2004, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 488 demandes d'indemnisation représentant un total de €83,5 millions (£411 millions), dont deux demandes du Gouvernement espagnol, la première pour €83,7 millions (£270 millions), déposée en octobre 2003, et la deuxième pour €4,6 millions (£31 millions), déposée en janvier 2004. Il a été relevé que les demandes du Gouvernement espagnol portaient sur les dépenses engagées jusqu'à la fin de septembre 2003 pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, des indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, l'allégement fiscal accordé aux entreprises touchées par le déversement, les frais administratifs et les frais afférents aux campagnes de publicité. Il a été relevé également que l'on s'attendait à une troisième demande de la part du Gouvernement espagnol au cours des semaines à venir.
- 3.4.5 Le Comité a noté que l'Administrateur avait évalué à titre provisoire à €107 millions (£75 millions) la première demande du Gouvernement espagnol et que 170 autres demandes, d'un montant total de € 423 343 (£5,9 millions), avaient été évaluées à € 372 385 (£966 000). Il a été relevé que l'on ne disposait pas de pièces justificatives suffisantes à l'appui de nombreuses demandes restantes et que l'on avait invité les demandeurs à en fournir. Le Comité a noté que des paiements provisoires, de € 457 (£1 030), avaient été effectués à hauteur de 15% des montants estimés au titre de neuf des demandes évaluées. De plus, sur les 161 demandes évaluées qui n'avaient pas été honorées, 72 avaient été rejetées, la plupart d'entre celles-ci du fait que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte, 52 étaient dans l'attente d'une réponse de la part du demandeur quant à l'offre de paiement, une demande avait été retirée et 36 étaient examinées par le London Club et le Fonds.
- 3.4.6 Le Comité a relevé qu'au 23 janvier 2004, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 170 demandes d'indemnisation pour un total de €7,4 millions (£5,2 millions), que 24 demandes, correspondant à €28 515 (£372 000), avaient été évaluées à €360 824 (£254 000), et que des experts nommés par le London Club et le Fonds de 1992 procédaient à l'évaluation de 146 demandes et que cinq demandes avaient été rejetées. Il a été

noté qu'un paiement de €10 470 (£7 370) avait été effectué à raison de 15% du montant estimé et que le Club et le Fonds examinaient les demandes restantes.

- 3.4.7 Le Comité a noté également que des demandes d'indemnisation étaient attendues au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde au Portugal et que les autorités portugaises n'avaient soumis aucune demande d'indemnisation mais avaient fait savoir que les frais de nettoyage s'élevaient à quelque € millions (£1,2 million) et que les pertes subies par le secteur de la pêche étaient d'environ €0,25 million (£100 000).

Paiements et autres formes d'assistance financière assurés par les autorités espagnoles

- 3.4.8 Le Comité a rappelé que le Gouvernement espagnol et les autorités régionales avaient indemnisé à raison d'environ €40 (£28) 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, 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 relevé 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 et que l'on s'attend à ce que d'autres demandes subrogées soient présentées sous peu.
- 3.4.9 Il a été noté que le Gouvernement espagnol avait également fourni une aide à d'autres particuliers et entreprises touchés par le déversement d'hydrocarbures, sous forme d'abattements fiscaux et de dispense des cotisations dues à la sécurité sociale.
- 3.4.10 Le Comité a rappelé que le Gouvernement espagnol avait assuré aux victimes de la pollution des facilités de crédit pour un montant total de €100 millions (£70 millions). Il a été rappelé également qu'étant donné que le dommage à l'origine des demandes de prêts constituerait en dernière analyse la base des demandes d'indemnisation dirigées contre le Fonds, directement ou par subrogation, celui-ci avait accepté d'aider l'État espagnol, à la demande de ce dernier, à procéder à ces évaluations. Il a été relevé qu'au 23 janvier 2004, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait été invité à évaluer le préjudice de 41 demandeurs de prêts pour un total de €250 351 (£178 000), que 36 demandes avaient été évaluées à €82 937 (£59 000), d'après les pièces justificatives fournies, que trois demandes avaient été renvoyées à la demande du Gouvernement espagnol et que deux demandes n'avaient pas pu être évaluées faute de renseignements.
- 3.4.11 Le Comité a rappelé qu'en juin 2003, le Gouvernement espagnol avait adopté une législation sous la forme d'un décret-loi royal ouvrant un crédit de €60 millions (£112 millions) destiné à dédommager intégralement les victimes de la pollution, et qu'aux termes de ce décret, le Gouvernement espagnol acquerrait, par subrogation, les droits des victimes ayant décidé de présenter une demande en application de cette législation. Il a été rappelé que pour percevoir une indemnité, les demandeurs devaient déposer leurs demandes le 31 décembre 2003 au plus tard, 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 été relevé qu'il était prévu dans le décret que l'évaluation des demandes d'indemnisation suivrait 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 mais qu'il n'avait pas encore été pris de décision concernant la procédure d'évaluation des demandes soumises en vertu de ce décret-loi royal

Enquête sur la cause du sinistre

- 3.4.12 Le Comité a noté que le tribunal de Corcubión (Espagne) menait une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il a été relevé que ce tribunal enquêtait sur le rôle du capitaine du *Prestige* et d'un fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. Il a été relevé également que la

Commission permanente d'enquête sur les événements de mer, qui dépend du Ministère espagnol de l'infrastructure et des travaux publics, était en train de rassembler les informations nécessaires pour publier un rapport sur le sinistre du *Prestige* mais que, compte tenu de l'ampleur du sinistre, un certain temps s'écoulerait avant que l'enquête aboutisse à des conclusions.

- 3.4.13 S'agissant de la France, le Comité a noté qu'un magistrat instructeur de Brest menait une enquête sur les causes du sinistre.
- 3.4.14 Il a été noté que le Fonds de 1992 suivait ces enquêtes par l'intermédiaire de ses juristes espagnols et français.

Actions en justice en Espagne

- 3.4.15 Le Comité a relevé que 1848 demandeurs qui affirmaient avoir subi un préjudice du fait du sinistre s'étaient associés à la procédure juridique engagée devant le tribunal de Corcubión (Espagne), qu'aucune précision sur les pertes subies n'avait été communiquée au tribunal et que certains de ces demandeurs avaient présenté leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

Actions en justice en France

- 3.4.16 Le Comité a noté qu'à la demande d'un certain nombre de communes, le tribunal administratif de Bordeaux avait désigné des experts pour déterminer l'étendue de la pollution en différents points de la zone touchée et que les experts désignés par le tribunal avaient tenu un certain nombre de réunions. Il a été relevé qu'en juillet 2003, cinq ostréiculteurs avaient engagé une procédure en référé à l'encontre du propriétaire du navire, du London Club et du Fonds de 1992 devant le tribunal de commerce de Marennes pour demander le versement provisoire de sommes atteignant au total environ €400 000 (£282 040), et qu'une audition était prévue pour mars 2004.

Actions en justice aux États-Unis

- 3.4.17 Le Comité a noté que l'État espagnol avait engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification du *Prestige*, devant le tribunal fédéral de première instance de New York pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estimait devoir dépasser US\$700 millions (£390 millions). Il a été relevé que l'État espagnol avait notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige*, n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux ni de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification. Il a été relevé également que l'ABS avait réfuté l'accusation de l'État espagnol et avait lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que, si l'État espagnol avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. Il a été relevé en outre que l'ABS avait présenté une demande reconventionnelle et avait demandé qu'il soit ordonné à l'État espagnol de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.
- 3.4.18 Le Comité a noté que les autorités régionales du Pays basque avaient engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de Houston (Texas), réclamant des indemnités au titre des frais de nettoyage et des versements effectués à des particuliers et des entreprises pour un montant de US\$50 millions (£28 millions), ces autorités ayant soutenu entre autres que l'ABS n'avait pas inspecté convenablement le *Prestige* alors qu'il était tenu de le faire, et avait déclaré que ce navire était en état de naviguer alors qu'il ne l'était pas. Il a été noté également que le tribunal de Houston avait décidé de renvoyer l'affaire au tribunal fédéral de première instance de New York.

Montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992

- 3.4.19 Le Comité a rappelé que le montant de limitation applicable au sinistre du *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était d'environ 18,9 millions de DTS ou €2 777 986 (£16 millions) et que le 28 mai 2003, le propriétaire du navire avait déposé la somme de €2 777 986 devant le tribunal pénal de Corcubi6n (Espagne) pour constituer le fonds de limitation.
- 3.4.20 Il a été rappelé que suivant les principes appliqués dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif avait décidé en février 2003 que, dans l'affaire du *Prestige*, la conversion en euros du montant maximum disponible pour indemnisation en vertu du Fonds de 1992, soit 135 millions de DTS, se ferait sur la base de la valeur de l'euro par rapport au cours du droit de tirage spécial à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de cette session, soit le 7 février 2003, et que de ce fait, le montant maximum disponible pour indemnisation correspondait à €171 520 703 (£121 millions).

Paiements destinés au Gouvernement espagnol

- 3.4.21 Il a été rappelé que lors de la session du Comité exécutif tenue en octobre 2003, la délégation espagnole avait proposé que le Fonds de 1992 fasse, sous réserve de certaines garanties, des avances à titre d'acompte au Gouvernement espagnol et aux gouvernements des autres pays touchés qui le demanderaient. Il a été rappelé également qu'il avait été proposé que ces paiements soient effectués sur la base de sommes que l'Administrateur évaluerait en fonction du calcul des dommages, et que si lors de la liquidation finale on concluait que tel ou tel État avait reçu une avance supérieure à ce qui lui revenait réellement, cet État rembourserait l'excédent correspondant. Il a été rappelé en outre que pour ce faire, l'État concerné fournirait les garanties nécessaires et le Fonds devait conserver un pourcentage suffisant pour pouvoir procéder aux paiements qu'il devrait effectuer aux victimes qui s'adresseraient directement à lui. Le Comité a rappelé également que la délégation espagnole avait déclaré que les mesures prises par le Gouvernement espagnol permettraient à tous les demandeurs de recevoir 100% de leurs pertes établies telles qu'évaluées par le Fonds de 1992 conformément aux critères de ce dernier. De plus, étant donné l'importance de cette question et des ramifications en jeu, le Comité exécutif avait décidé de renvoyer la décision relative à cette proposition devant l'Assemblée.
- 3.4.22 Il a été rappelé que l'Administrateur avait informé l'Assemblée qu'il procéderait à une évaluation provisoire de toute demande soumise par le Gouvernement espagnol et qu'il verserait 15% du montant évalué, comme le Comité exécutif l'autorisait à le faire (document 92FUND/A.8/30, paragraphe 20.28).
- 3.4.23 Il a été rappelé que compte tenu des circonstances exceptionnelles du sinistre du *Prestige*, l'Assemblée avait décidé ce qui suit (document 92FUND/A.8/30, paragraphe 20.29):
- a) L'Assemblée a autorisé l'Administrateur, sous réserve d'une évaluation générale par l'Administrateur du montant total du dommage recevable en Espagne dans le cadre du sinistre du *Prestige*, à verser la différence entre les 15% du montant évalué de la demande soumise le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de €83,7 millions = €7 555 000) et ce versement serait effectué sous réserve également que le Gouvernement espagnol fournisse une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol et dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement.
 - b) L'Assemblée a décidé que cette garantie devrait couvrir la différence entre les 15% du montant évalué de la demande présentée le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de €83,7 millions = €7 555 000). En outre, il a été décidé que

les termes et conditions de la garantie devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur.

- c) L'Assemblée a chargé l'Administrateur de fournir des renseignements complets sur les évaluations et les versements effectués au titre du paragraphe a) et des explications à tout État Membre en faisant la demande.
 - d) L'Assemblée a décidé également que le Comité exécutif devrait réexaminer, à sa prochaine session, les paiements effectués. Il a également été décidé que si le Comité exécutif réduisait le montant du versement, la différence devrait être remboursée.
 - e) Il a été décidé en outre que si un autre État ayant subi des pertes en raison du sinistre du *Prestige* présentait une demande de versement selon les mêmes termes, cette demande devrait être soumise au Comité exécutif.
- 3.4.24 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant à l'annexe II du document 92FUND/EXC.24/5 concernant l'estimation provisoire de la demande du Gouvernement espagnol et l'estimation générale du total des dommages recevables en Espagne.
- 3.4.25 L'Administrateur a exprimé sa satisfaction au nom du Fonds de 1992 devant l'excellente coopération entre les autorités espagnoles et le Fonds depuis les sessions d'octobre 2003. Il a déclaré que le Gouvernement espagnol avait nommé dans chaque ministère une personne chargée des contacts avec l'extérieur et qu'un certain nombre d'autres réunions utiles avaient eu lieu entre les représentants des autorités espagnoles et les experts du Fonds qui avaient considérablement facilité les estimations.
- 3.4.26 Il a été noté qu'avec l'aide d'un certain nombre d'experts, l'Administrateur avait procédé à une évaluation provisoire de la demande du Gouvernement espagnol, que compte tenu des pièces justificatives fournies, il avait fait une première estimation, de €107 millions (£75 millions), en fonction de laquelle le Fonds de 1992 avait versé €6 050 000 (£11,1 millions) à l'État espagnol, soit 15% de l'estimation provisoire.
- 3.4.27 Il a également été noté que l'Administrateur avait effectué avec l'aide de plusieurs experts une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, selon laquelle ce coût serait d'au moins €303 millions (£213,4 millions). Le Comité a relevé que, se fondant sur ces chiffres et tel qu'autorisé par l'Assemblée, l'Administrateur avait versé à l'État espagnol un montant supplémentaire de €1 505 000 (£28,8 millions), correspondant à la différence entre 15% de €83,7 millions ou €7 555 000 et 15% du montant évalué à titre provisoire de la demande du Gouvernement espagnol, de €6 050 000. Il a été noté que ce paiement avait été fait contre une garantie bancaire couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €1 505 000), émise par l'Instituto de Crédito Oficial, banque espagnole renommée sur le marché financier, et moyennant l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser à concurrence de €1 505 000 tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée. Il a été relevé qu'aux termes de cette garantie, la banque verserait au Fonds de 1992, à concurrence du montant de la garantie, le ou les montants requis par l'Administrateur sans que celui-ci ait à fournir la preuve que le Fonds a le droit d'être remboursé.
- 3.4.28 Le Comité exécutif a relevé que la somme de €7 555 000 (£39 914 906) avait été versée à l'État espagnol le 17 décembre 2003.
- 3.4.29 Le Comité exécutif a noté une déclaration de l'Administrateur selon laquelle les évaluations du montant de la demande du Gouvernement espagnol ainsi que du total des pertes recevables en Espagne fournissaient des estimations très prudentes. Il a été relevé que la demande initiale du Gouvernement espagnol que les experts du Fonds avaient examinée couvrait seulement la période allant jusqu'au 31 juillet 2003, que nombre de rubriques figurant dans cette demande n'avaient pas été abordées faute de renseignements, que la situation était analogue concernant

les dépenses engagées par les gouvernements régionaux des zones touchées, que les pertes subies dans le secteur de la pêche avaient été évaluées sur la base de données statistiques générales et non pas sur des données réelles se rapportant à des demandeurs spécifiques, et qu'il était donc probable que ces montants estimatifs seraient plus importants à mesure que l'on disposerait de davantage de renseignements et de pièces justificatives.

- 3.4.30 Après avoir revu les évaluations faites par l'Administrateur, le Comité exécutif a remercié l'Administrateur des explications claires et transparentes de l'évaluation qu'il avait faite concernant la demande du Gouvernement espagnol et des estimations générales des pertes globales subies en Espagne.

Estimations du coût du sinistre

- 3.4.31 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.24/5/Add.1 concernant les estimations du coût du sinistre et la question du niveau des paiements, ainsi que des renseignements fournis par les délégations espagnole et française dans les documents 92FUND/EXC.24/5/1 et 92FUND/EXC.24/5/2.
- 3.4.32 En présentant le document 92FUND/EXC.24/5/1, la délégation espagnole a remercié l'Administrateur, le personnel du Secrétariat et les experts engagés par le Fonds de tous les efforts déployés pour évaluer à titre provisoire la demande formée par le Gouvernement espagnol et évaluer globalement les pertes subies en Espagne, ce qui avait facilité le versement rapide des indemnités aux demandeurs.
- 3.4.33 Le Comité a relevé qu'en Espagne toutes les plages à l'exception de cinq d'entre elles avaient été entièrement nettoyées, que plus d'1,2 million de jours de travail avaient été consacrés aux opérations de nettoyage et de remise en état du littoral et qu'il y avait eu environ 90 000 tonnes de déchets mazoutés. Il a été noté également qu'un contrat avait été signé entre le Gouvernement espagnol et Repsol YPF pour l'enlèvement des hydrocarbures restés à bord du *Prestige* et que ces travaux, qui devaient avoir lieu entre mai et octobre 2004, devaient être achevés à raison d'un coût total de €9,3 millions.
- 3.4.34 Il a été noté que le Gouvernement espagnol avait évalué à €34,8 millions le montant total des dommages en Espagne. Il a été noté également que la pollution provenant du *Prestige* concernait environ 24 000 personnes du secteur de la pêche, que quelque 23 000 d'entre elles avaient soumis des demandes au Gouvernement espagnol en vertu du décret royal et qu'en outre en vertu de ce même décret, quelque 5000 demandes avaient été reçues de personnes et d'entreprises travaillant dans les secteurs de la mariculture, du tourisme et dans d'autres secteurs. Le Comité a relevé qu'environ €75 millions étaient prêts à être versés à titre d'indemnisation conformément au décret royal, dont €7,5 millions avaient été reçus du Fonds de 1992 et €17,5 millions d'autres sources.
- 3.4.35 Le Comité a relevé que le Gouvernement espagnol avait reçu près de 29 000 demandes d'indemnisation de la part de victimes du sinistre du *Prestige* souhaitant utiliser le mécanisme de paiement anticipé prévu par le décret-loi royal de juin 2003. Il a relevé également que qu'environ 22 800 d'entre ces demandes se rapportaient aux groupes de travailleurs du secteur de la pêche, et qu'elles seraient évaluées selon un système d'estimations objectives ou un barème. Il a été relevé en outre qu'environ 5000 demandes d'autres groupes feraient l'objet d'une estimation au cas par cas. Le Comité a noté qu'après vérification de la conformité des demandes avec les prescriptions énoncées dans le décret-loi royal, à ce jour avaient été signés des accords pour paiements anticipés concernant 11 700 victimes du sinistre en Galice et dans les Asturies. De plus, au cours de la semaine de la présente session, un millier de victimes en Cantabrique signeraient un accord, ce qui signifierait que l'on serait parvenu à un accord avec 60% des victimes pour un montant total de €2 millions (£42 millions). La délégation espagnole a informé le Comité qu'elle comptait verser des indemnités au reste des victimes ayant déposé leurs demandes au cours des semaines à venir, dès l'achèvement du traitement des dossiers.

- 3.4.36 Lorsqu'elle a présenté le document 92FUND/EXC.24/5/2, la délégation française a confirmé que la pollution s'était étendue vers le nord entre la Vendée et l'estuaire de la Seine malgré des niveaux de pollution nettement inférieurs à ceux constatés le long du littoral aquitain.
- 3.4.37 Il a été noté que selon des études sur l'impact de la pollution entre les départements de la Vendée et de la Seine-Maritime, respectivement, aucun dommage n'avait atteint les secteurs de la pêche et de la conchyliculture et que dans l'ensemble la saison touristique en Vendée avait été satisfaisante.
- 3.4.38 Il a été relevé que le Gouvernement français avait estimé que les pertes globales subies en France étaient de l'ordre de €145,2 à 202,3 millions (£102 à 142 millions) bien que l'on s'attende à ce que les pertes maximales se chiffrent à environ €176 millions (£124 millions). Il a été relevé également que le Gouvernement français avait l'intention de compléter les paiements effectués par le Fonds à chaque demandeur.
- 3.4.39 La délégation du Portugal a déclaré que le montant total des dommages au Portugal était d'environ €3,25 millions (£2,3 millions).
- 3.4.40 Plusieurs délégations ont remercié les délégations espagnole et française d'avoir fourni des renseignements précis sur le niveau probable des demandes.

Niveau des paiements

- 3.4.41 Le Comité exécutif a noté que compte tenu des chiffres communiqués par les gouvernements espagnol, français et portugais, on pouvait estimer que le coût total du sinistre oscillerait entre €1020 et 1100 millions (£718 et £774 millions).
- 3.4.42 Il a été relevé que dans le cadre de ses estimations relatives au montant total des dommages recevables que l'Espagne a subis du fait du sinistre du *Prestige* (document 92FUND/EXC.24/5, paragraphe 13.7), l'Administrateur avait évalué à au moins €303 millions (£213 millions) le montant total des pertes subies dans ce même pays mais avait considéré que cette estimation provisoire était très prudente et que le montant estimatif des pertes recevables serait considérablement supérieur à mesure que l'on disposerait de davantage de renseignements et de pièces justificatives.
- 3.4.43 Au vu des chiffres fournis par les gouvernements des trois États considérés et de l'incertitude qui demeure quant au niveau des pertes recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau actuel des paiements à 15% des pertes ou dommages subis par les demandeurs respectifs.

3.5 Slops

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements communiqués dans le document 92FUND/EXC.24/6 concernant le sinistre du *Slops*.
- 3.5.2 Il a été rappelé que lors de sa session de juillet 2000, le Comité exécutif avait décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et que ces Conventions ne s'appliquaient pas à ce sinistre.
- 3.5.3 Il a été rappelé que deux entrepreneurs qui avaient effectué des opérations de nettoyage avaient engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, et que le Comité exécutif, à sa session de juillet 2002, avait décidé que ces deux entrepreneurs n'avaient pas fourni de renseignements

susceptibles de modifier sa position selon laquelle le *Slops* ne devait pas être considéré comme un navire, et avait chargé l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice.

- 3.5.4 Il a été rappelé également que le tribunal de première instance avait prononcé son jugement le 13 décembre 2002, soutenant que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire', et que le Fonds de 1992 avait fait appel de ce jugement.
- 3.5.5 Le Comité a pris note d'un jugement rendu le 16 février 2004 selon lequel la Cour d'appel avait renversé le jugement du tribunal de première instance et soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères définis en vertu des Conventions et ne pouvait donc pas être considéré comme un 'navire'. Il a été noté que du fait de ce jugement, les demandes contre le Fonds avaient été rejetées.
- 3.5.6 En réponse à une question posée par une délégation concernant le recouvrement des frais juridiques encourus par le Fonds de 1992, l'Administrateur a déclaré que l'on ne connaîtrait pas la décision du tribunal sur la question des coûts tant que le jugement ne serait pas établi par écrit. L'Administrateur a déclaré également que si le tribunal décidait de ne pas allouer le montant de ces coûts au Fonds, il ne serait pas approprié, selon lui, que le Fonds fasse appel sur ce point, et que, puisqu'un appel auprès de la Cour suprême ne pourrait que se rapporter à des questions de droit, il ne serait, en tout état de cause, probablement pas possible de faire appel sur le problème des coûts.

3.6 Dolly

- 3.6.1 Le Comité a rappelé que le navire *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, avait sombré par 20 mètres de fond en Martinique alors qu'il transportait environ 200 tonnes de bitume mais que jusqu'à présent, aucun déversement ne s'était produit.
- 3.6.2 Il a été rappelé qu'en juillet 2001, le Comité exécutif avait estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération destinée à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992. Il a été rappelé également que l'Administrateur avait été chargé d'examiner avec les experts du Fonds et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume.
- 3.6.3 Il a été rappelé en outre que le Gouvernement français avait indiqué qu'en raison des délais nécessaires dans le cadre de l'appel d'offres, durant lesquels les plongeurs avaient régulièrement vérifié l'état de l'épave, les opérations devaient commencer vers la fin 2002, après la saison des cyclones.
- 3.6.4 En réponse à une question posée par la délégation d'observateurs du Réseau international des amis de la terre sur les éléments nouveaux se rapportant à la proposition d'enlèvement des hydrocarbures, l'Administrateur a déclaré que les opérations en question n'avaient pas encore été entreprises mais qu'en octobre 2002 le Gouvernement français avait engagé une action en justice contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 au titre d'une demande provisoire d'un montant de FF1,2 million ou €32 000 (£165 000) pour le coût de l'enlèvement du mazout resté à bord du *Dolly*, et qu'il était affirmé dans l'assignation qu'il serait demandé réparation pour des coûts supplémentaires, de plus de € millions (£1,1 million), encourus au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

3.7 Enseignements tirés du sinistre du *Nakhodka*

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements présentés dans le document 92FUND/EXC.24/7 (document 71FUND/AC.13/6) soumis par la délégation japonaise au sujet des enseignements tirés du sinistre du *Nakhodka*.

- 3.7.2 Le Comité a pris note en particulier de la proposition de la délégation japonaise visant à uniformiser le format des documents de présentation des demandes autres que les rapports d'évaluation et à modifier ce format dans le Manuel des demandes d'indemnisation afin de faciliter la compréhension des documents et un rapide traitement des demandes. Le Comité a pris note également de la proposition tendant à compléter le Manuel des demandes d'indemnisation avec des exemples concrets d'évaluation dans le but d'assurer l'uniformité des évaluations et d'aider les victimes à présenter leurs demandes.
- 3.7.3 L'Administrateur adjoint a déclaré que le document présenté par la délégation japonaise avait soulevé un certain nombre de points intéressants fondés sur les enseignements tirés de ce sinistre. Il a ajouté que l'approbation de toutes les demandes nées d'un sinistre dans les trois ans à compter de la date du sinistre constituait un objectif louable, que le Fonds était près d'atteindre dans le cadre des demandes nées du sinistre de l'*Erika*, en grande partie du fait du nombre croissant d'experts recrutés pour évaluer les demandes. L'Administrateur adjoint a également accueilli favorablement la proposition d'insérer des exemples d'estimation des demandes dans une future édition du Manuel des demandes d'indemnisation.
- 3.7.4 Un certain nombre de délégations ont souscrit aux propositions concrètes de la délégation japonaise visant à un examen objectif des enseignements tirés du sinistre. Ces délégations ont également accueilli favorablement la réponse positive du Secrétariat concernant les idées émises par la délégation japonaise, qui ne pouvaient qu'être bénéfiques pour les demandeurs à long terme.
- 3.7.5 L'Administrateur a été invité à présenter, lors d'une future session du Comité exécutif, un document comportant des propositions détaillées sur la manière dont les Fonds pourraient mettre en application les recommandations de la délégation japonaise, par exemple par le biais de l'amélioration de leurs procédures internes et de modifications de la prochaine édition du Manuel des demandes d'indemnisation.

4 Sessions à venir

- 4.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 25ème session le 24 mai 2004.
- 4.2 Il a été relevé que le Comité tiendrait sa session d'automne habituelle durant la semaine du 18 octobre 2004.

5 Questions diverses

Préparatifs pour l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire

- 5.1 Le Comité a rappelé que la Conférence internationale qui avait adopté le Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures avait également adopté une Résolution sur la création du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures priant notamment l'Assemblée du Fonds de 1992 de donner mandat à l'Administrateur d'effectuer toutes les tâches nécessaires à la mise en place du Fonds complémentaire et de procéder aux préparatifs indispensables en vue de la première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire.
- 5.2 L'Administrateur a déclaré que pour lui permettre de remplir ces tâches, il importait que le Secrétariat du Fonds soit au courant du calendrier des États quant à la ratification du Protocole relatif au Fonds complémentaire afin qu'il puisse procéder aux travaux préparatoires nécessaires avant l'entrée en vigueur du Protocole, sans oublier que la première Assemblée du Fonds complémentaire devrait avoir lieu dans les 30 jours suivant l'entrée en vigueur du Protocole.

- 5.3 Les délégations du Danemark et de la Norvège ont déclaré que les préparatifs étaient très avancés dans leurs pays respectifs et qu'ils devraient ratifier le Protocole dans un délai très court (ce jour même dans le cas du Danemark). Les délégations de la Finlande, de l'Espagne et de la France ont fait savoir que leurs États devraient ratifier le Protocole au cours du printemps 2004 tandis que les délégations de l'Allemagne, de l'Irlande, du Japon et du Royaume-Uni devaient le ratifier durant l'été. Les délégations de la Suède et de la Grèce ont précisé que leurs États respectifs ratifieraient le Protocole plus tard dans l'année 2004. Les délégations du Canada, des Pays-Bas et de l'Italie ont informé qu'elles préparaient des consultations sur la ratification mais n'ont pas donné de date estimative. La délégation du Libéria a indiqué qu'aucun préparatif n'était en cours en vue de la ratification du Protocole dans son pays.
- 5.4 Il a été rappelé que le Protocole entrerait en vigueur trois mois après avoir été ratifié par au moins huit États ayant reçu au total, au cours d'une année civile, 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution.
- 5.5 L'Administrateur a déclaré qu'au vu des précisions communiquées par certains États quant au calendrier de ratification, il proposait la tenue d'une session extraordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 durant la semaine du 24 mai 2004 en vue de l'examen des documents relatifs à la mise en place du Fonds complémentaire.

Convention SNPD

- 5.6 La délégation d'observateurs de l'OCIMF a informé le Comité qu'une réunion sur la Convention SNPD devait se tenir à Barcelone (Espagne) le 19 mai 2004 dans le but de réunir les représentants des secteurs de la marine marchande, du pétrole et des produits chimiques ainsi que des gouvernements. Le Comité a relevé que l'OCIMF avait organisé ladite réunion pour une plus grande sensibilisation à la Convention et pour faire connaître aux participants différents outils mis au point pour faciliter l'application de la Convention lorsqu'elle entrerait finalement en vigueur au cours de l'année 2006.
- 5.7 Plusieurs délégations ont souscrit à cette initiative qui devrait permettre d'inciter l'industrie à prendre pleinement part au processus de ratification et de mise en vigueur.
- 5.8 Il a été relevé que plus de renseignements sur la réunion seraient disponibles sur le site internet des FIPOL.

Sujets à examiner sous la rubrique 'divers'

- 5.9 Un certain nombre de délégations ont estimé que la rubrique 'divers' était une occasion propice pour poser des questions non abordées par ailleurs au cours de réunions. Il a été reconnu qu'étant donné la nature souple et ouverte de ce point de l'ordre du jour, les questions soulevées n'étaient habituellement pas accompagnées de documents écrits. Cependant, le Comité a décidé que si les questions posées étaient suffisamment importantes et qu'elles étaient communiquées suffisamment de temps avant les sessions du Comité, il serait utile de soumettre des documents les concernant.

6 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel que contenu dans le document 92FUND/EXC.24/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.
