



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
25ème session  
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.25/6  
28 mai 2004  
Original: ANGLAIS

## COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES LORS DE LA VINGT-CINQUIÈME SESSION DU COMITÉ EXÉCUTIF

(tenue les 24 et 28 mai 2004)

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

### *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.25/1.

#### **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 tous 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	Norvège
Antigua-et-Barbuda	Fédération de Russie	Panama
Argentine	Finlande	Philippines
Bahamas	Ghana	Portugal
Bahreïn	Irlande	République de Corée
Belgique	Italie	Royaume-Uni
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Libéria	Tanzanie
Chypre	Malte	Turquie
Colombie	Maroc	Uruguay
Congo	Mexique	Vanuatu
Danemark	Nigéria	Venezuela

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

Albanie	Chili	Iran (République islamique d')
Arabie saoudite	Équateur	Pérou

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

*Organisations intergouvernementales:*

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

*Organisations internationales non gouvernementales:*

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

### **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 intervenus dans le cadre du sinistre de l'*Erika* tels que consignés dans le document 92FUND/EXC.25/2.

*Bilan des demandes d'indemnisation*

3.1.2 Le Comité a relevé qu'au 28 avril 2004, 6 917 demandes, d'un montant de FF1 355 millions ou €207 millions (£137 millions), avaient été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. Il a été noté que 6 536 demandes, de FF1 218 millions ou

€86 millions (£123 millions), représentant 94,5% du nombre total de demandes, avaient été évaluées à FF667 millions ou €102 millions (£68 millions). Il a été noté également que 803 demandes, de FF135 millions ou €21 millions (£14 millions), avaient été rejetées.

- 3.1.3 Il a été relevé que des indemnités avaient été versées au titre de 5501 demandes pour un montant total de FF598 millions ou €91 millions (£64 millions), dont FF84 millions ou €2,8 millions (£9 millions) à la charge de l'assureur P&I du propriétaire du navire, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual), et FF513,5 millions ou €78 millions (£55 millions) à la charge du Fonds de 1992.

*Montant maximum disponible pour indemnisation*

- 3.1.4 Il a été rappelé que le montant maximum disponible pour indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds était de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement, y compris la somme payée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds), et que pour ce qui était du sinistre de l'*Erika*, la conversion de ce montant en francs français avait donné FF1 211 966 811, correspondant à €84 763 149 (£130 millions).

*Procédures judiciaires concernant les demandes formées contre le Fonds de 1992*

- 3.1.5 Le Comité exécutif a pris note des actions en justice engagées par 795 demandeurs dont il est question à la section 8 du document 92FUND/EXC.25/2.
- 3.1.6 Il a été relevé qu'au 28 avril 2004, des accords de règlement à l'amiable avaient été conclus avec 313 de ces demandeurs et que les actions engagées par les 482 demandeurs restants (y compris 212 producteurs de sel) étaient en suspens. De plus, le montant total demandé dans le cadre de ces dernières, à l'exclusion des demandes de l'État français et de Total Fina Elf, était de FF471 millions ou €72 millions (£48 millions).

*Jugements prononcés par le tribunal de commerce de Lorient*

- 3.1.7 Le Comité a pris note des jugements rendus en décembre 2003 par le tribunal de commerce de Lorient concernant quatre demandes des secteurs du tourisme et de la pêche, que le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 avaient rejetées.
- 3.1.8 Le Comité a rappelé que l'une de ces demandes portait sur le manque à gagner qu'aurait subi, dans la zone touchée, le propriétaire d'un bien qui devait être loué à d'autres entreprises (et non pas directement à des touristes) mais qui, d'après le demandeur, n'avait pas pu l'être par suite des répercussions négatives du sinistre de l'*Erika*.
- 3.1.9 Il a été rappelé que dans son jugement, le tribunal de commerce avait déclaré avoir pour fonction de déterminer s'il y avait eu un dommage et, dans l'affirmative, de l'évaluer conformément aux critères du droit français. Le Comité a rappelé que le tribunal avait estimé qu'en droit français, une demande d'indemnisation était recevable 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. De plus, de l'avis du tribunal, le sinistre de l'*Erika* avait été la seule cause de pollution et des conséquences économiques en découlant. Il a été rappelé en outre que le tribunal avait déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité définis par le Fonds de 1992. Le tribunal avait ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser au demandeur, au titre de la perte de revenus locatifs, un montant de €10 671 (£7 500).
- 3.1.10 Le Comité a rappelé que les trois autres jugements concernaient des demandes formées par une personne qui vendait et louait des machines destinées à la fabrication de crème glacée, par un

hôtel situé à Carnac et par un ostréiculteur du Morbihan. Il a été rappelé également que le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes au motif que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'il y avait un lien suffisant de causalité entre la perte alléguée et la pollution causée par les hydrocarbures provenant de l'*Erika*. Le Comité a rappelé en outre qu'après avoir fait la même déclaration en ce qui concernait les critères à appliquer et avoir fait valoir qu'il n'était pas lié par les critères du Fonds, le tribunal avait nommé un expert pour déterminer s'il y avait un lien suffisant de causalité entre la perte alléguée et la pollution par les hydrocarbures.

- 3.1.11 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 24<sup>ème</sup> session, tenue en février 2004, il avait décidé que le Fonds de 1992 devait faire appel des quatre jugements, compte tenu de l'importance de cette question pour le bon fonctionnement du régime d'indemnisation fondé sur les Conventions de 1992 (document 92FUND/EXC.24.8, paragraphe 3.1.27). Il a été relevé qu'une audience avait eu lieu le 20 avril 2004 devant la cour d'appel de Rennes au sujet de la demande dont il est question au paragraphe 3.1.8.
- 3.1.12 Le Comité a noté que, le 25 mai 2004, la cour d'appel avait rendu une décision rejetant la demande dont il est question au paragraphe 3.1.8. Il a été relevé que la cour n'a pas appliqué les critères du Fonds de 1992 considérés comme n'engageant pas les tribunaux nationaux mais a soutenu que le demandeur n'avait pas démontré qu'il y avait un lien de causalité suffisant entre l'évènement en cause et le dommage ni établi la preuve de l'existence d'un dommage.

*Jugement prononcé par le tribunal de grande instance de Nantes*

- 3.1.13 Le Comité a rappelé qu'en janvier 2004 le tribunal de grande instance de Nantes avait prononcé un jugement au sujet des demandes formées par les propriétaires de deux hôtels de Nantes au titre du préjudice économique pur, et que le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes car il estimait qu'elles ne répondaient pas aux critères de recevabilité définis par les organes directeurs du Fonds, du fait qu'il n'y avait pas de degré de proximité raisonnable entre les pertes alléguées et la pollution. Il a été rappelé également que le tribunal avait rejeté les demandes compte tenu des critères déterminés par le Fonds et qui, de l'avis du tribunal, étaient dictés par le sens commun, au motif que les demandeurs n'avaient pas prouvé qu'il existait un lien de causalité entre les pertes alléguées et la pollution par les hydrocarbures causée par le sinistre de l'*Erika*. Il a été noté que les demandeurs n'avaient pas fait appel du jugement.

*Jugement prononcé par le tribunal de commerce de Rennes*

- 3.1.14 Le Comité a noté qu'en avril 2004, le tribunal de commerce de Rennes avait rendu un jugement concernant une demande de €86 350 (£57 000) formée par une société de Rennes menant des activités à la fois de tour-opérateur spécialisé dans la vente de circuits de randonnées en Bretagne, Irlande et dans les Îles anglo-normandes, et d'agence de voyages classique. Il a été relevé que cette société avait demandé réparation au titre des pertes qu'elle aurait subies en 2000 en raison d'une baisse de ses ventes due au sinistre de l'*Erika*.
- 3.1.15 Le Comité a relevé que le Fonds de 1992 avait rejeté cette demande au motif qu'elle ne répondait pas aux critères de recevabilité arrêtés par le Fonds. De plus, concernant les ventes effectuées par d'autres tour-opérateurs (demandes du secteur du tourisme de deuxième degré), le Fonds avait considéré qu'il n'y avait pas de degré raisonnable de proximité entre la pollution et les pertes alléguées et que, pour ce qui était des ventes directes aux touristes, aucune perte n'avait été établie.
- 3.1.16 Le Comité a relevé également que le tribunal avait rejeté cette demande pour les raisons suivantes:

En vertu de la Constitution française, les traités internationaux ratifiés par la France l'emportent sur les législations françaises. Le demandeur, contrairement à ce qu'il avait soutenu, ne pouvait pas fonder sa demande

sur certaines dispositions du Code civil étant donné qu'en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile il n'est possible de demander réparation contre le propriétaire du navire et son assureur que conformément à la Convention. Le Fonds a établi les critères de recevabilité aux fins de l'uniformité de façon à garantir l'égalité de traitement des victimes. La Convention prévoit que pour qu'une demande soit recevable, il doit y avoir un lien de causalité suffisant entre la pollution et le dommage subi par le demandeur. Ce lien de causalité était déterminé par des facteurs économiques comme le degré de dépendance du demandeur par rapport au sinistre, une proximité géographique, la diversité des activités du demandeur et les résultats économiques obtenus antérieurement. Il n'avait pas été établi qu'il y avait un degré de proximité suffisant entre la pollution et le dommage qui aurait été subi. Les activités du demandeur n'ont pas été menées uniquement dans la zone polluée par l'*Erika*, mais également dans d'autres parties de France et à l'étranger. Le demandeur n'était pas fortement tributaire de la zone polluée. Une grande partie des voyages organisés (entre 76% et 92% pour les années 1997 à 2000) ont été vendus par des tour-opérateurs. Ces ventes doivent être considérées comme des ventes 'au deuxième degré' en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne sont donc pas recevables. Les voyages vendus directement aux touristes, soit les seules ventes à prendre en compte aux fins d'indemnisation, ont représenté pour les années 1997 à 2000 entre 6% et 20% du chiffre d'affaires et elles ne se rapportaient pas uniquement aux voyages dans la zone polluée. Rien ne prouvait que le sinistre avait eu des répercussions sur les ventes en question.

Pour ces raisons et d'après l'examen effectué compte tenu de la Convention de 1992 et de celle-ci uniquement, la demande a été rejetée.

- 3.1.17 Une délégation s'est déclarée satisfaite des jugements rendus par le tribunal de grande instance de Nantes et le tribunal de commerce de Rennes, en particulier du fait qu'ils ont invoqué les critères de recevabilité définis par le Fonds. Cette délégation a déclaré qu'il incombait aux tribunaux d'interpréter les conventions et de se prononcer sur l'application des critères arrêtés par le Fonds et qu'il était important qu'ils se conforment aux conventions, qui l'emportaient sur le droit interne.

*Agression contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient*

- 3.1.18 Le Comité a rappelé qu'en décembre 2001, un individu qui avait auparavant endommagé le Bureau des demandes d'indemnisation ouvert à Lorient par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual ainsi que le bureau de plusieurs de leurs experts à Brest, avait embouti à la tractopelle le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, brisant plusieurs vitres et défonçant la porte d'entrée. Il a été rappelé que les deux agents de police postés devant le bureau n'avaient pas pu prévenir l'agression mais avaient appréhendé l'agresseur.
- 3.1.19 Le Comité a rappelé que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient porté plainte contre l'agresseur auprès de la police locale. Il a été rappelé que le Procureur l'avait mis en examen du chef de dégradation ou détérioration grave du bien d'autrui avec entrée par effraction près le tribunal pénal de Lorient et que le Procureur avait requis contre l'agresseur une peine de 18 mois de prison, dont six mois de prison ferme et douze mois avec sursis. Il a également été rappelé que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient déposé une demande d'indemnisation au titre des dommages causés au Bureau des demandes d'indemnisation.

- 3.1.20 Le Comité a rappelé que le tribunal pénal avait prononcé son jugement en décembre 2002. Il a été rappelé également qu'il avait qualifié l'acte de l'agresseur de 'simple détérioration du bien d'autrui', soutenant qu'il entrainait dans le cadre d'une action syndicale et, à ce titre, relevait de la loi d'amnistie adoptée par le Parlement le 3 août 2002. Il a également été rappelé que le tribunal avait rejeté la demande d'indemnisation du Fonds de 1992, déclarant que celui-ci n'était pas en droit d'engager une action au titre des dommages causés au Bureau des demandes d'indemnisation.
- 3.1.21 Le Comité a rappelé que le Procureur avait fait appel du jugement et que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual s'étaient associés à la procédure d'appel.
- 3.1.22 Le Comité a relevé qu'en mars 2004, la cour d'appel de Rennes avait rendu une décision confirmant le jugement du tribunal de première instance, selon lequel l'acte de l'agresseur relevait de la loi sur l'amnistie mais avait ordonné à celui-ci de payer €69 000 (£46 000) au Fonds de 1992 et à la Steamship Mutual au titre des dommages causés au Bureau des demandes d'indemnisation.
- 3.1.23 Le Comité a noté que l'agresseur avait fait appel du jugement devant la Cour de cassation.

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

- 3.1.24 Une délégation a demandé si l'Administrateur avait été en mesure d'approfondir l'enquête sur la demande formée par la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) du Morbihan au sujet de l'aéroport de Lorient Lann Bihoué, que le Comité exécutif avait examinée à sa 24<sup>ème</sup> session, tenue en février 2004 (document 92FUND/EXC.24/8, paragraphes 3.1.33 à 3.1.40). L'Administrateur a déclaré qu'il n'avait pas obtenu de nouveaux renseignements à l'appui de la demande et qu'il n'estimait donc pas utile renvoyer la demande au Comité pour un complément d'examen. Il a ajouté qu'étant donné la décision du Comité de ne pas approuver la demande compte tenu des renseignements fournis à la session de février 2004, il revenait au tribunal de se prononcer sur la recevabilité de cette demande.

3.2 Prestige

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements qui figurent dans le document 92FUND/EXC.25/3 présenté par l'Administrateur et dans le document 92FUND/EXC.25/3/1 soumis par la délégation espagnole concernant le sinistre du *Prestige*.

*Enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave*

- 3.2.2 Le Comité a noté que le Gouvernement espagnol et Repsol YPF avaient signé un contrat en vue de l'enlèvement des hydrocarbures restés à bord du *Prestige*; les travaux devaient avoir lieu entre mai et octobre 2004.

*Situation des demandes d'indemnisation en Espagne*

- 3.2.3 Le Comité exécutif a noté qu'au 26 avril 2004, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 516 demandes d'indemnisation pour un montant total de €670,8 millions (£445 millions), dont trois demandes formées par le Gouvernement espagnol, la première en octobre 2003 pour €383,7 millions (£255 millions), la deuxième en janvier 2004 pour €44,6 millions (£30 millions) et la troisième en avril 2004 pour €85,5 millions (£57 millions). Il a été rappelé que les demandes du Gouvernement espagnol portent sur les dépenses engagées jusqu'à la fin de décembre 2003 au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre, des indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, de l'allégement fiscal accordé aux entreprises touchées par le déversement, des frais administratifs et des frais afférents aux campagnes de publicité.

- 3.2.4 Le Comité a rappelé que l'Administrateur a estimé la première demande reçue par le Gouvernement espagnol à €107 millions (£75 millions) à titre provisoire et qu'il a été versé 15% de ce montant, c'est-à-dire €6 050 000 (£11,1 millions). Il a également été rappelé que l'Administrateur a fait une évaluation générale du total des dommages recevables subis en Espagne qui atteignait €303 millions (£213 millions) et que comme l'Assemblée l'y avait autorisé, l'Administrateur avait versé une somme supplémentaire de €41 505 000 (£28,8 millions), contre une garantie émise par une banque espagnole, ce qui porte à €7 555 000 (£39,9 millions) le montant total versé au Gouvernement espagnol par le Fonds de 1992. Il a été noté que les deuxième et troisième demandes soumises par le Gouvernement espagnol qui se montaient au total à €130,1 millions (£87 millions) étaient examinées par les experts engagés par le Fonds de 1992 et l'assureur P&I du propriétaire du navire, la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club). Il a également été noté que 264 autres demandes d'un montant total de €14,3 millions (£9,5 millions) avaient été évaluées à €1,2 million (£780 700). Il a d'autre part été noté que 77 demandes avaient été rejetées, la plupart parce que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte, 19 demandes étaient examinées par le London Club et le Fonds et le reste des demandes sont dans l'attente d'une réponse de la part des demandeurs ou sont réexaminées à la suite d'un désaccord des demandeurs au sujet du montant estimé.

*Situation des demandes d'indemnisation en France*

- 3.2.5 Le Comité a noté qu'au 26 avril 2004, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 225 demandes, d'un montant total de €13,8 millions (£9,2 millions) dont 94 demandes totalisant €50 000 (£365 000) qui émanaient d'ostréiculteurs du Bassin d'Arcachon au titre des pertes qu'ils auraient subies en raison de la résistance du marché due à la pollution. Il a été noté que 14 de ces demandes, d'un montant total de €77 000 (£51 000), avaient été évaluées à €1 000 (£40 504). Il a également été noté que 76 autres demandes, de €3 millions (£2 millions) ont été évaluées à €1,5 million (£971 000) et que les 55 demandes restantes étaient évaluées par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992.
- 3.2.6 Le Comité a noté qu'en mai 2004, le Gouvernement français avait soumis des demandes d'indemnisation pour un total de €67,5 millions (£45 millions) au titre des dépenses encourues pour le nettoyage et les mesures de sauvegarde. Il a été noté que les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club procédaient à l'évaluation de ces demandes.

*Situation des demandes d'indemnisation au Portugal*

- 3.2.7 Le Comité a noté que le Gouvernement portugais avait soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,2 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde au Portugal et que les experts du Fonds et du Club procédaient à son évaluation.

*Paiements effectués et assistance financière apportée par les autorités espagnoles*

- 3.2.8 Le Comité a rappelé que le Gouvernement espagnol et les autorités régionales avaient indemnisé à hauteur d'environ €40 (£26,6) 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, désormais 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 et qu'on s'attendait à ce que d'autres demandes subrogées soient présentées. Il a d'autre part été rappelé 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 dispenses des cotisations dues à la sécurité sociale.

- 3.2.9 Le Comité a rappelé que le Gouvernement espagnol avait accordé aux victimes de la pollution des facilités de crédit pour un montant total de €100 millions (£66 millions). Étant donné que le dommage à l'origine des demandes de prêts constituera en dernière analyse la base des demandes d'indemnisation dirigées contre le Fonds, directement ou par subrogation, celui-ci a accepté d'aider l'État espagnol, à la demande de ce dernier, à procéder à ces évaluations.
- 3.2.10 Il a par ailleurs été rappelé qu'en juin 2003, le Gouvernement espagnol avait adopté une législation sous la forme d'un décret-loi royal ouvrant un crédit de €160 millions (£106 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 qui décideraient 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 noté qu'il était prévu dans le décret 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.
- 3.2.11 Le Comité a noté 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. Il a été noté, comme indiqué dans le document 92FUND/EXC.25/3/1 soumis par la délégation espagnole qu'environ 23 205 d'entre ces demandes se rapportaient aux groupes de personnes travaillant dans le secteur de la pêche, et avaient été évaluées selon un système de barème.
- 3.2.12 Le Comité a rappelé qu'environ 5 000 demandes d'autres groupes feraient l'objet d'une estimation au cas par cas en fonction des critères du Fonds de 1992. Le Comité a noté que le Gouvernement avait fait savoir au Fonds de 1992 que sur les 5 000 demandes soumises par d'autres groupes de demandeurs, environ 4 000 émanaient de particuliers ou d'entreprises spécialisés dans la production de moules et, approximativement 1 000 provenaient d'autres secteurs.
- 3.2.13 Il a été noté que la réglementation espagnole prévoit le dédommagement des administrations publiques et que de ce fait 67 municipalités avaient présenté des demandes d'indemnisation pour un montant de €37,6 millions (£25 millions) tandis que les quatre communautés autonomes touchées évaluaient leurs dommages à €150 millions (£100 millions). Il a également été noté que les montants réclamés devaient encore être approuvés par l'État avant qu'un paiement ne soit effectué à ces organismes publics.
- 3.2.14 La délégation espagnole a informé le Comité que les sommes reçues par le Gouvernement espagnol du Fonds de 1992 (€57,5 millions) avaient servi à indemniser les demandeurs, ce qui avait justifié la décision de l'Assemblée d'avancer les fonds sur la base d'une évaluation provisoire de la première demande d'indemnisation du Gouvernement espagnol et d'une évaluation générale du total des pertes recevables en Espagne.
- 3.2.15 Une délégation a fait observer que, compte tenu de la manière inhabituelle dont l'Assemblée s'était prononcée sur le fait que le Fonds devrait effectuer une avance à l'État espagnol, beaucoup restait à faire pour que ces évaluations finales des demandes soient conformes aux procédures normales du Fonds. Cette délégation a attiré l'attention du Comité sur les demandes faites par le Gouvernement espagnol au titre des abattements fiscaux consentis aux entreprises victimes du déversement et des dépenses administratives et a fait observer que les organes directeurs des Fonds avaient, dans des cas antérieurs, estimé que ce genre de demandes était irrecevable.
- 3.2.16 L'Administrateur a indiqué que les demandes présentées au titre d'abattements fiscaux et de diverses formes d'aide avaient été exclues des évaluations provisoires et générales et que si ces



demandes étaient maintenues par les autorités espagnoles, il appartiendrait au Comité exécutif, comme pour toutes les questions de principe, de se prononcer sur la recevabilité.

*Enquêtes sur la cause du sinistre*

- 3.2.17 Le Comité a rappelé que le tribunal de Corcubión (Espagne) menait une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il a été noté que le tribunal enquêtait sur le rôle du capitaine du *Prestige* et d'un fonctionnaire qui avait eu un rôle à jouer dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol, et sur celui d'un gérant de la société gestionnaire du navire. Il a également été noté 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 vu l'ampleur du sinistre, un certain temps s'écoulerait avant que l'enquête n'aboutisse à des conclusions.
- 3.2.18 En ce qui concerne la France, le Comité a rappelé qu'un magistrat instructeur de Brest menait actuellement une enquête sur la cause du sinistre.

*Actions en justice en Espagne*

- 3.2.19 Le Comité a noté que 1 868 demandeurs qui affirment avoir subi un préjudice du fait du sinistre s'étaient associés à la procédure judiciaire engagée devant le tribunal de Corcubión (Espagne), qu'aucune précision sur les préjudices subis 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. Le Comité a également relevé qu'on s'attendait à ce que certains des demandeurs qui avaient passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu du décret-loi royal dont il est question au paragraphe 3.2.10 retirent leurs demandes de la procédure.

*Actions en justice en France*

- 3.2.20 Le Comité a rappelé que, 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 polluée et que les experts judiciaires avaient tenu un certain nombre de réunions. Il a été noté 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).

*Actions en justice aux États-Unis*

- 3.2.21 Le Comité a rappelé 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 estime devoir dépasser US\$700 millions (£390 millions). Il a été rappelé 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 également été rappelé que l'ABS avait réfuté l'accusation de l'État espagnol et avait lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que si l'État espagnol avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. Il a en outre été rappelé que l'ABS avait présenté une demande reconventionnelle et avait demandé que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

- 3.2.22 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, au Texas pour réclamer 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) en soutenant 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, ce qui n'était pas le cas. Il a également été noté que cette action en justice avait été renvoyée au tribunal fédéral de première instance de New York qui traite de la demande présentée par l'État espagnol dont il est question plus haut.

*Montant maximum d'indemnisation disponible*

- 3.2.23 Le Comité a rappelé que le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était d'environ 18,9 millions de DTS soit €2 777 986 (£16 millions) et que le 28 mai 2003, le propriétaire du navire avait déposé €2 777 986 auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) afin de constituer le fond de limitation.
- 3.2.24 Il a été rappelé que le montant maximum d'indemnisation disponible pour ce sinistre en vertu des Conventions de 1992, qui est de 135 millions de DTS, correspondait à €71 520 703 (£121 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

*Niveau des paiements*

- 3.2.25 Le Comité exécutif a noté que le Gouvernement espagnol avait estimé dans le document 92FUND/EXC.25/3/1 que le total des dommages subis en Espagne était de €34,8 millions (£554 millions). Il a été rappelé que le Gouvernement français avait estimé que les pertes enregistrées au total en France se situaient entre €45,2 et 202,3 millions (£96 à 134 millions), même si on escomptait que les pertes maximums seraient d'environ €76 millions (£124 millions). Il a également été rappelé que la délégation portugaise avait déclaré que le montant total des dommages subis au Portugal était de quelque €3,3 millions (£2,2 millions).
- 3.2.26 Compte tenu des chiffres fournis par les gouvernements des trois États concernés et des incertitudes qui subsistent quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau actuel des paiements à 15 % des pertes ou dommages subis par les différents demandeurs.

*Indemnisation concernant le capitaine du Prestige*

- 3.2.27 Une délégation d'observateurs a demandé si le capitaine du *Prestige*, au cas où il serait exonéré de toute responsabilité pénale, serait en droit de demander une indemnité en vertu des Conventions.
- 3.2.28 L'Administrateur a déclaré que toute personne ayant subi des dommages dus à la pollution était en droit de demander une indemnité en vertu des Conventions mais qu'à son avis une telle demande ne relèverait pas des Conventions et que la question de la responsabilité pénale du capitaine relevait du droit espagnol.
- 3.2.29 La délégation espagnole a indiqué qu'il existait en Espagne des procédures juridiques et constitutionnelles particulières permettant aux personnes exonérées de poursuites pénales de demander un dédommagement mais que ces questions ne relevaient pas de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

### 3.3 Sinistre survenu dans le Royaume de Bahreïn

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.25/4.
- 3.3.2 Le Comité a noté que le 15 mars 2003, la police de l'air du Ministère de l'intérieur de Bahreïn avait signalé la présence d'une nappe de pétrole à 20 milles au large de la côte nord de ce pays. Il a été noté que quelques jours plus tard environ 18 kilomètres de littoral ont été pollués par une quantité d'hydrocarbures estimée à 100 tonnes et que du pétrole aurait atteint le littoral du Royaume d'Arabie saoudite non loin de la voie d'accès reliant Bahreïn au continent.
- 3.3.3 Il a été noté que le Service des garde-côtes de Bahreïn avait effectué des opérations de nettoyage en mer entre le 15 et le 24 mars 2003 et qu'un certain nombre d'organismes publics ainsi que la compagnie pétrolière de Bahreïn, la Bahrain Petroleum Company (BAPCO), avaient effectué des opérations de nettoyage du littoral entre le 19 mars et le 18 avril 2003.
- 3.3.4 Le Comité a noté que les autorités de Bahreïn avaient prélevé des échantillons d'hydrocarbures les 20 et 24 mars 2003 et les avaient envoyés aux laboratoires de la BAPCO à Bahreïn et de la Saudi Aramco en Arabie saoudite en vue d'analyses chimiques. Il a été noté que le MEMAC (Marine Emergency Mutual Aid Centre) à Bahreïn avait également prélevé des échantillons et les avait envoyés pour analyse au Fonds de 1992.
- 3.3.5 Il a été noté que les analyses de la BAPCO avaient été peu concluantes bien qu'il ait été signalé que la teneur en soufre du pétrole prélevé correspondait étroitement au pétrole brut d'Iraq (Bassorah). Le Comité a noté que le laboratoire Saudi Aramco a conclu qu'il s'agissait de brut d'Iraq.
- 3.3.6 Il a été noté que l'Administrateur avait soumis des échantillons envoyés au Fonds de 1992 à ERT (Scotland) Ltd, laboratoire spécialisé dans l'analyse et les empreintes de pétrole et que ce laboratoire, en l'absence d'hydrocarbures de référence permettant une comparaison avec les échantillons et sur la base de son expérience, avait conclu que les hydrocarbures prélevés pouvaient provenir d'Arabie saoudite, du Koweït ou du sud de l'Iraq.
- 3.3.7 Il a été noté qu'en février 2004 le MEMAC avait fourni au Fonds de 1992 un échantillon de pétrole brut d'Iraq (Bassorah) d'une citerne destinée à l'exportation qui se trouvait au terminal pétrolier d'Al-Baker (Iraq) et que ERT (Scotland) Ltd l'avait ensuite analysé et avait constaté que les 'empreintes' des échantillons des nappes d'hydrocarbures correspondaient très étroitement à l'échantillon du pétrole brut d'Iraq (Bassorah). Il a également été noté que le laboratoire avait conclu que les résidus d'hydrocarbures prélevés sur la côte nord de Bahreïn les 20 et 24 mars 2003 correspondaient à ce à quoi l'on pourrait s'attendre dans le cas du pétrole brut de Bassorah exposé à un processus de dégradation naturelle durant une période de sept jours.
- 3.3.8 Le Comité a noté que le MEMAC avait obtenu une imagerie par satellite (bande d'ondes visibles) de la United States National Oceanic and Atmospheric Agency. Le Comité a aussi noté que selon l'imagerie du 14 mars 2003, les hydrocarbures au nord de Bahreïn couvraient une zone de 50 milles carrés, ce qui indiquait que le déversement avait eu lieu quelques jours avant le 14 mars. Il a été noté que la zone était sous les nuages entre le 6 et le 13 mars 2003, qu'il n'avait donc été possible d'obtenir aucune imagerie satellite entre ces dates et que bien que la journée du 5 mars ait été dégagée, rien ne prouvait la présence d'hydrocarbures sur l'eau ce jour-là. Le Comité a noté que le MEMAC avait conclu que les hydrocarbures avaient dû être déversés après le 5 mars et quelques jours avant le 14 mars 2003.
- 3.3.9 Le Comité a noté que le MEMAC avait modélisé la trajectoire d'hydrocarbures en sens inverse de la position de la nappe d'hydrocarbures signalée le 15 mars, d'après les données sur les vents et les courants locaux. Il en est résulté une étroite corrélation avec la position du pétrole

observée par image satellite le 14 mars. Le Comité a noté également que d'autres prévisions a posteriori de la trajectoire de la nappe de pétrole ont montré que le déversement a, selon toute vraisemblance, eu lieu le 8 mars 2003 ou autour de cette date à proximité du mouillage du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah au large de la côte d'Arabie saoudite.

- 3.3.10 Le Comité a noté qu'en dépit d'enquêtes approfondies, le MEMAC n'avait pas été en mesure d'identifier le navire à l'origine du déversement. Il a également été noté que les exploitants du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah avaient déclaré qu'aucun pétrolier n'était arrivé dans le terminal avec un chargement partiel de pétrole d'Iraq en vertu du programme des Nations Unies 'pétrole contre nourriture' au cours de la période considérée.
- 3.3.11 Il a été noté que le MEMAC avait procédé à d'autres analyses de la trajectoire de la nappe d'hydrocarbures pour établir à partir d'éventuelles sources définies de pétrole au nord de Bahreïn si les déversements d'hydrocarbures émanant de l'une d'entre elles auraient pu souiller la côte de Bahreïn dans les conditions dominantes du vent et des courants. Le Comité a noté que des sources potentielles avaient été repérées: les terminaux pétroliers d'Al Ju'aymah et de Ras Tannurah (Arabie saoudite), l'oléoduc Arabie saoudite-Bahreïn, le gisement de pétrole au large et l'oléoduc d'Abu Saafah, les gisements de pétrole au large de Zuluf, d'Houyt et de Marjan et le terminal pétrolier d'Al-Baker (Iraq). Le Comité avait aussi noté que les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole avaient montré que des déversements à partir de deux terminaux pétroliers se trouvant en Arabie saoudite ou des gisements pétroliers au large de Zuluf, d'Houyt et de Marjan n'auraient atteint que le littoral de ce pays, et que le pétrole qui aurait été déversé à partir de l'oléoduc Arabie saoudite-Bahreïn n'aurait pollué que la côte ouest de Bahreïn. Le Comité a d'autre part noté que selon les prévisions relatives à la trajectoire, un déversement provenant du gisement pétrolier d'Abu Saafah n'aurait pas atteint Bahreïn quoiqu'un rejet à partir de l'oléoduc aurait pu polluer sa côte. Le Comité a cependant noté que l'image satellite obtenue le 14 mars 2003 avait montré la présence d'hydrocarbures au nord de l'oléoduc et qu'étant donné que les vents soufflaient constamment du nord durant la période considérée, le MEMAC avait conclu que l'oléoduc ne pouvait pas avoir été à l'origine de la pollution. Le Comité a aussi noté qu'il ressortait des analyses de trajectoire que les hydrocarbures déversés à partir du terminal d'Al-Baker se seraient échoués sur la côte koweïtienne.
- 3.3.12 Le Comité a rappelé qu'à sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif avait fait sienne l'interprétation donnée sur ce point par l'Administrateur de la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir que cette Convention s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait pas être identifié, pour autant qu'il soit démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend, à la satisfaction du tribunal compétent, que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 portant création du Fonds (document 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.12.13).
- 3.3.13 Le Comité a noté que sur la base des analyses chimiques effectuées par ERT (Scotland) Ltd des échantillons de la nappe de pétrole prélevés sur le littoral de Bahreïn et de l'échantillon de référence recueilli au terminal d'exportation d'Al-Baker (Iraq), l'Administrateur estimait fort probable que les hydrocarbures déversés aient été du pétrole brut d'Iraq (Bassorah). Le Comité a de plus noté que d'après l'imagerie satellite et les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole effectuées par le MEMAC, l'Administrateur considérait que la pollution ne provenait vraisemblablement pas d'un gisement de pétrole au large, d'un oléoduc sous-marin ou d'un terminal pétrolier et que bien que le terminal pétrolier d'Al-Baker soit une source potentielle de pollution par du pétrole brut d'Iraq (Bassorah), d'après les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole, les hydrocarbures rejetés à partir du terminal auraient atteint la côte koweïtienne. Il a été noté que la distance qui sépare le terminal d'Al-Baker et la côte nord de Bahreïn est d'environ 500 km et que si, à cause des vents dominants, les hydrocarbures n'avaient pas pu s'échouer sur la côte du Koweït, ils auraient mis, selon les analyses de la trajectoire, environ 13 jours pour atteindre la côte nord de Bahreïn. Il a toutefois été noté que compte tenu des

analyses chimiques des échantillons de la nappe d'hydrocarbures, ceux-ci étaient relativement peu dégradés, de sorte qu'ils n'avaient pas pu être exposés aux éléments naturels durant un temps aussi long.

- 3.3.14 Le Comité a noté que compte tenu des éléments de preuve ci-dessus, l'Administrateur était persuadé que la pollution avait été causée par un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison dans le cadre d'un transport de pétrole brut d'Iraq en vertu du programme des Nations Unies 'pétrole contre nourriture' ou bien d'opérations illégales de contrebande de pétrole. Le Comité a également noté que l'Administrateur estimait donc que les dommages de pollution nés de ce sinistre étaient couverts par les Conventions de 1992, et que bien que l'on ne puisse pas identifier le navire à l'origine de la pollution, le Fonds de 1992 était tenu de verser des indemnités.
- 3.3.15 Bon nombre de délégations qui sont intervenues ont été d'avis que les éléments d'information disponibles semblaient démontrer de manière on ne peut plus convaincante que la source de la pollution avait été un « navire » tel que défini dans les Conventions de 1992 et se sont félicitées de la manière systématique dont les autorités de Bahreïn avaient mené l'enquête.
- 3.3.16 Le Comité exécutif a décidé que les demandes nées du sinistre étaient couvertes par la Convention de 1992 portant création du Fonds et que les demandes d'indemnisation présentées par les autorités de Bahreïn étaient en principe recevables.

#### *Demandes d'indemnisation*

- 3.3.17 Le Comité exécutif a noté qu'en avril 2004, le Fonds de 1992 avait reçu des demandes pour un montant total de US\$586 000 (£325 000) de la part de nombreux organismes publics et de la BAPCO au titre du coût des opérations de nettoyage encouru du fait du sinistre. Il a également été noté que des demandes d'un montant de US\$704 000 (£390 000) avaient été déposées par la Direction des ressources marines pour le compte de 259 pêcheurs au titre des dommages aux biens et du manque à gagner dans le secteur de la pêche. Il a d'autre part été noté que le Fonds n'avait pas encore fait évaluer ces demandes en attendant que le Comité se prononce sur la responsabilité du Fonds de 1992 en ce qui concerne ce sinistre.

## **4 Divers**

### *Identification des demandeurs*

- 4.1 Le Comité a rappelé qu'à sa session de février 2004, une délégation avait demandé pourquoi les noms des demandeurs n'avaient pas été indiqués dans un document relatif au sinistre de l'*Erika* et quelle était la politique du Fonds quant à la désignation des demandeurs par leur nom. Il a été rappelé que l'Administrateur avait été chargé de présenter un document sur cette question (document 92FUND/EXC.24/8, paragraphe 3.1.32).
- 4.2 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.25/5 soumis par l'Administrateur.
- 4.3 Il a été noté que lorsque les gouvernements ou d'autres pouvoirs publics déposent des demandes d'indemnisation, le demandeur est habituellement identifié dans les documents présentés au Comité exécutif. Il a de plus été noté que l'Administrateur considérait qu'il était nécessaire dans certains cas de connaître l'identité du demandeur pour permettre au Comité exécutif de procéder à une estimation significative de la recevabilité d'une demande. Il a aussi été noté qu'en tout état de cause le public connaît parfois l'identité du demandeur, et que celui-ci n'aurait alors probablement aucune objection à ce qu'on révèle son identité dans les documents du Fonds. Il a cependant été noté que l'Administrateur estimait en général que la plupart des demandeurs, notamment les particuliers et les petites entreprises, préféreraient que leur identité ne soit pas

révélée dans les documents du Fonds qui sont largement diffusés et mis à la disposition du public sur le serveur des documents des FIPOL.

- 4.4 Le Comité a décidé que les FIPOL devraient continuer de suivre les pratiques appliquées jusqu'à présent et de faire preuve de souplesse sur ce point à la lumière des circonstances relatives à chaque demandeur.

*Convention SNPD*

- 4.5 Le Président a traité de la réunion qui s'était tenue sur la Convention SNPD à Barcelone (Espagne) pendant la semaine commençant le 17 mai 2004. Il a exprimé ses remerciements à l'OCIMF qui avait organisé cette réunion en coopération avec d'autres organisations essentiellement à l'intention des entreprises de produits chimiques et d'hydrocarbures qui seraient des contribuables au Fonds SNPD. Le Président a également remercié M. John Wren (Royaume-Uni) qui avait présidé la réunion ainsi que l'Administrateur et le Secrétariat des FIPOL pour leur participation des plus utiles à la réunion.

**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.25/WP.1, a été adopté, sous réserve de certaines modifications.

---