



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

COMITÉ EXÉCUTIF
26ème session
Point 6 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.26/11
22 octobre 2004
Original: ANGLAIS

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

(tenue du 18 au 22 octobre 2004)

Président: M. Jerry Rysanek (Canada)
Vice-Président: M. Volker 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.26/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

2.1 Les membres ci-après du Comité exécutif ont assisté à la session:

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

Le Comité exécutif a pris note de l'information fournie par l'Administrateur selon laquelle les membres susmentionnés 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	Irlande	Portugal
Antigua-et-Barbuda	Italie	Qatar
Argentine	Lettonie	République de Corée
Bahamas	Libéria	République-Unie de Tanzanie
Belgique	Malte	Royaume-Uni
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)	Maroc	Sierra Leone
Chypre	Mexique	Trinité-et-Tobago
Danemark	Nigéria	Tunisie
Espagne	Norvège	Turquie
Fédération de Russie	Nouvelle-Zélande	Uruguay
Finlande	Oman	Vanuatu
Ghana	Panama	Venezuela
	Philippines	

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

États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention de 1992 portant création du Fonds ou un instrument d'adhésion à cette Convention:

Malaisie

Autres États:

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

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

Organisations intergouvernementales:

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

Organisations internationales non gouvernementales:

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

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Tour d'horizon

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.26/2, qui comprend le récapitulatif des 16 sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître depuis la 23ème session du Comité exécutif, tenue en octobre 2003.

3.2 Sinistre en Allemagne, sinistres du *Dolly* et du *Victoriya*

3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des faits survenus en ce qui concerne les trois sinistres exposés dans le document 92FUND/EXC.26/3.

Sinistre survenu en Allemagne

3.2.2 Il a été rappelé que les autorités allemandes avaient engagé une procédure judiciaire contre le propriétaire et l'assureur du pétrolier *Kuzbass* soupçonné d'avoir pollué les côtes allemandes en 1996. Il a également été rappelé que le propriétaire et l'assureur du navire avaient soutenu que le *Kuzbass* n'était pas à l'origine de la pollution. Il a été rappelé en outre que les autorités allemandes avaient intenté une action contre le Fonds de 1992 pour protéger leur droit de demander réparation au Fonds au cas où les tentatives de recouvrer les coûts au titre des opérations de nettoyage entreprises par le propriétaire et l'assureur du *Kuzbass* échoueraient. Il a également été rappelé qu'un tribunal de première instance avait reconnu le propriétaire et l'assureur du navire conjointement et solidairement responsables du dommage de pollution, mais que ces derniers avaient fait appel du jugement.

3.2.3 Il a aussi été rappelé que les autorités allemandes avaient soumis une déclaration en réponse aux motifs invoqués par les appelants pour leur appel. Le Comité a relevé qu'en janvier 2004, le Fonds avait lui aussi soumis une déclaration de réponse, qui allait largement dans le sens de celle des autorités allemandes. Il a également été relevé que la date de l'audience de la cour d'appel avait été fixée au 1er décembre 2004.

Dolly

3.2.4 Le Comité exécutif a rappelé que le *Dolly* avait sombré par 20 mètres de fond, dans la baie du Robert, en Martinique, alors qu'il transportait environ 200 tonnes de bitume, et qu'aucun déversement ne s'était produit jusque-là. Il a également été rappelé que non loin du site de l'échouement se trouvait un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles, qu'on y pratiquait une pêche artisanale, et que si du bitume venait à s'échapper, on pourrait craindre pour la pêche et la mariculture.

3.2.5 Il a été rappelé que le propriétaire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises avaient fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute et demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume.

3.2.6 Il a été rappelé que le Gouvernement français avait engagé une procédure contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992, demandant provisoirement FF1,2 million ou €232 000 (£151 000) au titre des dépenses engagées pour éliminer les hydrocarbures de soute du *Dolly*, mais que le remboursement d'autres dépenses serait demandé au titre de l'évacuation de l'épave et de la cargaison.

- 3.2.7 Le Comité a relevé qu'en août 2004, les autorités françaises avaient signalé au Fonds qu'un contrat avait été accordé à un consortium composé notamment d'une société française de plongée et des directeurs d'un port de plaisance de Martinique. Il a également été relevé que les opérations devaient commencer à la fin d'octobre. Il a été relevé en outre que la première étape consistait notamment à redresser l'épave au fond de la mer avant de retirer les trois citernes contenant le bitume de la cale d'origine, que les citernes seraient ensuite remorquées et placées en cale sèche et que le bitume serait évacué.

Victoriya

- 3.2.8 Le Comité exécutif a rappelé que le 30 août 2003, le pétrolier russe *Victoriya* avait pris feu et avait explosé dans un terminal proche de Syzran sur la Volga, en Fédération de Russie, alors qu'il était en train de charger du brut, dont une quantité importante, mais inconnue, s'était déversée dans le fleuve. Il a également été rappelé que le *Victoriya* avait une assurance-responsabilité pour les risques de pollution, contractée auprès de Terra Nova Protection and Indemnity. Il a été rappelé en outre que le propriétaire du navire avait engagé plusieurs entreprises pour procéder aux opérations de nettoyage et pour empêcher que les hydrocarbures ne continuent de s'échapper du navire. Il a été relevé que les opérations de nettoyage des rives avaient été largement terminées vers la fin de novembre 2003.
- 3.2.9 Il a été rappelé qu'à sa 22ème session, tenue en octobre 2003, le Comité exécutif avait examiné la question de savoir si le *Victoriya* était ou non un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et celle de savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux dommages dus à la pollution causée sur le parcours intérieur des cours d'eau, non soumis aux marées. Le Comité a rappelé que la plupart des délégations, tout en notant la nature inhabituelle du sinistre quant à son emplacement en amont d'un cours d'eau, avaient estimé toutefois que les Conventions de 1992 étaient applicables, puisque le *Victoriya* était un navire conçu pour naviguer en mer et que le dommage causé par la pollution l'avait été sur le territoire d'un État contractant. Il a également été rappelé que le Comité avait décidé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient au sinistre du *Victoriya* (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 8.13).
- 3.2.10 Le Comité a relevé qu'en février 2004, l'assureur du propriétaire du navire avait signalé au Fonds que les demandes d'indemnisation escomptées s'élèveraient en tout à quelque US\$500 000 (£300 000) au titre des coûts des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, et qu'on escomptait également qu'une société locale de transformation de poisson formule une demande d'un montant de US\$380 000 (£224 000) pour préjudice économique subi du fait de l'interruption de ses activités.
- 3.2.11 Il a été relevé que le Fonds de 1992 n'avait pas pu obtenir d'autres précisions sur l'état des demandes d'indemnisation, mais que, sur la base des demandes présentées en février 2004, il semblait que le montant total des demandes d'indemnisation serait très inférieur au montant de limitation applicable au *Victoriya*, qui est de 3 millions de DTS (£2,4 millions).

3.3 *Erika*

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux intervenus dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, tels que figurant dans les documents 92FUND/EXC.26/4 et 92FUND/EXC.26/4/Add.1.

Montant disponible aux fins d'indemnisation

- 3.3.2 Il a été rappelé que, selon les calculs de l'Administrateur, le montant maximum disponible aux fins d'indemnisation, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (135 millions de DTS), était de FF1 211 966 811, soit €184 763 149 (£126 millions), que le Comité exécutif avait entériné ce

calcul à ses sessions d'avril 2000 et d'octobre 2001 et que cette décision du Comité avait été approuvée par l'Assemblée en octobre 2000 et octobre 2001.

Bilan des demandes d'indemnisation

- 3.3.3 Le Comité a relevé que 6 943 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de FF1 355 millions, soit €207 millions (£142 millions). Il a été noté que 6 564 demandes de FF1 223 millions, soit €186 millions (£127 millions), représentant 94,5% du nombre total de demandes, avaient été évaluées à FF675 millions, soit €103 millions (£70 millions). Il a été noté également que 804 demandes, d'un montant total de FF154 millions, soit €24 millions (£16 millions) avaient été rejetées.
- 3.3.4 Le Comité a relevé en outre que des indemnités avaient été versées au titre de 5 547 demandes pour un montant total de FF645 millions, soit €98,4 millions (£64,4 millions), dont FF84 millions, soit €12,8 millions (£8,8 millions) à la charge de l'assureur du propriétaire du navire, Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual), et FF561 millions, soit €85,6 millions (£55,6 millions) à la charge du Fonds de 1992.
- 3.3.5 Il a été rappelé que le Gouvernement français s'était engagé à ne pas faire valoir de demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire ou son assureur si, et dans la mesure où, du fait de ses demandes, le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé, étant entendu toutefois que la demande du Gouvernement français aurait priorité sur toute demande de TotalFinaElf. Il a été rappelé également que le Comité exécutif, à sa session d'octobre 2003, avait autorisé l'Administrateur à procéder à des versements au titre de la demande du Gouvernement français dans la mesure où il estimerait qu'il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquerait d'avoir à verser au titre d'autres demandes. En outre, il a été rappelé qu'après avoir revu son évaluation antérieure du montant total des demandes recevables, l'Administrateur avait décidé, en décembre 2003, qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à verser des indemnités à l'État français et que, le 29 décembre 2003, le Fonds de 1992 avait ainsi payé à ce dernier la somme de €10 106 004 (£6 973 146) qui correspondait à la demande subrogée du Gouvernement français au titre des paiements supplémentaires versés par celui-ci aux demandeurs du secteur du tourisme.
- 3.3.6 Le Comité a noté qu'après avoir revu la situation d'après les faits nouveaux survenus en 2004, l'Administrateur avait décidé qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de verser à l'État français un supplément de €964 338 (£4 145 215) correspondant aux paiements supplémentaires effectués par ce dernier, dans le cadre des versements d'urgence prévus pour les demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture, de l'ostréiculture et de la production de sel gérés par l'OFIMER. Il a été noté également que ce montant avait été versé à l'État français le 14 octobre 2004.

Procédures judiciaires concernant les demandes formées contre le Fonds de 1992

- 3.3.7 Le Comité exécutif a pris note des actions en justice engagées par 795 demandeurs dont il est question à la section 7 du document 92FUND/EXC.26/4.
- 3.3.8 Il a été relevé que des accords de règlement à l'amiable avaient été conclus avec 393 de ces demandeurs et que les actions engagées par les 399 demandeurs restants (y compris 212 producteurs de sel) étaient en suspens. Il a été noté également que le montant total demandé dans le cadre de ces actions, à l'exclusion des demandes de l'État français et de TotalFinaElf, était de FF451 millions, soit €69 millions (£47 millions).
- 3.3.9 La délégation française a remercié l'Administrateur et s'est déclarée satisfaite de constater les progrès réalisés quant au traitement des demandes en suspens et dont elle espérait qu'ils se poursuivraient.

Jugements prononcés par le tribunal de commerce de Lorient et la Cour d'appel de Rennes

- 3.3.10 Le Comité a rappelé les 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.
- 3.3.11 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*.
- 3.3.12 Il a été rappelé que le tribunal de commerce avait déclaré dans son jugement qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité définis par le Fonds de 1992, qu'il avait pour fonction de déterminer s'il y avait eu un dommage et, dans l'affirmative, de l'évaluer conformément aux critères du droit français. Il a été rappelé également que le tribunal avait affirmé 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. En outre, il a été rappelé que, de l'avis du tribunal, le sinistre de l'*Erika* avait été la seule cause de pollution et des conséquences économiques en découlant, et que 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 (£7 300).
- 3.3.13 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 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 qu'après avoir fait la même déclaration au sujet des critères à appliquer, dont il est question au paragraphe 3.3.12, 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.
- 3.3.14 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait décidé, à sa 24ème session, tenue en février 2004, 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).
- 3.3.15 Le Comité a noté que la Cour d'appel, dans sa décision rendue le 25 mai 2004, avait rejeté la demande visée au paragraphe 3.3.11. Il a été relevé que la Cour n'avait pas appliqué les critères arrêtés par le Fonds de 1992 car elle estimait qu'ils ne liaient pas les tribunaux nationaux, mais qu'elle avait considéré que le demandeur n'avait pas démontré qu'il y avait un lien suffisant de causalité entre l'événement en question et le dommage allégué, et n'avait pas davantage prouvé qu'il s'était produit un quelconque dommage.
- 3.3.16 Il a été noté que les appels du Fonds contre les trois autres jugements étaient en instance auprès de la cour d'appel.

Jugement rendu par le tribunal civil de Nantes

- 3.3.17 Le Comité a rappelé qu'en janvier 2004, le tribunal civil (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, que le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes, au motif qu'elles ne répondaient pas aux critères de recevabilité définis par le 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 que le tribunal avait rejeté les demandes compte tenu des critères déterminés par le Fonds, 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*.

- 3.3.18 Il a été noté que les demandeurs n'avaient pas fait appel du jugement.

Jugement rendu par le tribunal de commerce de Rennes

- 3.3.19 Le Comité a rappelé 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 noté 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*.

- 3.3.20 Le Comité a rappelé que le Fonds de 1992 avait rejeté cette demande. Il a été rappelé que, concernant les ventes effectuées par d'autres tour-opérateurs ('demandes du secteur du tourisme de deuxième degré'), le Fonds avait estimé qu'il n'y avait pas de degré raisonnable de proximité entre la pollution et les pertes alléguées et que, pour ce qui est des ventes directes aux touristes, aucune perte n'avait été établie. Il a aussi été rappelé que le tribunal avait rejeté la demande. En outre, il a été rappelé qu'après s'être reporté aux critères de recevabilité des demandes au titre de préjudice économique pur, le tribunal avait soutenu qu'il n'avait pas été établi qu'il existait un degré raisonnable de proximité entre la pollution et le dommage déjà subi.

- 3.3.21 Le Comité a relevé que le demandeur avait fait appel du jugement.

Jugement rendu par le tribunal de commerce de Saint-Brieuc

- 3.3.22 Le Comité a relevé qu'en septembre 2004, le tribunal de commerce de Saint-Brieuc s'était prononcé sur une demande d'un montant de €33 265 (£22 850), présentée par l'exploitant d'un terrain de camping dans les Côtes d'Armor, c'est-à-dire dans la partie septentrionale de la Bretagne, pour des pertes qui auraient été subies en 2001 par suite du sinistre de l'*Erika*.

- 3.3.23 Le Comité a noté que l'exploitant de ce terrain de camping avait précédemment soumis une demande au titre de pertes subies en 2000, demande qui avait été approuvée et réglée par le Fonds de 1992, en décembre 2002. Il a été relevé que le Fonds avait estimé que, bien que ce terrain de camping se trouve dans le nord de la Bretagne, c'est-à-dire hors de la zone directement affectée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, ce déversement avait entraîné une perte d'activité commerciale pour la saison 2000. Toutefois, il a été noté qu'à quelques exceptions près, il ne restait plus de pollution sur les plages bretonnes après la fin de la saison 2000 et que, par conséquent, le Fonds de 1992 avait rejeté la demande présentée au titre de pertes survenues pendant la saison 2001 au motif que toute perte d'activité commerciale subie par l'exploitant de ce terrain de camping pendant cette saison ne provenait pas de la pollution des plages causée par l'*Erika*.

- 3.3.24 Le Comité a relevé que le tribunal avait néanmoins estimé que la demande était recevable car il avait considéré que la baisse du chiffre d'affaires en 2001, par rapport à 1999, était bel et bien due au sinistre de l'*Erika* et qu'il avait ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser des indemnités d'un montant de €26 719 (£18 350).

- 3.3.25 Il a été relevé que l'Administrateur se proposait d'interjeter appel au nom du Fonds de 1992 contre ce jugement.

Jugement rendu par le tribunal civil de Saintes

- 3.3.26 Le Comité exécutif a pris note également du jugement prononcé en septembre 2004 par le tribunal civil de première instance de Saintes. Il a été noté que le propriétaire d'un restaurant à Barzan, dans le département de Charente-Maritime, avait soumis une demande d'un montant

de €0 425 (£20 900), au titre de pertes qu'il aurait subies en 2000, par suite du sinistre de l'*Erika*. Le Comité a noté que le Fonds avait rejeté cette demande, au motif qu'elle ne satisfaisait pas aux critères de recevabilité des demandes présentées au titre du préjudice économique pur, en particulier à celui de la proximité géographique de l'activité du demandeur par rapport à la pollution, le restaurant se trouvant à plus de 130 kilomètres de la plage polluée de Charente-Maritime la plus proche. Il a été noté cependant que le demandeur avait soutenu que la pollution de certaines plages de Charente-Maritime avait eu pour conséquence de décourager les touristes de fréquenter un quelconque lieu de destination dans le département et que la demande respectait donc les critères définis par le Fonds en matière de proximité géographique.

3.3.27 Le Comité a relevé que, dans son jugement, le tribunal avait noté que les organes directeurs des FIPOL avaient établi des critères uniformes pour l'application de la définition du 'dommage par pollution', y compris le besoin d'un degré raisonnable de proximité, c'est-à-dire d'un lien de causalité suffisant entre la pollution et la perte alléguée et que pour déterminer s'il existait effectivement un lien suffisant, il fallait prendre en compte la proximité géographique entre les activités du demandeur et la pollution, le degré de dépendance économique du demandeur à l'égard de la ressource polluée, la mesure dans laquelle le demandeur disposait d'autres sources d'approvisionnement ou de débouchés commerciaux et la mesure dans laquelle l'activité commerciale du demandeur faisait intégralement partie de l'activité économique de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures. Il a été relevé que le tribunal avait déclaré qu'il y avait lieu d'appliquer ces critères aux fins de l'interprétation des Conventions de 1992, ce qui n'avait pas été contesté par le demandeur.

3.3.28 Le Comité a relevé en outre que le tribunal avait souligné que les plages polluées les plus proches du restaurant du demandeur se trouvaient à plus de 100 kilomètres et que le fait que ces plages se situaient dans le même département ne suffisait pas pour satisfaire aux critères de la proximité géographique. Il a été noté que le tribunal avait déclaré qu'il n'avait pas pu y avoir de confusion dans l'esprit des touristes entre les plages polluées et la partie de la côte où se trouvait le restaurant et que, de plus, le tribunal avait estimé que le demandeur ne pouvait être considéré comme économiquement tributaire de la ressource affectée. Il a été noté également que le tribunal avait estimé que le demandeur n'avait pas apporté de preuves à l'appui de son allégation, selon laquelle il y avait un lien de cause à effet entre la pollution due au sinistre de l'*Erika* et une baisse du nombre de touristes en visite dans la zone où se trouvait le restaurant ou la baisse du chiffre d'affaires de ce restaurant. Le Comité a noté que pour ces motifs, le tribunal avait rejeté la demande, considérant qu'elle ne respectait pas les critères de proximité géographique et de dépendance économique adoptés par les organes directeurs du Fonds et qu'il n'existait donc pas un degré raisonnable de proximité, ni un lien de causalité suffisant entre le sinistre et la perte alléguée.

Autres procédures judiciaires

3.3.29 Il a été noté qu'un certain nombre d'autres affaires avaient été jugées pendant la période allant de juin à septembre 2004 par divers tribunaux de première instance mais que ces tribunaux n'avaient pas encore rendu leur jugement.

3.4 Sinistres de l'*Al Jaziah 1* et du *Zeinab*

3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.26/5 (cf. document 71FUND/AC.15/14/5) concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1* et celui du *Zeinab*, qui sont survenus dans les Émirats arabes unis et dont le Fonds de 1971 ainsi que le Fonds de 1992 ont eu à connaître.

Al Jaziah 1

- 3.4.2 Il a été rappelé que l'*Al Jaziah 1* n'avait été couvert par aucune assurance en responsabilité, que des demandes pour £1,4 million avaient été soumises aux Fonds au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde et qu'elles avaient été approuvées à raison de £1,1 million et réglées par les Fonds. Le Comité a noté que toutes les autres demandes avaient été frappées de prescription et que par conséquent les Fonds n'auraient pas à verser d'autres indemnités.
- 3.4.3 Le Comité a rappelé que le procureur d'Abou Dhabi avait engagé une action au pénal contre le capitaine de l'*Al Jaziah 1*. Il a été rappelé que le tribunal avait soutenu notamment que le navire avait causé des dommages à l'environnement, ne répondait pas aux normes de sécurité de base et n'était pas en état de naviguer, que le fond du navire était percé en de nombreux endroits et que le Ministère des transports des Émirats arabes unis ne l'avait pas autorisé à transporter des hydrocarbures. Il a été rappelé en outre que le tribunal avait conclu que le navire avait coulé à cause de ces failles et que le capitaine avait été condamné à une amende de Dh5 000 (£850) pour avoir causé des dommages à l'environnement.
- 3.4.4 Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 avaient examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'intenter une action en recours contre le propriétaire de l'*Al Jaziah 1*. Le Comité a rappelé que, de l'avis des avocats des Fonds dans les Émirats arabes unis, les conclusions du tribunal pénal relatives à l'état d'innavigabilité en mer du navire seraient convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis. Il a également été rappelé que l'Administrateur avait estimé que le propriétaire du navire devait ou aurait dû savoir que le navire n'était pas en état de naviguer et que son naufrage était dû par conséquent à la négligence ou la faute personnelle du propriétaire. Il a été rappelé en outre que, de l'avis de l'Administrateur, le propriétaire du navire n'était pas, en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, en droit de limiter sa responsabilité, et que les Fonds devraient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.
- 3.4.5 Il a été rappelé que les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 avaient décidé que les Fonds devaient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire et qu'il avait été reconnu qu'en décidant d'engager une action en recours dans ce cas particulier, les Fonds s'écartaient de leur politique consistant à fonder leurs décisions en partie sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable (documents 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.5.9 et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.10.9).
- 3.4.6 Le Comité exécutif a rappelé qu'en janvier 2003, les Fonds avaient engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre la société à qui appartenait le navire et son unique propriétaire, demandant que les défendeurs versent Dh6,4 millions (£1,1 million) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.
- 3.4.7 Il a été rappelé que les défendeurs avaient déposé des argumentations selon lesquelles les Fonds n'avaient pas soumis d'élément de preuve juridique recevable concernant le sinistre ou de détail sur les pertes prétendument subies par les parties qui avaient subrogé leurs droits en faveur des Fonds, que la subrogation des droits des demandeurs n'avait pas été effectuée correctement selon le droit en vigueur aux Émirats arabes unis et que ces droits n'avaient pas d'existence légale étant donné que les demandeurs n'avaient pas exercé leur droit de demander réparation contre le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.
- 3.4.8 Il a été rappelé également que dans leurs argumentations, les Fonds avaient soutenu que le propriétaire du navire n'avait pas constitué de fonds de limitation en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les Fonds avaient indemnisé les personnes ayant subi des dommages par pollution, au lieu d'attendre que le propriétaire du navire ne le fasse conformément à la Convention sur la

responsabilité civile puisque rien n'indiquait que ledit propriétaire avait l'intention de les indemniser. De plus, les Fonds avaient soutenu que la subrogation des droits des demandeurs était fondée sur l'article 9 des Conventions portant création du Fonds et non pas sur le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis selon lequel il faut un jugement du tribunal pour déterminer qu'une partie peut acquérir des droits par subrogation afin de pouvoir engager une procédure contre un tiers. Le Comité a relevé en outre que les Fonds avaient également présenté au tribunal de nouveaux éléments de preuve relatifs au sinistre et aux pertes causées, notamment des documents provenant de différentes autorités gouvernementales.

- 3.4.9 Il a été noté qu'en novembre 2003, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi avait rendu un jugement préliminaire nommant un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par le Fonds de 1971. Il a été noté également que le Fonds et ses avocats avaient rencontré l'expert à deux reprises et lui avaient fourni les renseignements complémentaires qu'il avait requis, et que l'expert n'avait pas présenté son rapport. Il a été relevé également que le tribunal devait rendre son jugement avant fin 2004.

Zeinab

- 3.4.10 Le Comité a rappelé que le navire *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Iraq, avait sombré à environ 16 milles du littoral de Doubaï en avril 2001. Il a été rappelé que le *Zeinab* n'avait été inscrit auprès d'aucune société de classification ou couvert par aucune assurance en responsabilité.
- 3.4.11 Il a été rappelé que le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avaient décidé à leurs sessions de juin 2001 qu'étant donné que lors du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 et aussi aux Conventions de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités devaient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.
- 3.4.12 Il a été rappelé que les demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde avaient été approuvées à raison de £1 million et réglées par les Fonds. Il a été rappelé également que toutes les autres demandes avaient été forcloses et que les Fonds n'auraient donc pas à verser d'indemnités supplémentaires.
- 3.4.13 Il a été rappelé qu'à leurs sessions de février 2004, les organes directeurs du Fonds de 1971 et de 1992 respectivement avaient examiné la question de savoir si les Fonds devaient intenter une action en recours contre le propriétaire du *Zeinab*. Il a été rappelé que, soulignant que les FIPOL devaient en principe intenter un recours afin de décourager l'exploitation des navires sous-normes, les organes directeurs avaient 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 (documents 92FUND/EXC.24/8, paragraphe 3.2.8 et 71FUND/AC.13/8, paragraphe 3.2.8).

3.5 *Slops*

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.26/6 concernant le sinistre du *Slops* survenu en Grèce.
- 3.5.2 Il a été rappelé qu'à sa session de juillet 2000, le Comité exécutif avait décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens que donnent à ce terme la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

- 3.5.3 Il a été rappelé que deux entrepreneurs qui avaient mené à bien des opérations de nettoyage avaient engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, et que le tribunal de première instance avait prononcé son jugement en décembre 2002, soutenant que le *Slops* relevait bel et bien de la définition du terme 'navire'.
- 3.5.4 Le Comité a rappelé que le Fonds de 1992 avait fait appel de la décision et qu'en février 2004, la Cour d'appel avait annulé le jugement du tribunal de première instance et rejeté les demandes à l'encontre du Fonds aux motifs que le *Slops* ne répondait pas aux critères définis en vertu des Conventions et ne pouvait donc pas être considéré comme un 'navire'.
- 3.5.5 Il a été relevé que les demandeurs avaient fait appel auprès de la Cour suprême, faisant valoir que le *Slops* qui, par sa construction, avait toutes les caractéristiques d'un navire transportant des hydrocarbures, avait été au mouillage et utilisé comme une installation flottante de réception et de traitement de produits pétroliers provenant d'autres navires. Il a été relevé que les demandeurs avaient affirmé que par suite d'un incendie, une grosse quantité d'hydrocarbures chargés en vrac en tant que cargaison dans les citernes du navire s'était déversée. Le Comité a relevé que les demandeurs avaient soutenu que la Cour d'appel interprétait de façon incorrecte la définition de 'navire' dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que ce terme était défini de façon non seulement à empêcher la pollution mais aussi à indemniser les victimes de la pollution par les hydrocarbures ainsi que ceux qui contribuaient à prévenir une telle pollution. Il a été relevé que les demandeurs avaient en outre soutenu que la définition de 'navire' recouvrait aussi un engin construit pour le transport des hydrocarbures et qui, au moment du sinistre, n'accomplissait pas de voyages et était (pendant une période plus ou moins longue) immobile, opérant comme une unité de réception et de traitement des hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures et transportant des hydrocarbures dans ses citernes de cargaison, et ce d'autant plus que l'engin avait à son bord des résidus d'hydrocarbures provenant du transport et faisait courir un risque élevé de pollution dans des zones vitales comme les ports. Il a également été relevé que, de l'avis des demandeurs, la Cour d'appel avait examiné une question qui n'avait pas été invoquée, considérant qu'elle ne pouvait appuyer l'opinion selon laquelle il y avait eu, au moment du sinistre, des résidus d'hydrocarbures provenant du dernier voyage du *Slops*. Il a été relevé en outre que les demandeurs avaient fait valoir que la définition de 'navire' introduisait une présomption réfutable de présence de résidus à bord, et que le Fonds n'avait pas réfuté cette présomption.
- 3.5.6 Il a été relevé qu'une audience de la Cour suprême avait été fixée pour la fin février 2005.
- 3.5.7 Le Comité exécutif a fait sienne l'intention de l'Administrateur de déposer auprès de la Cour suprême une argumentation faisant valoir que la Cour d'appel avait interprété correctement la définition de 'navire' et que le pourvoi devrait être rejeté, en reprenant l'argumentation du Fonds dans la procédure devant la Cour d'appel, et en particulier qu'il n'était pas possible que les résidus de précédents voyages soient restés à bord, étant donné que le *Slops* avait été transformé en installation flottante de récupération d'hydrocarbures, et en faisant valoir qu'en tout état de cause, la prétendue présomption réfutable ne s'appliquerait pas dans cette affaire. Le Comité a également fait sienne l'intention de l'Administrateur d'attirer l'attention de la Cour suprême sur la Résolution N°8, adoptée en mai 2003, selon laquelle les tribunaux nationaux des États Parties aux Conventions de 1992 devaient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 relatives à l'interprétation et à l'application des Conventions.

3.6 Sinistre survenu en Suède

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.26/7 concernant le sinistre susvisé.

- 3.6.2 Le Comité a rappelé qu'en septembre 2000, des hydrocarbures persistants avaient échoué sur les rivages de deux îles situées au nord de l'île de Gotland, dans la mer Baltique, et sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm, et que les autorités suédoises avaient mené des opérations de nettoyage. Il a été rappelé que d'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Il a été relevé que, selon le Service des garde-côtes de Suède, l'analyse montrait que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondaient à ceux prélevés dans l'*Alambra*. Le Comité a relevé en outre que le propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.
- 3.6.3 Il a été rappelé que les autorités suédoises avaient engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage d'un montant de SKr5,3 millions (£400 000), et que le montant total des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*, de 32 684 760 DTS (£27,6 millions).
- 3.6.4 Il a été rappelé que les autorités suédoises avaient communiqué au Fonds de 1992 les résultats d'une analyse d'échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et de ceux qui avaient été prélevés sur plusieurs îles suédoises, et que, ayant examiné les résultats de ces analyses, l'Administrateur avait accepté la conclusion des autorités selon laquelle les échantillons prélevés sur les sites pollués ressemblaient beaucoup à ceux provenant de l'*Alambra*.
- 3.6.5 Le Comité a rappelé qu'en septembre 2003, le Gouvernement suédois avait engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action en justice contre le propriétaire et son assureur, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra* et demandant une indemnisation de SKr5,3 millions (£400 000) pour les opérations de nettoyage. Il a été rappelé en outre que le gouvernement avait également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 à titre de mesure de protection pour éviter que la demande d'indemnisation adressée au Fonds ne fût frappée de prescription, évoquant la responsabilité du Fonds de 1992 de l'indemniser si ni le propriétaire ni l'assureur n'étaient déclarés tenus de verser une indemnisation.
- 3.6.6 Le Comité a relevé que, donnant suite à une requête formulée par le Fonds de 1992, le tribunal de district avait décidé que l'action contre le Fonds serait suspendue jusqu'à ce que l'action contre le propriétaire/London Club ait été instruite.
- 3.6.7 Il a été relevé que le propriétaire et son assureur avaient présenté une argumentation dans laquelle ils rejetaient la demande du gouvernement, affirmant qu'il n'avait été fourni aucune preuve montrant que les hydrocarbures qui avaient pollué les îles provenaient de l'*Alambra*, et présentant des éléments de preuve émanant d'experts de la Heriot Watt University et de l'AEA Technology du Royaume-Uni, qui avaient mené une analyse comparative des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur la côte suédoise et sur l'*Alambra*. Il a été relevé que, de l'avis des experts, la conclusion formulée par le laboratoire de la police suédoise, à savoir que les échantillons prélevés sur le navire correspondaient aux échantillons prélevés sur la côte suédoise, était erronée. Il a également été relevé que les experts avaient fait valoir que les échantillons de la pollution avaient les caractéristiques du pétrole brut, tandis que les échantillons prélevés sur le navire correspondaient plus typiquement à un mélange de pétrole brut et de mazout.
- 3.6.8 Le Comité a relevé que les autorités suédoises avaient fait valoir que les échantillons de la pollution et les échantillons prélevés sur le navire étaient très semblables et que les légères différences dans les caractéristiques des échantillons pouvaient s'expliquer par l'exposition des

hydrocarbures aux intempéries après leur déversement. Il a été relevé que les autorités avaient fait observer que si les échantillons de la pollution avaient été du pétrole brut et les échantillons prélevés sur le navire un mélange de pétrole brut et de mazout, il y aurait eu entre ces deux types d'hydrocarbures des différences bien plus nombreuses, et plus nettes, que ce qu'avait démontré l'analyse.

- 3.6.9 Le Comité a relevé que l'Administrateur, ayant examiné les éléments de preuve présentés par le propriétaire du navire/son assureur et les autorités suédoises, avait considéré que les différences mises en évidence dans les profils d'hydrocarbures des échantillons de la pollution et des échantillons prélevés sur le navire étaient très légères et tenaient probablement à des variations méthodologiques et instrumentales plutôt qu'à des différences dans les échantillons, et que les profils d'hydrocarbures des échantillons prélevés tant sur le site pollué que sur le navire suggéraient avec force qu'il s'agissait de pétrole brut plutôt que de mazout.
- 3.6.10 Le Comité a fait sienne la conclusion de l'Administrateur tendant à affirmer qu'il n'y avait aucune raison d'être en désaccord avec les conclusions des autorités suédoises selon lesquelles les échantillons de pollution provenaient de l'*Alambra*.

3.7 Prestige

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Prestige* contenus dans les documents présentés par l'Administrateur (document 92FUND/EXC.26/8), par les délégations française et espagnole (document 92FUND/EXC.26/8/1) et par la délégation espagnole (documents 92FUND/EXC.26/8/2 et 92FUND/EXC.26/8/3).

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

- 3.7.2 Le Comité a rappelé qu'en décembre 2003, le Gouvernement espagnol avait décidé qu'il faudrait enlever la cargaison demeurant dans l'épave grâce à un système de va-et-vient de conteneurs en aluminium remplis par gravité par des orifices forés dans les citernes et qu'un contrat avait été signé entre le Gouvernement espagnol et la compagnie pétrolière espagnole Repsol YPF pour retirer le reste des hydrocarbures du *Prestige*. Le Comité a noté que l'enlèvement des hydrocarbures, qui avait commencé en mai 2004, s'était terminé en septembre 2004. Il a été noté que le Gouvernement espagnol avait évalué le coût des travaux à environ €100 millions (£68 millions).
- 3.7.3 La délégation d'observateurs espagnole a présenté le document 92FUND/EXC.26/8/3 qui récapitulait étape par étape les opérations menées pour retirer les hydrocarbures de l'épave du *Prestige*. Il a été noté qu'au total 13 600 tonnes de fuel-oil avaient été retirées, soit 95% de la cargaison qui restait à bord. Il a d'autre part été noté que des agents biologiques avaient été versés dans les citernes des sections de proue et de poupe afin d'accélérer la dégradation des hydrocarbures restant à bord et de minimiser le risque d'une nouvelle pollution.
- 3.7.4 La délégation espagnole a présenté au Comité exécutif un DVD illustrant les opérations d'enlèvement des hydrocarbures.

Situation concernant les demandes d'indemnisation en Espagne

- 3.7.5 Le Comité a noté que le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 632 demandes d'un montant total de €73 millions (£461 millions), y compris une demande d'un montant de €31,6 millions (£90 millions) présentée par un groupe de 58 associations de Galice, Asturies et Cantabrie représentant 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages ainsi que trois demandes du Gouvernement espagnol. Il a été rappelé que la première demande du Gouvernement espagnol, soumise en octobre 2003, s'élevait à €383,7 millions (£261 millions), la deuxième, soumise en janvier 2004, à €44,6 millions (£30 millions) et la troisième, soumise en avril 2004, à €85,5 millions (£58 millions). Il a également été rappelé que les demandes présentées par le Gouvernement espagnol concernaient les dépenses encourues jusqu'à la fin de

décembre 2003 pour des opérations de nettoyage en mer et à terre, les indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, des allègements fiscaux accordés à des entreprises ayant eu à souffrir du déversement, des dépenses administratives et les dépenses afférentes aux campagnes de publicité. Le Comité a noté qu'une des demandes concernant les opérations de nettoyage dans le Parc national de l'Atlantique qui s'élevait à €1,9 millions (£8 millions) avait été retirée, les fonds nécessaires à ces opérations ayant été obtenus d'une autre source.

- 3.7.6 Le Comité a rappelé que la première demande reçue du Gouvernement espagnol avait été provisoirement évaluée par l'Administrateur à €107 millions (£73 millions) et qu'un versement de €16 050 000 (£11,1 millions), correspondant à 15% du montant évalué, avait été effectué en décembre 2003. Il a aussi été rappelé que l'Administrateur a procédé à une évaluation générale du total des dommages recevables en Espagne qu'il a estimé à €303 millions (£206 millions) et que, comme l'Assemblée l'y avait autorisé, il avait également procédé en décembre 2003 à un autre versement de €11 505 000 (£28,8 millions) contre une garantie bancaire apportée par une banque espagnole ce qui a fait passer le montant total des versements effectués par le Fonds de 1992 au Gouvernement espagnol à €7 555 000 (£39,9 millions).
- 3.7.7 Dans sa présentation du document 92FUND/EXC.26/8/2, la délégation espagnole a déclaré que le montant total versé par le Fonds de 1992, indiqué au paragraphe 3.7.6 ci-dessus, avait été entièrement utilisé pour financer le système d'avances sur indemnités mis en place à l'intention des victimes en application du décret royal (Real Decreto-Ley) 4/2003 et du décret royal (Real Decreto-Ley) 4/2004. La délégation espagnole a indiqué que deux systèmes d'évaluation et de règlement des dommages avaient été mis en place, le premier se fondant sur une estimation objective à l'intention des victimes qui avaient reçu une aide directe lorsque l'accident s'était produit (à savoir les propriétaires de navires, les membres d'équipage, les ramasseurs de coquillages, les réparateurs de filets, les ouvriers des halles des marchés, les associations de pêcheurs et les grossistes) dont 90 % avaient vu leur cas traité. Il a été indiqué qu'environ €6,2 millions (£58 millions) avaient été versés en application de ce système.
- 3.7.8 Il a été noté que le second système, qui a été appliqué aux autres demandes, reposait sur une évaluation au cas par cas des dommages subis, établie par le Consorcio de Compensación de Seguros (le Consorcio), un organisme d'assurances appartenant à l'État. Il a été noté que le Consorcio collaborait étroitement avec le Fonds de 1992 pour procéder à ces évaluations.
- 3.7.9 La délégation espagnole a fait savoir qu'il existait un troisième système fondé sur la signature d'accords avec les administrations publiques des villes et des régions autonomes qui avaient soumis des demandes respectivement pour un total de €37,6 millions (£25 millions) et pour un total de €149,5 millions (£101 millions).
- 3.7.10 Le Comité a noté que la préparation de la quatrième demande du Gouvernement espagnol, d'un montant approximatif de €20 millions (£81 millions) était en voie d'achèvement.
- 3.7.11 Il a été noté que depuis décembre 2003, plusieurs réunions s'étaient tenues entre les représentants du Fonds de 1992 et les représentants du Gouvernement espagnol et qu'un volume considérable d'informations complémentaires avait été fourni à l'appui des demandes du Gouvernement. Le Comité a relevé que des discussions avaient lieu avec le Gouvernement espagnol pour rechercher les moyens d'accélérer l'examen du grand volume de documents concernant les opérations de nettoyage à terre.
- 3.7.12 Il a également été noté que 279 demandes autres que celles du Gouvernement espagnol, d'un montant total de €18,2 millions (£12,4 millions), avaient été évaluées à €1,2 million (£829 000), que pour bon nombre des demandes restantes les pièces justificatives fournies ne suffisaient pas et que ces pièces avaient été réclamées aux demandeurs. Il a été noté qu'un versement provisoire d'un total de €7 386 (£11 800) avait été effectué correspondant à 15% des montants évalués pour 36 des demandes évaluées. Le Comité a noté que 117 demandes avaient été rejetées, la plupart parce que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte, que 29 demandes étaient en cours d'examen par l'assureur du propriétaire du navire, la London

Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club) et par le Fonds et que pour les demandes restantes, on attendait une réponse des demandeurs ou que ces demandes étaient de nouveau en cours d'examen à la suite du désaccord exprimé par le demandeur sur le montant évalué.

Situation concernant les demandes d'indemnisation en France

- 3.7.13 Le Comité a noté que 296 demandes s'élevant au total à €86,9 millions (£59 millions) avaient été reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. Il a été noté que les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient examiné des demandes s'élevant au total à €31 944 (£430 000), soumises par 99 ostréiculteurs installés dans le bassin d'Arcachon près de Bordeaux au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance du marché provoquée par la pollution. Il a également été noté que 47 de ces demandes, d'un montant total de €85 149 (£194 000) avaient été évaluées à €14 305 (£78 000) et que les experts nommés par le London Club et le Fonds de 1992 examinaient les 52 autres demandes. Il a été noté par ailleurs que 197 demandes avaient été soumises, essentiellement par des entreprises appartenant au secteur du tourisme et au titre d'opérations de nettoyage, que 104 d'entre elles, d'un montant de €6,8 millions (£4,6 millions), avaient été évaluées à €3,2 millions (£2,2 millions) et que les 93 autres étaient en cours d'examen.
- 3.7.14 Le Comité a noté que des paiements d'un total de €6 438 (£66 000) avaient été effectués correspondant à 15% du montant évalué pour 25 demandes.
- 3.7.15 Il a été noté que des experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club procédaient à l'évaluation d'une demande d'un montant de €7,5 millions (£46 millions) soumise par le Gouvernement français en mai 2004 et concernant des dépenses encourues au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Il a également été noté qu'en octobre 2004, des représentants du Fonds et les experts de ce dernier s'étaient réunis avec des représentants du Gouvernement français pour discuter de la méthode d'évaluation suivie et des autres informations dont on avait besoin pour mener l'évaluation à son terme.

Situation concernant les demandes d'indemnisation au Portugal

- 3.7.16 Le Comité a noté que le Gouvernement portugais avait soumis des demandes s'élevant à €3,3 millions (£2,2 millions) au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Il a été noté qu'une réunion s'était tenue en juillet 2004 entre des représentants du Fonds de 1992 et des représentants des administrations concernées, à la suite de quoi le Gouvernement portugais s'était engagé à fournir un complément d'information à l'appui de sa demande.

Paiements effectués et aide financière apportée par les autorités espagnoles

- 3.7.17 Le Comité a rappelé que le Gouvernement espagnol et les autorités régionales avaient indemnisé à hauteur de €40 (£26,6) par jour toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquels figuraient des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers ainsi que des personnes dont le travail à terre était 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 ont 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 également été rappelé que le Gouvernement espagnol avait aussi 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.
- 3.7.18 Il a été d'autre part rappelé qu'en vertu des décrets royaux (Real Decreto-Ley) visés au paragraphe 3.7.7, le Gouvernement espagnol avait mis à disposition des fonds s'élevant au total à €249,5 millions (£170 millions). Il a été noté que les fonds disponibles pour dédommager les

pertes survenant en 2004 ont été limités par le décret à € millions (£2 millions) et que les demandeurs étaient tenus de soumettre des demandes pour ces pertes au plus tard le 31 mars 2005.

Montant d'indemnisation disponible

- 3.7.19 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 fonds de limitation.
- 3.7.20 Il a été rappelé que le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 pour ce sinistre, soit 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

- 3.7.21 Il a été rappelé que lors de la 25^{ème} session du Comité exécutif tenue en mai 2004, le Gouvernement espagnol avait évalué le total des dommages survenus en Espagne à €34,8 millions (£554 millions). D'autre part, il a été rappelé que le Gouvernement français avait estimé que le total des pertes enregistrées en France se situait entre €45,2 et 202,3 millions (£96 et 134 millions), même si, d'après les prévisions, les pertes maximales 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). Le Comité a noté que l'Administrateur n'avait pas reçu d'autres informations des Gouvernements espagnol, français et portugais sur l'impact général du sinistre.
- 3.7.22 Le Comité exécutif a pris note d'un document présenté par les délégations française et espagnole concernant entre autres le niveau des paiements (92FUND/EXC.26/8/1).
- 3.7.23 Le Comité a noté que les délégations française et espagnole avaient tenu des consultations sur la manière de traiter l'affaire du *Prestige* afin d'étudier les possibilités d'améliorer le règlement des demandes d'indemnisation. Il a été noté que de l'avis de ces délégations, le niveau d'indemnisation fixé à 15% à la 21^{ème} session du Comité exécutif, tenue en mai 2003, avait laissé les victimes dans une situation peu satisfaisante.
- 3.7.24 Il a été noté que l'administration espagnole, par suite du dispositif mis en place pour dédommager les victimes, avait eu à souffrir directement du faible niveau des paiements puisqu'elle avait dû engager de très fortes dépenses pour lutter contre les effets du sinistre et dédommager les victimes.
- 3.7.25 Il a également été noté qu'en France l'annonce de la fixation du niveau des paiements à 15%, qui constituait le niveau le plus faible de l'histoire des Fonds de 1971 et de 1992, avait déclenché des réactions d'incompréhension et d'hostilité à l'égard du système international. Il a été noté que du point de vue de la délégation française, malgré les pertes constatées, le petit nombre de demandes soumises pourrait s'expliquer du fait que, pour de nombreuses entreprises, un niveau d'indemnisation de 15% ne compensait pas le coût supplémentaire de la présentation d'une demande d'indemnisation ni le temps consacré à répondre aux demandes de renseignements des experts qui s'ensuivaient.
- 3.7.26 Il a été noté que les deux gouvernements avaient estimé que pour l'année à venir, relever le niveau d'indemnisation devrait être une priorité pour le Fonds de 1992, compte tenu notamment de l'échéance prochaine du délai de prescription de trois ans frappant les demandes d'indemnisation. Il a aussi été noté que, de l'avis de ces gouvernements, pour permettre aux victimes qui ne l'avaient pas encore fait de soumettre une demande dans les délais requis, il était

nécessaire de leur adresser un message clair afin qu'elles puissent juger, en fonction des pertes financières qu'elles estimaient avoir subies et du montant qu'elles étaient susceptibles de recouvrer, s'il y avait lieu ou non d'entreprendre une action judiciaire avant novembre 2005. Il a également été noté que, du point de vue des deux gouvernements, les demandeurs devraient être informés dès que possible de la possibilité d'être dédommagés car il serait particulièrement préjudiciable à l'image du Fonds que d'importants relèvements du niveau des paiements soient décidés après l'expiration du délai de prescription ce qui priverait un certain nombre de victimes de la possibilité de prendre les mesures appropriées.

- 3.7.27 Le Comité a noté que tant la délégation espagnole que la délégation française avaient demandé instamment au Fonds de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soient traitées rapidement les demandes reçues (qui représentaient une part importante des pertes estimatives pour chaque pays) afin qu'on puisse déterminer de manière réaliste la possibilité de relever le niveau d'indemnisation à la prochaine session du Comité et que pour ce faire, les deux délégations s'étaient de nouveau engagées à fournir aux experts du Fonds les explications dont ceux-ci pourraient avoir besoin.
- 3.7.28 L'Administrateur a déclaré que d'après les chiffres soumis par les gouvernements des trois pays touchés par le sinistre, le total des demandes susceptibles de donner lieu à indemnisation s'élevait à quelque €1 038 millions (£701 millions) (voir le paragraphe 8.4 du document 92FUND/EXC.26/8) et qu'il n'était donc pas possible, à son avis, de relever à ce stade le niveau des paiements au-delà de 15%. Il a fait observer que, conformément à la position adoptée par les organes directeurs des FIPOL, le niveau des paiements devrait être fixé en fonction des risques encourus par le Fonds de 1992 et non pas en fonction de l'évaluation des demandes à laquelle il a procédé. L'Administrateur a convenu qu'il importerait d'informer tous les demandeurs et les demandeurs potentiels des dispositions des Conventions prévoyant un délai de prescription de trois ans, mais il estimait que douze mois devant encore s'écouler avant le troisième anniversaire du sinistre, il était prématuré de faire dès à présent une annonce sur ce point. Il a proposé que, conformément à la pratique récemment adoptée, des détails sur les dispositions concernant ce délai pourraient être portés à la connaissance du public par l'intermédiaire des médias et d'organismes tels que les chambres de commerce, après consultation des gouvernements espagnol, français et portugais, d'ici le début de l'été 2005.
- 3.7.29 Un certain nombre de délégations ont indiqué que bien qu'elles soient d'accord sur le fait que le niveau de paiement de 15% actuel, le plus faible dans l'histoire des Fonds, était très défavorable aux demandeurs, le Fonds n'avait pas d'autres options que de maintenir ce niveau pour l'instant mais qu'il conviendrait de le revoir chaque fois que la possibilité s'en présenterait.
- 3.7.30 Vu l'incertitude qui demeurait 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 demandeurs concernés.

Enquête sur la cause du sinistre

- 3.7.31 Le Comité a rappelé que le tribunal de Corcubión (Espagne) avait mené une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il a été rappelé que le tribunal avait enquêté sur le rôle du capitaine du *Prestige*, d'un fonctionnaire qui est intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol et d'un gérant de la société gestionnaire du navire. Il a également été rappelé que la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer, qui relève 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 ne soit menée à son terme.
- 3.7.32 En ce qui concerne la France, le Comité a rappelé qu'un magistrat instructeur de Brest menait une enquête pénale sur la cause du sinistre.

Actions en justice en Espagne

- 3.7.33 La délégation espagnole a fait savoir que le juge d'instruction de Corcubión poursuivait l'enquête préliminaire dans le cadre de laquelle étaient incriminés le capitaine, le chef mécanicien et le premier officier du *Prestige*, le directeur des opérations de Universe Maritime, armateur du navire, et l'ancien directeur général de la marine marchande. Cette délégation a également fait savoir que l'administration espagnole avait appuyé la demande du capitaine du *Prestige* pour que les mesures de sauvegarde adoptées par le tribunal lui interdisant de quitter le territoire espagnol soient revues et qu'un appel interjeté par le capitaine avec l'appui de l'administration se trouvait en instance devant la cour d'appel (Audiencia Provincial).
- 3.7.34 Le Comité a noté que quelque 2000 demandeurs 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 149 de ces demandeurs avaient également présenté leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Le Comité a également noté qu'on s'attendait à ce que certains des demandeurs qui avaient passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol, en vertu des décrets-lois royaux visés au paragraphe 3.7.7, retireraient leurs demandes de la procédure.
- 3.7.35 Il a été noté qu'en juillet 2004, le Gouvernement espagnol avait soumis au tribunal de Corcubión une demande pour récupérer les €2 777 986 (£15,5 millions) déposés auprès du tribunal pour constituer le fonds de limitation, au motif qu'il avait à payer des indemnités aux victimes du déversement. Il a été noté que le Fonds de 1992 et d'autres parties à la procédure juridique engagée devant le tribunal de Corcubión avaient soumis des argumentations s'opposant à cette requête. Le Comité a noté que dans son argumentation, le Fonds de 1992 avait avancé que, conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le fonds de limitation devait être réparti par le tribunal entre tous les demandeurs qui étaient en droit d'obtenir une indemnisation au titre des dommages par pollution proportionnelle à leurs demandes établies, que le sinistre avait également eu un impact en France et au Portugal et que les victimes des dommages par pollution dans ces pays avaient droit à une part du fonds de limitation.
- 3.7.36 Le Comité a noté qu'en juillet 2004, le tribunal de Corcubión avait rejeté la demande du Gouvernement espagnol pour des raisons de procédure et que ce dernier avait fait appel de cette décision. La délégation espagnole a fait savoir que l'État espagnol, lorsqu'il avait demandé au tribunal de récupérer le fonds de limitation, n'avait jamais eu l'intention de faire valoir un quelconque droit sur ce fonds de limitation et que s'il avait pu utiliser le fonds pour rembourser les victimes, l'État aurait garanti au tribunal la totale disponibilité du fonds. Cette délégation a en outre déclaré que l'administration espagnole, tout bien pesé, avait décidé en octobre 2004 de retirer son recours.

Actions en justice en France

- 3.7.37 Il a été rappelé 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 polluée.
- 3.7.38 Il a également été rappelé 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 (Oléron) pour demander le versement provisoire de sommes atteignant au total environ €400 000 (£272 000). Le Comité a noté qu'en juillet 2004, le tribunal avait rendu un jugement en référé rejetant la demande au motif que les demandeurs n'avaient pas fourni suffisamment d'éléments de preuve permettant de justifier la procédure en référé et avait invité les demandeurs à soumettre leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux.

Actions en justice aux États-Unis

- 3.7.39 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 estimait initialement 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* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification. Il a aussi 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 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*.
- 3.7.40 Le Comité a relevé que le tribunal de New York avait rejeté la demande reconventionnelle présentée par l'ABS au motif que l'État espagnol avait droit à l'immunité absolue mais que l'ABS tentait d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.
- 3.7.41 Le Comité a rappelé que le Pays basque (Espagne) avait engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de Houston, au Texas, réclamant des indemnités au titre des frais de nettoyage et des sommes versées à des particuliers et des entreprises pour un montant de US\$50 millions (£28 millions) 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 rappelé que cette action en justice a été renvoyée au tribunal fédéral de première instance de New York qui traite de la demande présentée par l'État espagnol visée ci-dessus.

Action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre l'ABS

- 3.7.42 Le Comité exécutif a tenu une réunion privée, conformément à la règle iv) de son règlement intérieur pour étudier la question de savoir si le Fonds de 1992 devait engager une action récursoire contre l'American Bureau of Shipping (ABS). Seuls les représentants des États Membres du Fonds de 1992 ont assisté à la séance à huis clos visée aux paragraphes 3.7.43 à 3.7.72 ci-dessous.
- 3.7.43 L'Administrateur a présenté le document 92FUND/EXC.26/8/Add.1 dans lequel sont analysées les questions en cause.
- 3.7.44 Le Comité exécutif a rappelé la politique des FIPOLE en ce qui concerne les actions récursoires telle qu'établie par les Assemblées et qui peut se résumer comme suit:

La politique des Fonds consiste à intenter une action récursoire chaque fois que cela est approprié. Les Fonds doivent, dans chaque cas d'espèce, envisager s'il serait possible de recouvrer tous les montants qu'ils auraient versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Si des questions de principes sont en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant lorsque les Fonds envisageraient s'il convenait ou non d'intenter une action en justice. La décision des Fonds d'intenter ou non une telle action devrait être prise dans chaque cas particulier en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question.

- 3.7.45 Le Comité a rappelé que dans des cas antérieurs, les FIPOL n'avaient normalement pas pris de décision sur la question de savoir s'il convenait d'entreprendre des actions récursoires tant que l'enquête sur la cause du sinistre menée par les autorités compétentes ne s'était pas achevée ou que les Fonds n'avaient pas pu recevoir d'informations suffisantes sur ce point par d'autres voies. Il a toutefois été rappelé que dans certains cas, par exemple dans celui du sinistre de l'*Erika*, le Fonds avait pris sans tarder des mesures pour éviter qu'une action récursoire ne soit frappée de prescription.
- 3.7.46 Le Comité a relevé que dans le cas du sinistre du *Prestige*, le Fonds de 1992 n'avait pas encore été en mesure d'obtenir des renseignements détaillés sur la cause du sinistre et que les enquêtes menées en Espagne et en France, visées aux paragraphes 3.7.32 et 3.7.33 ci-dessus, n'avaient pas été menées à leur terme. Il a été relevé que l'Administrateur n'avait donc pas pu se faire une opinion définitive sur la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait engager des actions récursoires concernant le sinistre et, dans l'affirmative, contre quelles parties mais que l'État espagnol et le Pays basque ayant engagé une action contre l'ABS, il estimait qu'il serait souhaitable que le Comité exécutif étudie à ce stade la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait également engager une action contre l'ABS.
- 3.7.47 Le Comité a noté que du point de vue de l'Administrateur, le Fonds de 1992 a le choix entre deux juridictions possibles principalement, à savoir les États-Unis, où le défendeur s'est constitué en société, et l'Espagne, où la plus grande partie du dommage par pollution s'est produit. Il a été noté que même s'il serait peut-être possible d'engager cette action en France, au Portugal ou au Royaume-Uni – qui ont également été touchés par le sinistre – l'Administrateur était d'avis qu'il ne serait ni opportun ni utile que le Fonds engage une action dans ces juridictions.

Action récursoire aux États-Unis

- 3.7.48 Le Comité a noté qu'il était difficile de prévoir, à ce stade, si une action récursoire du Fonds contre l'ABS aurait des chances de réussir aux États-Unis. Il a également été noté que les tribunaux y étaient généralement réticents à tenir pour responsables vis-à-vis de tiers les sociétés de classification. Il a été noté que les avocats américains du Fonds de 1992 avaient fait savoir à l'Administrateur que jusqu'ici ils n'avaient pas été en mesure d'identifier une quelconque affaire aux États-Unis où une société de classification aurait été tenue pour responsable vis-à-vis de tiers.
- 3.7.49 Le Comité a noté qu'il ne serait possible d'évaluer correctement les chances pour le Fonds de 1992 d'obtenir gain de cause dans une action intentée à New York qu'après achèvement de la procédure de communication des pièces du dossier d'après les éléments de preuve disponibles. Il a également été noté qu'une partie du montant réclamé par le Fonds de 1992 dans le cadre d'une action récursoire porterait sur le préjudice économique pur et que le recouvrement du montant de ces pertes pourrait se révéler extrêmement difficile aux États-Unis.
- 3.7.50 Il a été noté que l'ABS était une société légalement constituée dans l'État de New York et qui avait son siège à Houston, Texas, et que l'État espagnol ayant engagé une action contre elle à New York, le Fonds pourrait peut-être coordonner son action avec celle de l'État espagnol. Il a également été noté que la procédure de communication des pièces du dossier dans les affaires civiles aux États-Unis permettrait au Fonds d'avoir accès aux documents qui pourraient être d'une grande aide dans ce litige. Il a en outre été relevé que les avoirs de l'ABS se trouvaient essentiellement aux États-Unis et qu'il serait donc relativement facile d'y mettre un jugement contre l'ABS à exécution.

- 3.7.51 Il a cependant été noté que les procédures de communication des pièces du dossier étaient très longues et que les frais de procès aux États-Unis étaient très élevés. Le Comité a noté que dans le cas où une action réussirait, le Fonds de 1992 ne serait normalement pas en mesure de recouvrer le montant de ses coûts mais qu'en cas d'échec, il ne serait normalement pas tenu de rembourser les frais encourus par l'ABS.
- 3.7.52 Le Comité a noté que les avocats américains du Fonds de 1992 avaient avisé l'Administrateur que bien que la période de prescription serait sans doute de trois ans à compter de la date du sinistre, si le Fonds devait engager une action contre l'ABS aux États-Unis, cette action devrait l'être dès que possible afin de permettre au Fonds de mener son action parallèlement aux actions récursoires engagées par l'État espagnol et le Pays basque.

Action récursoire en Espagne

- 3.7.53 Le Comité exécutif a relevé que l'Administrateur n'était pas en mesure d'exprimer un avis formel à ce stade quant aux chances qu'une action contre l'ABS avait d'aboutir en Espagne. Il a été noté que l'action du Fonds de 1992 devrait se fonder sur le fait que l'ABS a commis une négligence lors de ses inspections du *Prestige*. Il a également été noté que même si ces inspections n'ont pas été effectuées en Espagne, les conséquences qu'ont eues ces inspections supposément négligentes, à savoir la rupture du navire et la pollution qui s'en est suivie, s'étaient produites en Espagne. Le Comité a noté que les avocats espagnols du Fonds avaient informé l'Administrateur que les tribunaux espagnols reconnaîtraient sans doute leur compétence pour l'action récursoire intentée par le Fonds de 1992 contre l'ABS car le dommage par pollution était survenu en Espagne et l'ABS, qui avait plusieurs bureaux en Espagne, gérés par une société établie en Espagne (ABS Europe Ltd), ne serait pas exposé à une charge excessive pour se défendre dans une affaire de ce type en Espagne.
- 3.7.54 Le Comité a cependant noté qu'une action contre l'ABS se heurtait à des difficultés de procédure. Il a été rappelé que, comme cela était mentionné au paragraphe 3.7.32 ci-dessus, une action au pénal avait été intentée auprès d'un tribunal espagnol dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Il a été noté qu'en droit espagnol, quand une action au pénal est engagée, une action pour indemnisation fondée sur des faits identiques ou en grande partie identiques à ceux qui constituent la base de l'action au pénal, que ce soit contre le défendeur dans une procédure pénale ou contre d'autres parties, ne pouvait pas être engagée tant que le jugement définitif n'avait pas été rendu dans l'affaire au pénal. Le Comité a noté que les avocats espagnols du Fonds avaient précisé que, certes, une action pour recouvrement intentée par le Fonds contre l'ABS ne serait pas entièrement fondée sur les mêmes faits que ceux qui étaient à la base de l'action au pénal mais que les tribunaux considèreraient probablement que ces faits étaient en grande partie identiques et que par conséquent cette action serait suspendue en attendant la fin de l'action au pénal, qui durerait sans doute plusieurs années.
- 3.7.55 Le Comité a noté que la question de la prescription était également compliquée dans le cas de l'Espagne. Il a été noté que les avocats espagnols du Fonds de 1992 avaient fait savoir que la procédure pénale interromprait le délai de prescription pour les actions pour indemnisation fondées sur des faits identiques ou en grande partie identiques, et, ce, que les parties en cause dans les deux actions soient ou ne soient pas les mêmes. Il a aussi été noté que selon la jurisprudence espagnole, il était probable selon eux que les actions engagées au pénal auprès du tribunal de Corcurbión aient pour effet d'interrompre le délai de prescription durant lequel le Fonds devrait tenter un recours contre l'ABS, auquel cas le Fonds de 1992 devrait tenter une action contre l'ABS au cours de l'année suivant le jugement définitif de la procédure pénale devant les tribunaux espagnols dans le cadre du sinistre du *Prestige*.
- 3.7.56 Il a été noté qu'en tout état de cause, en vertu d'une disposition générale du Code civil espagnol, le délai de prescription pour tout type d'action court à compter de la date à laquelle le demandeur pourrait exercer son droit, sauf dispositions spécifiques contraires. Il a aussi été

noté que les avocats espagnols du Fonds avaient fait savoir qu'en engageant des actions aux États-Unis, au cours de l'année qui avait suivi le sinistre, l'État espagnol et les autorités régionales du Pays Basque avaient interrompu le délai de prescription d'un an pour tout dommage visé par ces actions et que lorsque le Fonds de 1992 avait versé des indemnités pour tout dommage visé par ces actions, il avait acquis par subrogation à concurrence des montants versés, les droits des victimes, y compris leurs droits contre l'ABS.

- 3.7.57 Il a été noté que le système juridique espagnol ne prévoyait pas de procédure pour la communication des pièces du dossier du genre de celle qui est applicable aux États-Unis et qu'il serait donc plus difficile pour le Fonds de 1992 d'avoir accès aux documents sous le contrôle de l'ABS. Il a aussi été noté qu'il ne serait probablement pas possible pour le Fonds de 1992 d'avoir accès aux documents fournis à l'État espagnol dans le cadre de la procédure de New York conformément aux procédures en vigueur aux États-Unis concernant la communication des pièces du dossier puisqu'en vertu de la réglementation régissant ces procédures, l'État espagnol ne serait pas en droit de communiquer ces documents à des tierces parties.
- 3.7.58 Il a aussi été noté que lorsqu'une action est engagée devant un tribunal espagnol, le demandeur doit présenter la preuve sur laquelle cette action est fondée. Il a aussi été noté que de l'avis des avocats espagnols du Fonds, si le Fonds devait engager une action contre l'ABS en Espagne, il ne devrait donc pas le faire avant que les résultats des enquêtes sur les causes du sinistre soient disponibles.
- 3.7.59 Le Comité a noté que l'ABS ne disposait sans doute pas d'avoirs importants en Espagne et que si le Fonds devait obtenir en sa faveur un jugement définitif en Espagne contre l'ABS, il pourrait être très difficile de mettre à exécution le jugement espagnol contre l'ABS aux États-Unis.

Considérations exprimées par le Comité exécutif

- 3.7.60 Il a été noté qu'en ce qui concerne les États-Unis, le Fonds de 1992 engagerait une action devant la juridiction d'un pays non Membre, où les procès étaient très onéreux et les chances de réussite très incertaines. Il a été noté en revanche que le Fonds, par le biais du processus de communication des pièces du dossier avant l'audience, aurait accès aux documents susceptibles de fournir des éléments de preuve essentiels sur lesquels fonder l'action en question et qu'il serait relativement facile de mettre à exécution un jugement contre les avoirs de l'ABS.
- 3.7.61 Le Comité a noté que d'après les avis des avocats américains du Fonds, il était peu probable qu'une action du Fonds de 1992 contre l'ABS aux États-Unis puisse être suspendue en attendant les résultats de l'enquête sur la cause du sinistre ou l'issue de l'action engagée par l'État espagnol contre l'ABS et donc que, si le Fonds devait intenter un procès aux États-Unis, cela entraînerait des dépens considérables dès le début. Il a été noté que selon les points de vue des avocats américains et espagnols du Fonds, il ne serait normalement pas possible au Fonds, une fois qu'il aurait engagé une action contre l'ABS aux États-Unis, d'abandonner cette action et d'en intenter une nouvelle en Espagne.
- 3.7.62 Pour ce qui est d'une action en Espagne, le Comité a noté qu'elle serait probablement suspendue en attendant la conclusion de la procédure pénale par un jugement définitif, qu'en Espagne, les possibilités d'accéder aux documents en possession du défendeur étaient limitées et qu'il serait peut-être plus difficile de mettre à exécution un jugement favorable rendu par un tribunal espagnol contre les avoirs de l'ABS aux États-Unis.
- 3.7.63 Au sujet de la possibilité de voir les tribunaux tenir l'ABS pour responsable envers le Fonds, le Comité a noté que la jurisprudence relative aux actions pour indemnisation en dehors des relations contractuelles ou quasi-contractuelles n'était pas favorable au Fonds de 1992, que ce soit aux États-Unis ou en Espagne et qu'il était clair qu'une action intentée par le Fonds se rapporterait à une situation extra-contractuelle.

- 3.7.64 Le Comité a cependant noté que ces dernières années, la question de la sécurité de la navigation était devenue un problème majeur et qu'il était possible que les tribunaux, en particulier les tribunaux européens, soient davantage enclins à imposer une responsabilité également dans les situations extra-contractuelles aux personnes qui par négligence causent des sinistres par pollution ou y contribuent. Il a d'autre part été noté que les éléments de preuve qui seraient produits dans le contexte de toute procédure juridique établiraient peut-être que l'ABS avait fait preuve de négligence lorsqu'il avait inspecté le *Prestige*.
- 3.7.65 Le Comité a noté qu'étant donné l'ampleur des dommages par pollution causés par le sinistre du *Prestige* en Espagne, en France et au Portugal par rapport au montant total disponible en vertu des Conventions de 1992, l'État espagnol (comme tous les autres demandeurs) serait loin d'être intégralement indemnisé en vertu des Conventions au titre des dommages par pollution qu'il a subis et que même si l'action du Fonds de 1992 contre l'ABS - qu'elle soit intentée aux États-Unis ou en Espagne - réussissait, il n'était pas certain que le Fonds serait en mesure de recouvrer des montants importants. Il a été noté que le montant de la demande de l'État espagnol contre l'ABS était déjà élevé au point que, même si l'action de l'État espagnol n'aboutissait que partiellement, la couverture d'assurance de l'ABS ne serait probablement pas suffisante ou l'ABS ne serait sans doute pas en mesure de payer le solde et que si un recours du Fonds de 1992 contre l'ABS réussissait, le Fonds se trouverait dans une situation de concurrence par rapport à l'État espagnol et aux autorités régionales du Pays Basque pour ce qui est des sommes qui pourraient être disponibles aux fins de l'application des jugements contre l'ABS.
- 3.7.66 Il a été noté qu'étant donné les dépens très élevés que le Fonds de 1992 encourrait s'il engageait une action en recours contre l'ABS aux États-Unis, le risque considérable de déchet de cette action et la difficulté pour le Fonds de recouvrer les sommes versées au titre du préjudice économique pur, l'Administrateur estimait, tout compte fait, que si une action en recours était engagée, il serait préférable qu'elle le soit en Espagne. Il a toutefois été noté qu'il n'était pas certain qu'une action engagée en Espagne puisse être couronnée de succès, et qu'il y aurait des difficultés de procédure, y compris des problèmes de prescription.
- 3.7.67 En ce qui concerne le calendrier d'une action en recours, le Comité a noté que l'Administrateur considérait que si le Fonds devait engager une action en Espagne, il devrait au préalable attendre que les résultats des enquêtes sur les causes du sinistre soient connus mais que si, en revanche, le recours était engagé aux États-Unis, cette action devrait, de l'avis de l'Administrateur, être engagée dès que possible.
- 3.7.68 Une délégation a demandé, s'agissant des possibilités d'entreprendre une action juridique aux États-Unis, si le Fonds de 1992 pourrait avoir avantage à demander aux deux parties à l'action judiciaire en cours de lui fournir tous les faits relatifs à l'affaire. Cette délégation a également demandé si l'on pourrait éviter des dépenses pendant les premières étapes d'une procédure en rabaisant le montant réclamé à l'ABS. L'avocat américain du Fonds de 1992 a fait savoir qu'il était tout à fait improbable que l'ABS soit disposé à partager volontairement une quelconque information avec le Fonds et que toutes informations obtenues par l'État espagnol, dans le cadre de la procédure de communication des pièces du dossier, seraient confidentielles et ne pourraient donc être divulguées à des tiers. Il a d'autre part fait savoir que les frais d'avocats étaient facturés à l'heure, le tarif dépendant de l'expérience des avocats agissant au nom du Fonds et le coût ne variant pas en fonction de l'importance de la demande.
- 3.7.69 Toutes les délégations ont réaffirmé leur soutien à la politique du Fonds tendant à engager des actions récursoires contre des tiers chaque fois que cela était approprié. Toutefois, plusieurs délégations ont été d'avis qu'il était prématuré de décider à ce stade s'il y avait lieu ou non d'engager une action récursoire contre l'ABS étant donné le manque d'éléments d'appréciation.
- 3.7.70 La plupart des délégations ont été d'avis que le Fonds de 1992 ne devrait pas engager d'action récursoire aux États-Unis dans la mesure où les coûts seraient très élevés et où il y avait peu de chances de succès. Ces délégations ont fait savoir que s'il était décidé qu'une action récursoire

se justifiait compte tenu d'autres éléments obtenus dans le cadre des enquêtes en cours sur la cause du sinistre, il serait préférable d'entreprendre cette action en Espagne. Ces délégations ont également noté que l'introduction d'une action légale en Espagne n'était pas soumise à des considérations de délai imminent de prescription et que toute décision devrait donc être repoussée en attendant l'issue de ces enquêtes.

- 3.7.71 Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas tenter d'action récursoire contre l'ABS aux États-Unis. Il a d'autre part décidé de repousser toute décision concernant une telle action contre l'ABS en Espagne jusqu'à ce que d'autres détails sur la cause du sinistre du *Prestige* soient connus. L'Administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux États-Unis, de suivre les enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toutes mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 dans toute juridiction pertinente.
- 3.7.72 Le Comité a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds vis-à-vis des actions en justice engagées contre d'autres parties.

3.8 Sinistres coréens

- 3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.26/9 relatifs à six sinistres survenus en République de Corée.

Buyang

- 3.8.2 Le Comité a rappelé que le navire-citerne coréen *Buyang* (187 tjb) avait heurté une roche submergée sous le grand pont de Geoje reliant la ville de Tongyeong à l'île de Geoje (République de Corée), et qu'on estimait que 35 à 45 tonnes de fuel lourd s'étaient par la suite déversées d'une citerne percée.
- 3.8.3 Le Comité a relevé que ce sinistre n'avait donné lieu à aucune demande en suspens et que, étant donné que le montant total des demandes approuvées était bien inférieur au montant de limitation applicable au *Buyang*, le Fonds de 1992 ne serait pas tenu de verser d'indemnités.

Hana

- 3.8.4 Le Comité a rappelé que le caboteur-citerne coréen *Hana* (196 tjb), qui était amarré le long d'un débarcadère de l'île Youngdo (Busan), en République de Corée, avait été heurté par un autre caboteur-citerne, le *Haedong* (699 tjb), et que sous l'effet de cette collision, la tôle d'enveloppe de l'une des citernes à cargaison du *Hana* avait été percée et environ 34 tonnes de fuel-oil moyen s'étaient déversées.
- 3.8.5 Il a été relevé que ce sinistre n'avait donné lieu à aucune demande en suspens et que, étant donné que le montant total des demandes approuvées était bien inférieur au montant de limitation applicable au *Hana*, le Fonds de 1992 ne serait pas tenu de verser d'indemnités.

Duck Yang

- 3.8.6 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 qu'il avait heurté une barge ainsi que le mur de quai de l'appontement 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 restant à bord avaient alors été transbordés sur un autre pétrolier.

- 3.8.7 Le Comité a relevé que ce sinistre n'avait donné lieu à aucune demande en suspens et que, étant donné que le montant total des demandes approuvées était bien inférieur au montant de limitation applicable au *Duck Yang*, le Fonds de 1992 ne serait pas tenu de verser d'indemnités.

Kyung Won

- 3.8.8 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 une digue lors du passage du typhon 'Maemi'. Il a été relevé qu'une centaine de tonnes de fuel-oil lourd s'étaient échappées de fissures dans la citerne à cargaison.
- 3.8.9 Il a été rappelé que le Fonds de 1992 avait engagé une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact éventuel de la pollution sur la pêche et la mariculture.
- 3.8.10 Il a été rappelé qu'à sa 22ème session, tenue en octobre 2003, le Comité exécutif avait décidé que puisque le *Kyung Won* n'avait pas d'assurance en 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 devrait 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 et 3.11.18).
- 3.8.11 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 par le Fonds de 1992 à raison de Won 2 921 millions (£1,4 million) et que des demandes au titre de la pêche et de la mariculture d'un montant total de Won 3 672 millions (£1,7 million) avaient été approuvées à hauteur de Won 407 millions (£188 000). Il a également été relevé qu'on ne s'attendait pas à recevoir d'autres demandes au titre de ce sinistre.

Jeong Yang

- 3.8.12 Le Comité a rappelé que, peu après avoir quitté le terminal L-G Caltex situé près de Yeosu (République de Corée), 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 léger. Il a également été rappelé que, du fait de cette collision, 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 rappelé que le *Jeong Yang* s'était échoué sur une côte boueuse en tentant d'éviter la collision mais avait été renfloué à l'aide d'un remorqueur. Il a été rappelé en outre que la cargaison restée à bord du *Jeong Yang* avait été déchargée.
- 3.8.13 Il a été rappelé que, 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 et 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 rappelé toutefois que des boules de goudron pouvant faire jusqu'à 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 plus de 22 kilomètres du littoral de Namhaedo, à l'est du terminal.
- 3.8.14 Le Comité a rappelé que le *Jeong Yang* était inscrit auprès de la Sveriges Angfartygs Assurans Förening (Swedish Club), et le *Sung Hae* auprès de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club). Il a également été rappelé que le Swedish Club et le Fonds de 1992 avaient conjointement nommé des experts coréens qu'ils avaient chargés de suivre les opérations de nettoyage et d'aider à évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution.

- 3.8.15 Il a été rappelé qu'en janvier 2004, les autorités coréennes avaient enjoint au propriétaire du navire d'effectuer des études d'impact sur l'environnement après un déversement dans les trois mois à compter de la date du sinistre, en application de la loi coréenne sur la prévention de la pollution des mers, qui prescrivait d'effectuer de telles études si le volume du déversement était supérieur à 50 kilolitres et s'était étendu, ou risquait de s'étendre, sur une superficie de 100 000 mètres carrés ou plus. Il a également été rappelé que la loi énonçait les sujets sur lesquels devaient porter ces études, à savoir la description de l'environnement naturel et l'impact des hydrocarbures sur les écosystèmes marins, les produits de la mer et l'environnement socioéconomique. Il a été rappelé en outre qu'en émettant cette injonction, les autorités coréennes avaient fourni au propriétaire du navire les noms de quatre instituts de recherche entre lesquels choisir afin de faire effectuer les études demandées.
- 3.8.16 Le Comité a relevé que le Swedish Club et le Fonds de 1992 avaient protesté auprès des autorités coréennes en faisant valoir que toute décision de mener des études devrait être prise au cas par cas, et qu'ils avaient appelé l'attention sur le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds et ses critères de recevabilité en matière d'études après un déversement. Il a été relevé que le Fonds et le Club avaient argué du fait que la majeure partie du déversement dû au *Jeong Yang* avait été retenue et récupérée dans les limites d'un port désigné situé dans une zone fortement industrialisée et que, par conséquent, un impact majeur sur l'environnement marin était improbable. Il a également été relevé que les autorités avaient pris note des préoccupations exprimées par le Club et le Fonds mais avaient déclaré n'avoir d'autre choix que de se conformer à la législation susmentionnée.
- 3.8.17 Il a été relevé qu'en mars 2004, deux des instituts de recherche désignés avaient soumis des propositions détaillées d'études relatives aux domaines mentionnés au paragraphe 3.8.15, que le Fonds ayant présenté des observations au sujet de ces deux propositions, l'un des instituts avait soumis une proposition révisée qui tenait compte de la plupart des préoccupations du Fonds liées à la nature et à l'ampleur du régime d'échantillonnage et d'analyse à adopter et à l'examen de l'impact socioéconomique du déversement. Le Comité a relevé que, sur la base de cette présentation révisée, le Swedish Club et le Fonds de 1992 avaient admis la recevabilité de principe des coûts de l'étude, fixés à Won 140 millions (£65 000).
- 3.8.18 Le Comité a relevé que toutes les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, d'un montant total de Won 4 917 millions (£2,3 millions), avaient été approuvées et acquittées à raison de Won 3 992 millions (£1,9 million), que les demandes au titre de la pêche, d'un montant total de Won 1 065 millions (£496 000), avaient été approuvées et acquittées à raison de Won 78,4 millions (£37 000), et que des demandes d'un montant total de Won 115 millions (£54 000) au titre des pertes alléguées du fait de l'interruption des opérations des navires dans le port de Yeosu étaient en cours d'évaluation.
- 3.8.19 Il a été rappelé 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). Le Comité a relevé que, étant donné que le montant total des demandes approuvées et en suspens était bien inférieur à ce montant, le Fonds de 1992 ne serait pas tenu de verser d'indemnités en rapport avec ce sinistre.

N°11 Hae Woon

- 3.8.20 Le Comité exécutif a relevé que, le 22 juillet 2004, le navire-citerne coréen *N°11 Hae Woon* (110 tjb) était entré en collision avec le bateau de pêche coréen *N°5 Dae Woon* (94 tjb) au large de l'île de Geoje (République de Corée), et qu'on estimait qu'une citerne à cargaison aurait laissé échapper quelque 12 tonnes de fuel-oil lourd dans la mer. Il a été relevé que le propriétaire du navire avait pris des dispositions pour que la cargaison restant à bord fût transbordée sur deux autres navires. Il a également été relevé que la coque, endommagée, ayant été réparée temporairement, le navire s'était dirigé vers Yeosu le 23 juillet pour y être réparé de façon permanente.

- 3.8.21 Il a été relevé que les hydrocarbures déversés avaient dérivé vers plusieurs plages de loisirs très fréquentées dans et autour de Busan.
- 3.8.22 Il a été relevé que la police maritime de Busan, assistée de sept entreprises de nettoyage, avait monté une opération de récupération d'hydrocarbures en mer de grande ampleur à laquelle avaient participé 32 navires d'intervention et 14 bateaux de pêche, et que quelque 2 000 mètres de barrages avaient été déployés pour éloigner les hydrocarbures des plages de loisirs. Grâce à un effort concerté pour récupérer les hydrocarbures en mer et au fait que le vent ait tourné, le littoral n'avait pas été touché. Il a également été relevé que les opérations de nettoyage s'étaient terminées le 24 juillet, lorsqu'il avait été établi que la faible quantité d'hydrocarbures qui restait en mer ne représentait plus une menace pour la côte coréenne.
- 3.8.23 Le Comité a relevé que le *N°11 Hae Woon* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korean Shipping Association (KSA). Il a été relevé que cette association et le Fonds de 1992 avaient chargé conjointement des inspecteurs et des experts coréens de se rendre sur les lieux du sinistre pour surveiller les opérations de nettoyage et aider à évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution.
- 3.8.24 Le Comité a relevé que le montant de limitation applicable au *N°11 Hae Woon* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,5 millions de DTS (£3,8 millions).
- 3.8.25 Il a été relevé des demandes d'un montant total de Won 232 millions (£108 000) avaient été présentées au propriétaire du navire au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.
- 3.8.26 Le Comité a relevé que, étant donné que le littoral n'avait pas été contaminé et qu'il n'y avait eu aucun impact sur la pêche ou la mariculture, le coût total du sinistre devrait s'établir bien en deçà du montant de limitation applicable au navire, et que le Fonds de 1992 ne serait donc pas tenu de verser d'indemnités.
- 3.9 Sinistre survenu au Royaume de Bahreïn
- 3.9.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.26/10 au sujet d'un déversement d'hydrocarbures survenu au Royaume de Bahreïn.
- 3.9.2 Le Comité a rappelé que le 15 mars 2003, la police de l'air de Bahreïn (Air Wing of the Bahrain Ministry of Interior) avait signalé la présence d'une nappe de pétrole à 20 milles au large de la côte nord du Bahreïn. Il a été relevé que quelques jours plus tard, environ 18 kilomètres de littoral avaient 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.
- 3.9.3 Il a été rappelé que les enquêtes menées par les autorités de Bahreïn et le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC), qui s'appuyaient notamment sur des analyses chimiques, une interprétation de l'imagerie par satellite et des analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole, avaient amené les autorités à conclure que le déversement d'hydrocarbures s'était produit le 8 mars 2003 ou autour de cette date, à proximité du mouillage du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah (Arabie saoudite) mais qu'aucun navire n'avait été identifié comme étant à l'origine du déversement. Le Comité a relevé qu'il ressortait des analyses des nappes de pétrole qu'il s'agissait très probablement de brut d'Iraq (Bassorah) et qu'en raison de l'état relativement peu dégradé de ces hydrocarbures, le déversement n'avait pas pu avoir lieu dans les eaux irakiennes.
- 3.9.4 Il a été rappelé que compte tenu des éléments de preuve présentés par les autorités de Bahreïn et le MEMAC, 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 se livrant à des opérations illégales de contrebande de pétrole. Le Comité a rappelé également que l'Administrateur avait donc estimé que les demandes pour dommages de pollution nées de ce sinistre étaient couvertes 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.

- 3.9.5 Il a été rappelé qu'à sa 25^{ème} session, tenue en mai 2004, le Comité exécutif avait 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 (document 92FUND/EXC.25/6, paragraphe 3.3.16).
- 3.9.6 Il a été rappelé que le Service des garde-côtes de Bahreïn avait aidé la Commission publique de la protection des ressources marines, de l'environnement et de la faune sauvage, à effectuer des opérations de nettoyage en mer entre le 15 et le 24 mars 2003. Il a été rappelé également que le 22 mars, les responsables de la météorologie et de l'environnement de l'Arabie saoudite avaient fourni aux autorités de Bahreïn environ 2000 mètres de barrages flottants et un navire écopeur et que ce matériel avait été rendu à l'Arabie saoudite le 28 mars.
- 3.9.7 Il a été rappelé que le Ministère de l'électricité et de l'eau avait déployé des barrages à proximité des prises d'eau de mer des centrales électriques et des usines de dessalement de Sitra et de Hidd, ainsi que de l'usine de dessalement d'Addur et qu'il avait également procédé à des opérations de nettoyage du littoral pour empêcher les hydrocarbures de souiller les circuits de refroidissement et les charges d'alimentation de ces installations.
- 3.9.8 Il a été rappelé en outre que du 19 mars au 18 avril 2003, le Ministère des municipalités et de l'agriculture et la compagnie pétrolière de Bahreïn, la Bahrain Petroleum Company (BAPCO), avaient effectué d'importantes opérations de nettoyage du littoral et évacué les déchets mazoutés.
- 3.9.9 Le Comité a relevé que sept demandes, d'un montant total de US\$1,1 million (£634 000), au titre des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage, avaient été évaluées à US\$610 000 (£339 000) et que cinq d'entre elles, pour US\$560 000 (£311 000), avaient été approuvées par l'Administrateur à raison de US\$477 000 (£265 000). Il a été noté également que des demandes de US\$1,6 million (£900 000), soumises par la Direction des ressources marines, pour le compte de 221 pêcheurs au titre des dommages aux biens et du préjudice économique, avaient été évaluées à US\$485 000 (£270 000) mais qu'elles n'avaient jusqu'ici pas été approuvées.

4 Sessions à venir

- 4.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 27^{ème} session le 22 octobre 2004.
- 4.2 Le Comité a décidé de tenir, si nécessaire, ses sessions suivantes pendant les semaines commençant le 28 février et le 31 mai 2005.
- 4.3 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa session normale d'automne pendant la semaine commençant le 17 octobre 2005.

5 Divers

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

6 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel que figurant dans le document 92FUND/EXC.26/WP.1, a été adopté.
