



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

COMITÉ EXÉCUTIF  
28ème session  
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.28/8  
18 mars 2005  
Original: ANGLAIS

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

(tenu les 14, 15 et 21 mars 2005)

Présidente: Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande)

Vice-Président: M. Volker Schöfisch (Allemagne)

### *Ouverture de la session*

En l'absence de la Présidente, Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande), la 28ème session du Comité exécutif a été ouverte par le Vice-Président, M. Volker Schöfisch (Allemagne), qui a assuré la présidence sauf lorsque les travaux ont porté sur le sinistre survenu en Allemagne (paragraphes 3.1.1 à 3.1.30).

### **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.28/1.

### **2 Examen des pouvoirs des représentants**

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

Algérie	Fédération de Russie	Portugal
Allemagne	Finlande	République de Corée
Australie	Italie	Royaume-Uni
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Japon	Uruguay
Émirats arabes unis	Pays-Bas	

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:

Antigua-et-Barbuda	Îles Marshall	Oman
Argentine	Irlande	Panama
Bahamas	Kenya	Philippines
Belgique	Lettonie	Pologne
Cameroun	Libéria	Qatar
Canada	Lituanie	Sierra Leone
Chypre	Malte	Singapour
Danemark	Maroc	Suède
Espagne	Mexique	Trinité-et-Tobago
France	Monaco	Tunisie
Gabon	Nigéria	Turquie
Ghana	Norvège	Vanuatu
Grèce	Nouvelle-Zélande	Venezuela

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	Côte d'Ivoire	Pérou
Bénin	Équateur	République démocratique populaire de Corée
Brésil	Iran (République islamique d')	
Chili		

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 complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire)  
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:*

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

### **3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître**

#### **3.1 Sinistre survenu en Allemagne**

- 3.1.1 Étant donné que ce sinistre est survenu dans son pays et qu'il avait donné lieu à une demande d'indemnisation de la part de la République fédérale d'Allemagne, le Vice-Président a proposé de ne pas présider cette partie de la session. Le Comité exécutif a chargé M. John Wren (Royaume-Uni) de présider les débats consacrés à ce sinistre.
- 3.1.2 Le Comité a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.28/2.
- 3.1.3 Le Comité a rappelé que, entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut avait pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Il a été rappelé que les autorités allemandes avaient mené les opérations de nettoyage en mer et à terre, et qu'environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable avaient été évacuées des plages.
- 3.1.4 Il a été rappelé que l'enquête menée par les autorités allemandes avait révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996, et que, d'après elles, il restait à bord quelque 46 m<sup>3</sup> de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.
- 3.1.5 Le Comité a rappelé que les autorités allemandes avaient pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui avaient demandé d'accepter la responsabilité de la pollution causée par les hydrocarbures, précisant que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires. Il a été rappelé que le propriétaire du navire et son assureur P&I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (ci-après le West of England Club), avaient rejeté toute responsabilité pour le déversement.
- 3.1.6 Le Comité a également rappelé que les autorités allemandes avaient informé le Fonds de 1992 que, si leurs tentatives pour recouvrer le coût des opérations de nettoyage auprès du propriétaire du *Kuzbass* et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.
- 3.1.7 Il a été rappelé que le montant de limitation applicable au *Kuzbass* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile a été évalué à quelque 38 millions de DTS (£30,7 millions).

#### *Actions en justice*

- 3.1.8 Le Comité a rappelé qu'en juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne avait engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure contre le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions ou €1,3 million (£900 000), demande qui avait été ultérieurement portée à €1,4 million (£968 000), plus les intérêts.
- 3.1.9 Il a été rappelé qu'en novembre 1998, le Fonds de 1992 avait été informé de la procédure engagée, et qu'en août 1999, il s'était porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.
- 3.1.10 Le Comité a rappelé que, afin d'éviter que leurs demandes contre le Fonds ne soient frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans qui courait à compter de la date du sinistre, les autorités allemandes avaient engagé, en juin 2002, une action en justice contre le Fonds de 1992, et que ce dernier avait adressé au tribunal une demande de suspension de la procédure relative à cette action en attendant l'issue de l'action en justice engagée par les autorités allemandes contre le propriétaire du navire et le West of England Club. Il a été rappelé que le tribunal avait accordé la suspension de la procédure en novembre 2002.

- 3.1.11 Il a été rappelé que le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club avaient présenté au tribunal les arguments suivants:

Les analyses chimiques fournies par les autorités allemandes montraient seulement que le pétrole transporté dans le *Kuzbass* et celui que l'on avait trouvé à terre provenaient tous deux de Libye, sans établir pour autant que leur composition chimique était identique. Or, les analyses chimiques réalisées pour le compte du propriétaire du navire et du Club ont montré que les deux types de pétrole n'étaient pas identiques. En particulier, ces analyses ont établi que, bien qu'il se soit agi dans les deux cas de brut d'origine libyenne, le pétrole qui se trouvait à bord du *Kuzbass* était du « Libyan Brega » alors que celui ayant causé la pollution ne l'était pas.

S'agissant de la question de savoir si la pollution par les hydrocarbures aurait pu être causée par le lavage des citernes du *Kuzbass*, il y avait lieu de noter que ce lavage n'interviendrait le plus souvent qu'en des circonstances exceptionnelles, par exemple s'il fallait réparer une citerne ou bien encore s'il fallait prendre à bord une cargaison qui ne devait pas entrer en contact avec les résidus de la cargaison transportée lors d'un précédent voyage. En l'occurrence, le *Kuzbass* se rendait en Méditerranée pour charger une cargaison de pétrole brut, et l'état des citernes était tel qu'il ne justifiait pas le lavage. Qui plus est, il eût été techniquement impossible, et le temps eût manqué pour le faire, de nettoyer les citernes et de procéder au pompage du pétrole qui restait à bord.

Entre 18h30, le 12 juin 1996 et 19h, le 13 juin 1996, le *Kuzbass* se trouvait à l'ancre pendant que l'on réparait le système de refroidissement du navire.

L'itinéraire suivi par le *Kuzbass* se trouvait éloigné des zones où le pétrole ayant causé la pollution était censé avoir été déversé dans la mer. L'original des cartes marines russes utilisées, le journal de bord et une copie du traceur de route avaient été fournis à l'appui de cette thèse.

Quant aux renseignements communiqués par Lloyd's Maritime Information Services indiquant qu'en juin 1996 il n'y avait eu aucun mouvement de pétrolier ayant à son bord du brut de Libye dans la zone visée, il convenait de noter que Lloyd's Maritime Information Services ne s'intéressait qu'aux pétroliers en charge et ne fournissait aucun renseignement relatif aux mouvements des pétroliers légers, qui étaient précisément les plus susceptibles de procéder au lavage de leurs citernes.

- 3.1.12 Le Comité a rappelé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient également invoqué les résultats des enquêtes menées, l'une par la police allemande et l'autre par le procureur italien (c'est dans un port italien que le déchargement suivant avait eu lieu), les deux ayant conclu, selon le propriétaire du navire et le Club, qu'ils n'avaient trouvé aucune preuve valable à l'appui de l'accusation portée contre le *Kuzbass*.
- 3.1.13 Il a été rappelé que, dans leur réponse au tribunal, les autorités allemandes avaient fait valoir les points suivants:

Le *Kuzbass* transportait du pétrole brut de Libye. L'analyse des échantillons du pétrole ramassé sur les plages polluées avait montré qu'il s'agissait, là aussi, de brut de Libye. Le *Kuzbass* était le seul pétrolier à se trouver en mer du Nord à destination de la baie de Helgoland en juin 1996. D'après les premiers éléments de preuve, seul le *Kuzbass* aurait donc pu être à l'origine de la pollution. L'analyse à laquelle il avait été procédé pour le compte du propriétaire du navire et du Club n'avait pas permis de réfuter ces premiers éléments. D'après les

critères scientifiques qui avaient cours, il n'était pas possible de défendre la position du propriétaire du navire et du Club selon laquelle les deux pétroles n'étaient pas identiques. Qui plus est, il y avait dans le *Kuzbass* une fuite entre une citerne à résidus et une citerne à cargaison. On ne prétendait plus que la pollution avait été causée par le lavage d'une seule citerne; il se serait plutôt agi d'une vidange en mer. Il fallait donc supposer qu'à l'occasion d'un voyage précédent, en charge, une partie de la cargaison de pétrole brut s'était écoulée dans la citerne à résidus, que celle-ci contenait déjà des résidus provenant de lavages antérieurs et que la fuite avait donné lieu à des résidus fortement enrichis en pétrole brut. Le *Kuzbass* avait ensuite déchargé ce mélange alors qu'il se rendait de Cuxhaven à la Méditerranée.

- 3.1.14 Le Comité a rappelé que le tribunal avait désigné un expert chargé d'examiner les éléments de preuve ayant trait à l'origine des hydrocarbures, et en particulier de déterminer si les échantillons du mélange de pétrole et de sable contenaient des résidus provenant du lavage d'une citerne et/ou des résidus de slops, et si les résidus provenaient bien du pétrole brut 'Libyan Brega'. Il a été rappelé que l'expert avait conclu que les échantillons en cause contenaient des résidus de pétrole brut typiques de ce que l'on trouvait dans les eaux de lavage des citernes de pétroliers (slops), qu'il n'avait trouvé aucune trace de boue dans les échantillons et que, vu la quantité de pétrole récupérée (soit plusieurs centaines de tonnes), il était exclu que les boues mazoutées aient contribué à la pollution. Il a également été rappelé que, sur la base des travaux menés par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, le pétrole incriminé ne pouvait que – selon lui – être du pétrole brut de Libye, mais qu'il n'était pas possible de l'imputer à un puits précis. Il a aussi été rappelé que, selon l'expert, il n'était pas possible de déterminer si la pollution était attribuée à la cargaison transportée par le *Kuzbass* en l'absence d'échantillons prélevés de ses citernes à résidus.
- 3.1.15 Le Comité a rappelé que l'Administrateur avait déclaré être d'accord avec les conclusions de l'expert mais que, après avoir examiné les données de l'analyse présentées par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution, il avait fait observer qu'il existait une similitude très forte avec le brut de Libye «Libyan Es Sider» et non avec le brut «Libyan Brega», ce dernier étant le pétrole transporté par le *Kuzbass* lors du voyage qui avait immédiatement précédé le délit de pollution allégué. Il a été rappelé que, selon le calendrier des exportations du brut de Libye fourni par Lloyd's Maritime Information Services, il se trouvait que préalablement au transport de la cargaison de brut de Libye «El Brega» à destination de Wilhelmshaven, le *Kuzbass* avait acheminé deux cargaisons de brut «Es Sider» (chargements effectués les 14 février et 28 mars 1996). Il a été relevé que, si le *Kuzbass* avait été la cause de la pollution, et que cela avait résulté du déchargement par-dessus bord de résidus accumulés au cours de plusieurs voyages, cela pourrait expliquer pourquoi, de l'avis de l'Administrateur, les spectrogrammes de masse des échantillons de pollution étaient très semblables à ceux du brut «Es Sider». Le Comité a rappelé que, se fondant sur les éléments de preuve présentés par les autorités allemandes, l'Administrateur avait déclaré que la pollution avait été causée par le déchargement de pétrole brut très semblable au brut «Es Sider», provenant d'un navire-citerne et que le *Kuzbass* était selon toute probabilité à l'origine de la pollution.
- 3.1.16 Il a été rappelé qu'en décembre 2002, le tribunal de première instance (Landgericht) avait rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage de pollution et que, même si les autorités allemandes n'avaient pas fourni d'élément de preuve concluant selon lequel le *Kuzbass* était le navire responsable, les éléments de preuve indirects indiquaient de manière accablante que tel était le cas. Il a également été rappelé que le tribunal n'avait pas traité du calcul des pertes subies par les autorités allemandes, et qu'il avait déclaré que cette question serait examinée à la demande de l'une des parties mais pas avant le jugement définitif sur la question de la responsabilité.

- 3.1.17 Le Comité a rappelé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient fait appel du jugement, alléguant que les procédures suivies par le tribunal de première instance étaient incorrectes et contraires aux règles établies, dans la mesure où des éléments essentiels du dossier de l'audience de décembre 2002 ne reflétaient pas convenablement les déclarations qui avaient été faites lors de cette audience, et soutenant que le tribunal avait recueilli les éléments de preuve auprès du bureau du procureur dans le cadre de l'enquête pénale sans ordonnance du tribunal et ne leur avait pas donné la possibilité d'émettre des observations sur ces éléments de preuve.
- 3.1.18 Il a été rappelé que l'idée maîtresse de l'argumentation des demandeurs en appel en ce qui concerne les questions de fond avait été que le *Kuzbass* ne pouvait pas avoir atteint la zone de déchargement alléguée dans le délai disponible, que les analyses chimiques des échantillons de pollution ne fournissaient pas de preuve concluante attestant que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, et que trois autres navires ayant auparavant transporté des cargaisons de pétrole brut de Libye se trouvaient au sud de la mer du Nord au moment des faits et auraient donc pu provoquer la pollution.
- 3.1.19 Le Comité a rappelé que les autorités allemandes avaient soumis un exposé pour faire suite à l'argumentation des demandeurs en appel, dans lequel elles avaient rappelé les éléments de preuve indirects ayant conduit le tribunal de première instance à conclure que le *Kuzbass* était la cause de la pollution et où elles avaient également répondu aux points évoqués par ces derniers. Il a été rappelé qu'en janvier 2004, le Fonds avait également présenté ses éléments de réponse dans un exposé allant en grande partie dans le sens de celui des autorités allemandes.
- 3.1.20 Le Comité exécutif a relevé que, à une audience qui s'était tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein (Oberlandesgericht) avait fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusque-là ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution, appelant l'attention sur les autres navires qui auraient pu causer la pollution et sur lesquels les autorités allemandes n'avaient pas mené d'enquête. Il a été relevé que la cour avait également émis des réserves quant à l'exactitude des éléments de preuve indirects et sur l'interprétation qui en avait été donnée par le tribunal de première instance, et que, se fondant sur les documents qui avaient été soumis jusque-là, la cour avait indiqué que les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand. Le Comité a relevé que la cour avait vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable stipulant que le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €120 000 (£85 000) et que les dépenses récupérables seraient partagées entre ce dernier, le propriétaire du navire et le West of England Club sur la base de 92%-8%, ce qui laisserait entendre que le Fonds de 1992 devrait payer le solde du montant recevable de la demande d'indemnisation du Gouvernement allemand. Il a été toutefois relevé que la cour avait également donné aux parties la possibilité de soumettre d'autres conclusions écrites et de citer des témoins.
- 3.1.21 Il a été relevé que la cour d'appel avait fixé la date de l'audience suivante au 6 avril 2005 et qu'elle ferait citer deux témoins qui s'étaient occupés du *Kuzbass* lors du déchargement de la cargaison à Wilhelmshaven, le 11 juin 1996, pour le compte des réceptionnaires.
- 3.1.22 Le Comité a relevé que, début février 2005, l'Administrateur, en concertation avec les représentants du Gouvernement allemand, avait mené des entretiens sans engagement avec le West of England Club en vue de parvenir à une transaction à l'amiable.
- 3.1.23 Le Comité exécutif a poursuivi ses travaux en séance privée, conformément à l'article iv) de son Règlement intérieur, afin de déterminer si le Fonds de 1992 devait parvenir à une transaction à l'amiable. Seuls des représentants des États Membres du Fonds de 1992 ont assisté à la séance privée, qui fait l'objet des paragraphes 3.1.24 à 3.1.30.

- 3.1.24 L'Administrateur a proposé que, au vu des éléments de preuve disponibles et des indications de la Cour d'appel quant à l'issue probable de la procédure judiciaire, il soit autorisé à rechercher une transaction à l'amiable avec les autres parties.
- 3.1.25 Le Comité a relevé que, s'il y avait eu des motifs raisonnables de soupçonner que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution, les éléments de preuve étaient largement de nature indirecte, et que, en avançant leurs arguments, les autorités allemandes avaient cherché à convaincre le tribunal de première instance que ces éléments de preuve étaient suffisants pour faire peser sur le propriétaire du navire l'obligation de prouver que le *Kuzbass* n'était pas à l'origine de la pollution.
- 3.1.26 Le Comité a relevé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient proposé une transaction à l'amiable de la question incluant toutes les parties en présence, et au titre de laquelle le propriétaire du navire et le West of England Club acquitteraient 18% et le Fonds de 1992 82% de toutes les pertes avérées encourues par la République fédérale d'Allemagne du fait du sinistre.
- 3.1.27 Le Comité a relevé que le Fonds de 1992 avait récemment reçu des documents à l'appui des arguments du Gouvernement allemand, que les experts du Fonds étaient occupés à examiner aux fins d'une évaluation. Il a également été relevé que le gouvernement serait habilité, en droit allemand, à toucher des intérêts au taux légal sur toute perte avérée, et que tout accord de règlement devrait inclure la question de la répartition des frais de justice encourus par les parties respectives.
- 3.1.28 Un certain nombre de délégations se sont dites déçues par les derniers faits survenus dans le cadre de la procédure judiciaire, reconnaissant toutefois que les éléments de preuve à charge du propriétaire du navire et du West of England Club étaient, sur des points essentiels, insuffisants. Ces délégations ont souscrit à l'analyse de la situation faite par l'Administrateur et ont appuyé sa recommandation tendant à ce que le Fonds de 1992 cherche à parvenir à une transaction à l'amiable avec les autres parties.
- 3.1.29 Certaines délégations ont manifesté leur reconnaissance envers les autorités allemandes pour s'être efforcées d'identifier le navire responsable de la pollution avant de demander réparation au Fonds de 1992.
- 3.1.30 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à chercher à parvenir à une transaction à l'amiable avec toutes les autres parties en présence (soit la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire et le West of England Club) et à conclure un tel accord au nom du Fonds de 1992, à condition que le montant devant être versé par le propriétaire du navire et par le West of England Club dépasse les 18% qui constituaient l'offre en vigueur.
- 3.2 Dolly
- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.28/3.
- 3.2.2 Le Comité a rappelé que le *Dolly* transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il avait sombré, par 20 mètres de fond, dans la baie du Robert, en Martinique, et qu'aucun déversement ne s'était produit jusque-là. Il a également été rappelé que, non loin du site de l'échouement se trouvaient un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles, que l'on y pratiquait une pêche artisanale, et que si du bitume venait à s'échapper, on pourrait craindre pour la pêche et la mariculture.
- 3.2.3 Il a été rappelé que les autorités avaient demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave mais que, sans doute faute de fonds, celui-ci n'avait pas obtempéré. Il a également été rappelé que le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité.

- 3.2.4 Le Comité a 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. Il a été rappelé 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 gestionnaires d'un port de plaisance de Martinique. Il a également été rappelé qu'il avait été initialement prévu de redresser l'épave au fond de la mer avant de retirer les trois citernes contenant le bitume de la cale d'origine, à la suite de quoi les citernes devaient être remorquées et placées en cale sèche à Fort de France pour évacuer le bitume. Le Comité a rappelé que le coût total de l'opération avait été estimé à €1 million (£780 000).
- 3.2.5 Le Comité a relevé que les opérations avaient commencé en octobre 2004. Il a été relevé que les tentatives pour redresser l'épave au fond de la mer ayant échoué, l'entrepreneur avait donc décidé de découper le bordé de muraille et le bordé de pont de l'épave de façon à pouvoir accéder aux trois citernes contenant le bitume. Il a également été relevé que, sous l'effet d'une forte mer et de plusieurs problèmes d'ordre pratique inattendus, l'enlèvement des citernes avait pris plus de temps que prévu et s'était révélé plus difficile que ce à quoi l'on s'était attendu. Il a en outre été relevé qu'à la mi-décembre, les entrepreneurs avaient retiré les citernes de la cale à l'aide de sacs de flottaison et les avaient posées au fond de la mer près de l'épave, décidant de laisser les citernes au fond de la mer jusqu'en mars 2005, période où les conditions météorologiques seraient plus propices au remorquage des citernes en cale sèche.
- 3.2.6 Il a été relevé que les opérations avaient repris en mars 2005 tel que prévu, dans le but de suspendre chacune des citernes à tour de rôle à une nacelle au moyen d'un maillage et de la hisser à la surface de l'eau au moyen de sacs de flottaison avant de la remorquer, avec la citerne, en cale sèche. Il a également été relevé que les tentatives visant à remorquer la première citerne s'étaient révélées infructueuses en raison de la difficulté de maintenir la bonne pression atmosphérique à l'intérieur des sacs, qui avaient fini par se détacher de leur prise. Il a été relevé en outre que la citerne avait été remorquée dans la baie du Robert et laissée au fond de la mer en attendant la prise d'une décision sur une solution de remplacement qui permettrait de rapatrier les citernes sur la terre ferme.
- 3.2.7 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 €32 000 (£164 000) 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 la cargaison.

### 3.3 Erika

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des nouveaux événements survenus dans le cadre du sinistre de l'*Erika* tels que décrits dans les documents 92FUND/EXC.28/4 et 92FUND/EXC.28/4/Add.1.

#### *Montant d'indemnisation disponible*

- 3.3.2 Le Comité a rappelé que le tribunal de commerce de Nantes avait fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733 soit €12 843 484 (£9,1 millions).
- 3.3.3 Il a également été rappelé que le montant d'indemnisation maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (135 millions de DTS) avait été calculé par l'Administrateur sur les instructions du Comité exécutif à FF1 211 966 811 soit €184 763 149 (£131 millions), que le Comité exécutif avait approuvé ce calcul à ses sessions d'avril 2000 et d'octobre 2001 et qu'en octobre 2000 et en octobre 2001 l'Assemblée avait entériné la décision du Comité.
- 3.3.4 Le Comité a rappelé que TotalFinaElf s'était engagé à ne pas faire valoir de demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992 ou contre le fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire ou son assureur au titre du coût des opérations concernant l'épave, le



nettoyage du rivage et l'évacuation des déchets mazoutés ainsi que la campagne de promotion destinée à rétablir l'image de marque de la côte atlantique, dans la mesure où, du fait de la présentation de ces demandes, le montant total de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasserait le montant d'indemnisation maximum disponible en vertu des Conventions de 1992.

- 3.3.5 Il a été rappelé que le Gouvernement français s'était engagé lui aussi à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 serait dépassé, mais que les demandes du Gouvernement français l'emporteraient sur toutes les demandes d'indemnisation de TotalFinaElf si des fonds restaient disponibles après que toutes les autres demandes auraient été intégralement réglées.

*Paiements effectués par l'État français*

- 3.3.6 Le Comité a rappelé que le Gouvernement français avait effectué des paiements d'urgence d'un montant de €4,2 millions (£3 millions) aux demandeurs du secteur de la pêche et d'un montant de €2,1 millions (£1,5 millions) aux producteurs de sel. Il a été rappelé que le Gouvernement français avait également mis en place un mécanisme permettant d'effectuer des paiements supplémentaires aux demandeurs du secteur du tourisme, mécanisme grâce auquel un total de €10,1 millions (£7,1 millions) avait été versé.

*Bilan des demandes d'indemnisation*

- 3.3.7 Le Comité exécutif a noté qu'au 10 février 2005, 6959 demandes d'indemnisation avaient été soumises pour un montant total de €206 millions (£142 millions), que 95% des demandes avaient été évaluées et que 816 demandes, d'un total de €22 millions (£15 millions), avaient été rejetées. Il a été noté que des indemnités avaient été versées au titre de 5 579 demandes pour un montant total de €99,3 millions (£68,3 millions), dont l'assureur P&I du propriétaire du navire, la société Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual), avait payé €12,8 millions (£8,8 millions) et le Fonds de 1992 €86,5 millions (£59,5 millions).
- 3.3.8 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2003, le Comité avait autorisé l'Administrateur à effectuer des paiements au titre de la demande de l'État français dans la mesure où il estimerait qu'il existait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait de devoir payer au titre d'autres demandes (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.4.11). Le Comité a rappelé qu'après avoir revu sa première évaluation du montant total des demandes recevables, l'Administrateur avait conclu qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à effectuer des paiements à l'État français et que le 29 décembre 2003, le Fonds de 1992 avait versé à ce dernier €10 106 004 (£6 973 146), correspondant à sa demande subrogée au titre des paiements supplémentaires qu'il avait effectués aux demandeurs du secteur du tourisme.
- 3.3.9 Le Comité a rappelé que, après avoir revu la situation à la lumière des faits nouveaux survenus en 2004, l'Administrateur avait décidé qu'il existait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 d'effectuer un paiement supplémentaire à l'État français et qu'en octobre 2004 celui-ci avait reçu un montant de €964 338 (£414 521) au titre des paiements supplémentaires qu'il avait effectués dans le cadre du mécanisme de paiements d'urgence aux demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture, de l'ostréiculture et de la production de sel.

*Poursuites judiciaires*

- 3.3.10 Le Comité a rappelé que diverses actions en justice avaient été engagées dans diverses juridictions françaises pour obtenir une réparation.

- 3.3.11 Il a été rappelé que des demandes d'indemnisation d'un total de €484 millions (£343 millions) avaient été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire constitué par la Steamship Mutual et que ce montant incluait une demande formée par l'État français pour un montant de €190,5 millions (£130 millions) et par TotalFinaElf pour un montant de €70 millions (£116 millions). Il a cependant été relevé que la plupart de ces demandes, en dehors de celles de l'État français et TotalFinaElf, avaient fait l'objet d'un accord de règlement et qu'il semblait donc que ces demandes formées contre le fonds de limitation devaient être retirées dans la mesure où elles portaient sur la même perte ou le même préjudice. Il a été rappelé que le Fonds de 1992 avait été formellement informé par le liquidateur du fonds de limitation des demandes déposées contre ce fonds.
- 3.3.12 Le Comité a rappelé que des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 avaient été engagées par 795 demandeurs. Il a été noté que des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 409 de ces demandeurs, que des actions engagées par les 386 demandeurs restants (dont 212 producteurs de sel) étaient en instance et que le montant total réclamé dans le cadre des actions en instance, à l'exclusion des demandes formées par l'État français et TotalFinaElf, était de €66 millions (£47 millions).
- 3.3.13 Le Comité exécutif a noté que le Fonds de 1992 poursuivrait les discussions avec les demandeurs dont les demandes n'étaient pas frappées de prescription et étaient en principe recevables afin de parvenir à des règlements à l'amiable.

*Expertise judiciaire relative aux demandes d'indemnisation déposées par les producteurs de sel*

- 3.3.14 Le Comité a rappelé que des efforts avaient été faits pour minimiser l'impact du déversement sur la production de sel dans les marais salants de Loire-Atlantique et de Vendée, et que plusieurs programmes de contrôle et d'analyse avaient été mis en œuvre. Il a été rappelé que la production avait repris à Noirmoutier (Vendée) à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer et que le 23 mai 2000 les interdictions de prélever de l'eau de mer prononcées à Guérande (Loire-Atlantique) avaient été levées. Il a également été rappelé qu'un groupement de producteurs indépendants de Guérande avait voulu reprendre la production mais n'avait pu le faire, faute d'un apport d'eau de mer suffisant. Le Comité a également rappelé que les membres d'une coopérative produisant quelque 70% du sel de Guérande avaient décidé de suspendre la production en 2000 afin de protéger l'image de marque de leur produit.
- 3.3.15 Le Comité a rappelé que des paludiers (indépendants ou membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier avaient présenté des demandes d'indemnisation au titre du manque à produire dû au report de la campagne de production de sel de l'année 2000 par suite de l'interdiction de prise d'eau et que des demandes avaient également été présentées au titre du coût de la restauration des étangs salés de Guérande en 2001. Il a été rappelé que les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient estimé qu'il était possible de produire du sel en 2000 mais que par suite de l'interruption due à l'interdiction de prise d'eau, le rendement maximum aurait représenté 20% de celui escompté cette année-là. Il a d'autre part été rappelé que des indemnités ont été versées à titre provisoire aux demandeurs sur la base de 20% de manque à produire.
- 3.3.16 Le Comité a rappelé qu'à la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire avait été chargé de déterminer s'il avait été possible, en 2000, de produire à Guérande du sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. Il a été noté que l'expert avait présenté son rapport à la fin décembre 2004 et qu'il y concluait que la production de sel aurait été possible en 2000 mais que par suite des interdictions imposées, le rendement maximum aurait oscillé entre 4 et 11% de la production normale.
- 3.3.17 Le Comité a pris acte de ce que le Fonds de 1992 s'efforcera de conclure avec les demandeurs des accords de règlement sur la base des conclusions de l'expert judiciaire.

*Jugements rendus par divers tribunaux français*

- 3.3.18 Le Comité a pris note des informations figurant à la section 9 du document 92FUND/EXC.28/4 et à la section 1 du document 92FUND/EXC.28/4/Add.1 concernant les jugements rendus par divers tribunaux français sur les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et la Steamship Mutual.
- 3.3.19 En faisant le point des poursuites judiciaires, l'Administrateur a indiqué que 21 jugements au total avaient été rendus sur des demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992 devant divers tribunaux, la plupart ayant trait à des questions de recevabilité. Il a indiqué que ces jugements avaient été d'une manière générale très favorables au Fonds car les tribunaux avaient donné raison à ce dernier dans la plupart des cas où celui-ci avait rejeté des demandes comme n'étant pas recevables. Il a souligné que dans certains cas les tribunaux avaient appliqué les critères de recevabilité du Fonds, que dans d'autres ils ne les avaient pas appliqués mais en avaient tenu compte et que dans certains cas ils avaient estimé que les critères du Fonds n'étaient pas contraignants et qu'il convenait de se prononcer sur la recevabilité des demandes en appliquant le droit français tout en aboutissant à la même conclusion que le Fonds lorsque celui-ci avait rejeté les demandes en appliquant la règle du droit français touchant le lien de causalité entre l'événement et les dommages causés. Il a d'autre part souligné que quelques jugements avaient porté sur le calcul des montants et que lorsque les tribunaux n'avaient pas été d'accord avec les évaluations du Fonds, celui-ci n'avait fait appel que si les montants octroyés par le tribunal étaient notablement différents ou semblaient arbitraires.

*Autres affaires judiciaires*

- 3.3.20 Le Comité a noté que quatre jugements avaient été rendus pendant la semaine qui avait précédé la session présente du Comité exécutif et que, même si les détails n'en étaient pas connus, il semblait bien que tous les jugements aient été rendus en faveur du Fonds de 1992. Il a été noté que diverses autres affaires avaient été examinées entre octobre 2004 et février 2005 par divers tribunaux de première instance mais que ceux-ci n'avaient pas encore rendu leurs jugements.

*3.4 Prestige*

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Prestige* figurant dans le document 92FUND/EXC.28/5.

*Demandes d'indemnisation*

- 3.4.2 Le Comité a rappelé qu'un grand nombre de demandes d'indemnisation étant attendues, l'assureur du propriétaire du navire, la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Limited (the London Club) et le Fonds de 1992 avaient mis en place, après consultation avec les autorités espagnoles et françaises, un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et un autre à Bordeaux (France).

*Espagne*

- 3.4.3 Le Comité a noté qu'au 22 février 2005, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 716 demandes d'indemnisation pour un total de €98 millions (£481 millions) dont une demande d'un montant de €132 millions (£91 millions) émanant d'un groupe de 58 associations de Galice, Asturies et Cantabrie représentant 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages ainsi que quatre demandes du Gouvernement espagnol. Il a été noté que la première demande du Gouvernement espagnol, soumise en octobre 2003, s'élevait à €83,7 millions (£265 millions), la deuxième, soumise en janvier 2004, à €44,6 millions (£31 millions), la troisième, soumise en avril 2004, à €5,5 millions (£59 millions) et la quatrième, soumise en décembre 2004, à €46,5 millions (£32 millions). Il a été noté que les demandes soumises par le Gouvernement espagnol concernaient les dépenses encourues jusqu'à la fin d'avril 2004 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 rappelé que les première, deuxième et troisième demandes comprenaient des éléments correspondants aux dépenses encourues pour les opérations de nettoyage dans le Parc national de l'Atlantique qui s'élevaient à €11,9 millions (£8,2 millions) et que ces éléments avaient été retirés car les fonds nécessaires à ces opérations avaient été obtenus d'une autre source. Il a été noté que ce retrait, ainsi que les modifications ultérieures, avaient ramené le total des montants réclamés par le Gouvernement espagnol à €34,7 millions (£369 millions).

- 3.4.4 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 €6 050 000 (£11,1 millions), correspondant à 15% du montant évalué, avait été effectué en décembre 2003. Il a aussi été rappelé que l'Administrateur avait procédé à une évaluation générale du total des dommages recevables en Espagne qu'il avait 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 €41 505 000 (£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).
- 3.4.5 Le Comité a noté que depuis décembre 2003 plusieurs réunions s'étaient tenues avec des représentants du Gouvernement espagnol et qu'un important complément d'information avait été fourni à l'appui des demandes de ce dernier. Il a également été relevé que la coopération avec les représentants du Gouvernement espagnol se maintenait et que des progrès avaient été réalisés dans l'évaluation des quatre demandes soumises par ce gouvernement.
- 3.4.6 Il a été noté que sur les 712 autres demandes soumises, 54% avaient été évaluées, que bon nombre des demandes restantes n'étaient pas étayées par une documentation suffisante laquelle avait été réclamée aux demandeurs. Il a été noté que 314 de ces autres demandes d'un montant de €20,1 millions (£13,9 millions) avaient été approuvées à hauteur de €1,7 million (£1,2 million) et que des versements provisoires d'un total de €25 586 (£17 650) avaient été effectués correspondant à 15% des montants évalués pour 45 des demandes approuvées. Il a également été noté que les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs avaient été déduites au moment de calculer les versements provisoires. Il a également été relevé que le reste des demandes approuvées attendait une réponse des demandeurs ou était en cours de réexamen en cas de désaccord des demandeurs sur le montant évalué. Le Comité a noté que 121 demandes avaient été rejetées, la plupart parce que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'une perte avait été subie.
- 3.4.7 Il a été rappelé qu'à la session de mai 2004 du Comité exécutif, la délégation espagnole avait déclaré que 67 municipalités avaient demandé des indemnités d'un total de €37,6 millions (£26 millions), que les quatre régions autonomes touchées avaient évalué les dommages qu'elles avaient subis à €150 millions (£103 millions) et qu'une approbation des montants réclamés était attendue de l'État avant que des paiements soient faits à ces pouvoirs publics. Le Comité a noté que le Fonds de 1992 n'avait pas encore reçu de demandes de ces municipalités et de ces régions autonomes.
- 3.4.8 La délégation espagnole a déclaré qu'elle soumettrait sous peu d'autres demandes d'indemnisation au titre des dépenses encourues pour évacuer les hydrocarbures de l'épave du *Prestige* pour un montant de quelque €100 millions (£69 millions) et au titre des dépenses encourues pour le traitement des déchets mazoutés récupérés pendant les opérations de nettoyage. Cette délégation a d'autre part déclaré qu'elle continuerait de collaborer avec le Secrétariat du Fonds et fournirait la documentation voulue pour que les demandes présentées par l'État espagnol puissent être évaluées.

*France*

- 3.4.9 Le Comité a noté qu'au 22 février 2005, 385 demandes d'indemnisation d'un montant total de €3,6 millions (£65 millions) avaient été reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux dont 65% avaient été évaluées. Il a été noté que l'on ne disposait pas de pièces justificatives suffisantes à l'appui de bon nombre des demandes restantes et que les demandeurs avaient été invités à les fournir. Le Comité a relevé que 164 demandes pour un montant de €2,3 millions (£1,6 million) avaient été approuvées, que des paiements provisoires d'un montant total de €202 344 (£140 000) avaient été effectués à hauteur de 15% des montants estimés au titre de 58 des demandes approuvées et que les demandes restantes étaient dans l'attente d'une réponse de la part des demandeurs ou étaient réexaminées à la suite du désaccord des demandeurs au sujet du montant estimé. Il a été relevé que 30 demandes avaient été rejetées, la plupart d'entre elles du fait que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte.
- 3.4.10 Il a été noté que 114 ostréiculteurs du Bassin d'Arcachon, près de Bordeaux avaient déposé des demandes pour €1,2 million (£830 000) au titre des pertes qu'ils auraient subies en raison de la résistance du marché due à la pollution. Le Comité a noté que 90 de ces demandes, d'un montant total de €52 000 (£450 000), avaient été évaluées à €200 326 (£138 000), que des paiements d'un montant total de €12 250 (£8 500) avaient été effectués à hauteur de 15% des montants estimés au titre de 18 de ces demandes et que les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 examinaient actuellement les 24 demandes restantes.
- 3.4.11 Il a également été noté que le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 150 demandes, d'un montant de €16,3 millions (£11,2 millions), liées au secteur du tourisme. Le Comité a noté que 93 de ces demandes avaient été évaluées à un total de €4,6 millions (£3,2 millions), que 60 demandes avaient été approuvées pour un montant de €2 millions (£1,4 million) et que des paiements provisoires d'un montant total de €174 125 (£120 000) avaient été effectués à hauteur de 15% des montants évalués au titre de 28 demandes.
- 3.4.12 Il a été rappelé que les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club procédaient actuellement à l'évaluation d'une demande d'un montant de €7,5 millions (£46 millions) soumise par le Gouvernement français en mai 2004 concernant les dépenses encourues au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde. Il a également été rappelé qu'en octobre 2004, des représentants du Fonds et les experts engagés par celui-ci avaient rencontré des représentants du Gouvernement français pour discuter du processus d'évaluation et des renseignements supplémentaires requis aux fins de l'évaluation. Le Comité a noté qu'une demande officielle de renseignements complémentaires avait été adressée au Gouvernement français.
- 3.4.13 Il a été noté que 32 nouvelles demandes représentant un total de €6,1 millions (£4,2 millions) avaient été présentées par les autorités locales en réparation des dépenses occasionnés par les opérations de nettoyage. Le Comité a noté que 12 d'entre elles avaient été évaluées à €194 805 (£134 000), que 8 avaient été approuvées pour un montant de €80 547 (£56 000) et que des paiements provisoires d'un montant total de €7 455 (£5 000) avaient été effectués à hauteur de 15% du montant évalué au titre de quatre demandes.

*Portugal*

- 3.4.14 Il a été rappelé que le Gouvernement portugais avait présenté une demande de €3,3 millions (£2,3 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde et qu'une réunion avait eu lieu en juillet 2004 entre les représentants du Fonds de 1992 et ceux des administrations publiques concernées. Le Comité a noté qu'en février 2005, le Gouvernement portugais avait fourni au Fonds de 1992 des renseignements supplémentaires à l'appui de sa demande et que ces renseignements étaient actuellement examinés par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992.

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

- 3.4.15 Il a été rappelé que le Gouvernement espagnol et les autorités régionales avaient indemnisé à hauteur de €40 (£28) par jour toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquelles figuraient des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers, ainsi que des personnes dont le travail à terre était fortement tributaire de la pêche, par exemple les poissonniers, les réparateurs de filets de pêche et les employés des coopératives de pêche, des criées ou des fabriques de glace et que certains de ces paiements avaient été intégrés dans les demandes subrogées des autorités espagnoles en vertu de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.4.16 Il a aussi été rappelé que le Gouvernement espagnol avait également fourni une aide à d'autres particuliers et entreprises touchés par le déversement d'hydrocarbures, sous forme de prêts, d'abattements fiscaux et de dispenses des cotisations dues à la sécurité sociale.
- 3.4.17 Le Comité a rappelé qu'en juin 2003, le Gouvernement espagnol avait adopté une législation sous la forme d'un décret-loi royal ouvrant un crédit de €60 millions (£110 millions) destiné à dédommager intégralement les victimes de la pollution et que ce décret prévoyait que l'évaluation des demandes d'indemnisation serait effectuée selon les critères retenus pour l'application des Conventions de 1992 sur la responsabilité civile et portant création du Fonds. Il a également été rappelé qu'en juillet 2004, un autre décret-loi royal avait relevé le montant disponible pour indemnisation, le portant à €249,5 millions (£172 millions) et avait prolongé, de façon à inclure 2004, le délai durant lequel les personnes se livrant à la pêche, à la récolte de coquillages et à l'aquaculture pouvaient demander réparation au titre des pertes directement subies du fait du sinistre.
- 3.4.18 Le Comité a rappelé qu'à sa session de février 2004 la délégation espagnole avait signalé que son Gouvernement avait reçu près de 29 000 demandes d'indemnisation de la part de victimes du sinistre du *Prestige* souhaitant utiliser le mécanisme de paiement prévu par le premier décret-loi royal et qu'environ 22 800 de ces demandes se rapportaient aux groupes de personnes travaillant dans le secteur de la pêche et seraient évaluées selon une formule ou un barème mais que quelque 5 000 demandes formulées par d'autres groupes feraient l'objet d'une évaluation au cas par cas.
- 3.4.19 Il a été rappelé que d'après les informations fournies par le Gouvernement espagnol en août 2004, des accords avaient été passés avec la grande majorité des personnes travaillant dans le secteur de la pêche et des paiements d'un montant total de quelque €75 millions (£52 millions) leur avaient été effectués en vertu des décrets royaux.
- 3.4.20 Il a été rappelé qu'en 2004, le Gouvernement espagnol avait informé le Fonds de 1992 que les demandes formulées en vertu des décrets qui feraient l'objet d'une évaluation au cas par cas le seraient par le Consorcio de Compensación de Seguros (le Consorcio), groupement d'assurances relevant de l'État qui avait été créé pour verser des indemnités au titre des dommages n'étant généralement pas couverts par les polices d'assurance commerciales, comme les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles. Il a été noté qu'en 2004, le Consorcio avait reçu 844 demandes concernant 3 698 personnes et qu'en février 2005, il avait informé le Fonds de 1992 que 160 autres demandes avaient été présentées. Le Comité a noté que le montant total réclamé était de €198 millions (£137 millions).
- 3.4.21 Il a été rappelé que les décrets-lois royaux prévoyant que l'évaluation des demandes devait s'effectuer selon les critères retenus pour l'application des Conventions de 1992 sur la responsabilité civile et portant création du Fonds, des réunions avaient eu lieu entre des représentants du Consorcio et du Fonds de 1992 pour débattre des critères en question. Le Comité a noté que le Consorcio avait demandé l'aide des experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 pour évaluer 37 de ces demandes. Il a été noté que bon nombre des demandes qui avaient été renvoyées à ces experts n'étaient pas étayées par des preuves suffisantes pour démontrer la perte faisant l'objet de la demande et que le Consorcio avait invité les demandeurs

à apporter un complément de preuves et d'informations. Le Comité a noté que les experts du Consorcio et les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient fait une évaluation commune d'une demande, qui avait été approuvée par le Fonds de 1992 et le London Club. Il a également été noté que d'autres évaluations étaient en cours.

*Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités françaises*

- 3.4.22 Le Comité a noté que le Gouvernement français avait mis en place un mécanisme pour effectuer, en sus des montants versés par le Fonds de 1992, des paiements aux demandeurs des secteurs de la pêche et du ramassage de coquillages qui avaient présenté une demande dans ce sens avant le 13 décembre 2004 et que le Gouvernement subrogerait les droits que les demandeurs avaient fait valoir contre le London Club et le Fonds de 1992 jusqu'à hauteur des montants versés.
- 3.4.23 Il a été noté que le Gouvernement avait créé une Commission pour administrer ce mécanisme et décider du montant à verser à chaque demandeur. Il a également été noté que cette Commission avait décidé qu'en ce qui concerne les demandes pour le montant desquelles le demandeur était parvenu à un accord avec le London Club et le Fonds de 1992, elle verserait 85% du montant convenu et s'il n'y avait pas d'accord sur le montant, elle fixerait les pertes et le montant à verser.
- 3.4.24 Il a été noté que des paiements avaient été effectués en janvier 2005 à 175 demandeurs pour un montant total de € 153 621 (£0,8 million).

*Montant d'indemnisation disponible*

- 3.4.25 Le Comité a rappelé que le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de €2 777 986 (£16 millions) et que le 28 mai 2003 le propriétaire du navire avait déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) afin de constituer le fonds de limitation.
- 3.4.26 Il a été rappelé que le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 en ce qui concerne ce sinistre, était de 135 millions de DTS, soit €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*

- 3.4.27 Il a été rappelé qu'à sa session de mai 2003, le Comité exécutif avait décidé que les paiements effectués par le Fonds de 1992 devraient pour l'instant se limiter à 15% des pertes ou des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds et le London Club. Il a d'autre part été rappelé qu'à ses sessions d'octobre 2003, de février 2004 et de mai 2004, le Comité exécutif avait décidé que, compte tenu des doutes qui subsistaient quant au niveau des demandes recevables, le niveau des paiements devrait être maintenu à 15% (documents 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.7.24, 92FUND/EXC.24/8, paragraphe 3.4.43 et 92FUND/EXC.25/6, paragraphe 3.2.26).
- 3.4.28 Il a également été rappelé qu'à la session d'octobre 2004 du Comité exécutif, les délégations de l'Espagne et de la France avaient signalé que des consultations s'étaient tenues sur la manière de traiter le cas du *Prestige* afin d'étudier les possibilités d'améliorer les accords de règlement. Le Comité a rappelé que ces délégations avaient estimé que le niveau d'indemnisation de 15% avait placé les victimes dans une situation peu satisfaisante.
- 3.4.29 Il a été rappelé qu'à cette même session, l'Administrateur avait déclaré que d'après les chiffres présentés par les gouvernements des trois pays touchés par le sinistre, le total des demandes d'indemnisation risquait d'être environ de € 038 millions (£716 millions) et qu'à ce stade il n'était donc pas possible à son avis de relever le niveau des paiements au-dessus de 15% et que,

selon la position adoptée par les organes directeurs des FIPOL, le niveau des paiements devrait être déterminé à la lumière des sommes que le Fonds de 1992 risquait d'être amené à verser et non pas d'après l'évaluation des demandes effectuée par le Fonds. Il a été rappelé que compte tenu des doutes qui subsistaient quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif avait décidé, à sa session d'octobre 2004, de maintenir le niveau de paiement à 15% des pertes ou dommages subis par les demandeurs concernés (document 92FUND/EXC.26/11, paragraphe 3.7.30).

- 3.4.30 La délégation française s'est référée à des réunions informelles tenues entre la France, le Portugal et l'Espagne, dans le but d'examiner la situation des demandes d'indemnisation dans les trois États, avec la participation d'un représentant du Fonds de 1992 à la dernière de ces réunions. La délégation en question a déclaré que, selon elle, d'après les informations échangées lors de la dernière réunion, les pertes réelles encourues dans les trois États étaient très inférieures aux prévisions initiales, de sorte qu'il devrait être possible à terme de relever le niveau des paiements de 15% à 30%. La délégation française a demandé au Fonds de 1992 d'affiner avant juin 2005 l'évaluation qu'il avait faite des pertes totales afin de permettre au Comité exécutif de décider si le niveau des paiements pouvait être relevé ou non.
- 3.4.31 L'Administrateur a déclaré que le Fonds de 1992 pouvait effectivement affiner son évaluation des pertes totales ainsi que l'avait demandé la délégation française mais que, selon lui, c'était l'encours de crédit du Fonds au titre des demandes, actuellement excédentaire de €1 milliard, qui déterminait le niveau des paiements. Il a estimé que, tant que cette situation persisterait, le seul moyen de relever le niveau des paiements serait de suivre la même procédure que celle suivie par le Royaume-Uni après le sinistre du *Sea Empress* et par la France après le sinistre de l'*Erika*, lorsque les États avaient accepté de voir leurs propres demandes d'indemnisation traitées en dernier.
- 3.4.32 Une délégation, tout en déclarant qu'il était important de terminer l'évaluation des demandes d'indemnisation avant le troisième anniversaire du sinistre – date à laquelle les dispositions en matière de prescription s'appliqueraient –, s'est dite préoccupée d'apprendre que des demandes étaient évaluées selon une formule (cf. paragraphe 3.4.18 ci-dessus), compte tenu de l'intérêt qu'il y avait à traiter équitablement toutes les demandes. L'Administrateur a déclaré que, bien que le Consorcio ait décidé d'évaluer certaines demandes selon une formule ou une échelle, le Fonds continuerait d'évaluer sur le fond les demandes à titre individuel ou les groupes de demandes similaires, y compris les demandes subrogées.
- 3.4.33 Un certain nombre de délégations ont estimé qu'il était pour l'heure nécessaire, quoique regrettable, de maintenir le niveau des paiements à 15% des pertes établies, tout en reconnaissant qu'un tel niveau serait inacceptable à long terme.
- 3.4.34 Vu l'incertitude qui demeurerait 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.

#### *Actions en justice*

##### *Espagne*

- 3.4.35 Le Comité a relevé que quelque 2 000 demandeurs s'étaient associés à la procédure judiciaire engagée devant le tribunal de Corcubión (Espagne), mais qu'aucune précision sur les préjudices subis n'avait été communiquée au tribunal. Il a d'autre part été relevé que 208 de ces demandeurs avaient présenté leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne, et 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 retirent leurs demandes de la procédure.



*France*

- 3.4.36 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.
- 3.4.37 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 rappelé 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.

*États-Unis*

- 3.4.38 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 tout montant que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.
- 3.4.39 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.
- 3.4.40 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 avait été renvoyée au tribunal fédéral de première instance de New York qui traitait de la demande présentée par l'État espagnol visée ci-dessus.

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

- 3.4.41 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2004, le Comité exécutif avait étudié la question de savoir si le Fonds de 1992 devait engager une action récursoire contre l'ABS aux États-Unis, où le défendeur avait son siège social, ou en Espagne, où l'essentiel des dommages de pollution s'était produit (document 92FUND/EXC.26/11, paragraphes 3.7.42 à 3.7.72).
- 3.4.42 Il a été également rappelé que le Comité exécutif avait décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas tenter d'action récursoire contre l'ABS aux États-Unis, et qu'il avait 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. Il a été rappelé en outre que

l'Administrateur avait 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 (document 92FUND/EXC.26/11, paragraphe 3.7.71).

- 3.4.43 Le Comité exécutif a rappelé avoir expressément déclaré qu'il prenait cette décision sans préjuger de la position du Fonds vis-à-vis des actions en justice engagées contre d'autres parties.

*Enquêtes sur la cause du sinistre*

- 3.4.44 Le Comité a relevé que le Fonds de 1992 suivait ces enquêtes par l'intermédiaire de ses juristes espagnols et français.

*Autorité maritime des Bahamas*

- 3.4.45 Le Comité a relevé que l'autorité maritime des Bahamas, c'est-à-dire l'autorité de l'État du pavillon, avait mené une enquête sur la cause du sinistre. Il a été relevé que, s'agissant de la cause du sinistre, le rapport d'enquête, publié en novembre 2004, avait conclu notamment qu'il semblait probable que l'avarie initiale se fût produite dans le bordé de la citerne latérale 3 à tribord, suivie d'une avarie dans la citerne latérale arrière 2 à tribord, probablement dans la cloison séparant les deux citernes.
- 3.4.46 Il a été relevé que, selon le rapport, on manquait de preuves décisives pour se prononcer avec certitude sur la cause de l'avarie initiale de la coque, mais la cause probable de cette avarie avait été une grosse vague qui avait fait apparaître une faiblesse dans la citerne latérale 3 à tribord. Il a été également relevé que, dans le rapport, il était indiqué que cette faiblesse s'expliquait sans doute par l'un, ou plus probablement par l'effet conjugué de deux ou plus des facteurs ci-après: dommages subis au cours d'un transbordement de navire à navire à Saint-Pétersbourg, fatigue, contraintes dues à la soudure de grandes plaques de métal neuf sur des vieilles plaques et/ou corrosion, ainsi que le fait que l'une des citernes à cargaison jouxtant la citerne latérale 3 à tribord avait peut-être été endommagée.
- 3.4.47 Le Comité a relevé que, selon le rapport, les vidéos prises pendant le remorquage du navire montraient que des vagues avaient frappé constamment la citerne pendant des périodes prolongées et que des mouvements de roulis et de tangage avaient amené l'eau à pénétrer rapidement dans la citerne et à en sortir, provoquant des fluctuations de pression anormalement fortes, et les structures des citernes n'étaient pas conçues pour résister à de telles pressions.
- 3.4.48 Il a été relevé que les règlements des sociétés de classification exigeaient que les navires soient soumis à une inspection détaillée dite "inspection spéciale" tous les cinq ans. Il a été également relevé que le rapport de l'Autorité maritime des Bahamas indiquait que la cinquième inspection spéciale du navire avait été effectuée en Chine en 2001, c'est-à-dire 18 mois avant le sinistre, conformément semble-t-il aux normes les plus élevées appliquées dans ce secteur.
- 3.4.49 Le Comité a relevé que, selon le rapport, l'inspection annuelle, effectuée à Dubaï en 2002, six mois avant le sinistre, avait été contrôlée par l'Autorité maritime des Bahamas. Il a été relevé que, d'après le rapport, une inspection interne de la citerne latérale arrière 2 à tribord aurait dû être faite, mais ne l'avait pas été. Il a été toutefois relevé que, selon la conclusion du rapport, étant donné que la structure de la citerne latérale arrière 2 à tribord semblait avoir résisté à toutes les contraintes supplémentaires résultant du sinistre, à l'exception de la cloison séparant les deux citernes, il était probable qu'une inspection à Dubaï n'aurait pas permis de déceler des problèmes importants.
- 3.4.50 Il a été également relevé que, selon le rapport, le contrôle de l'État du port, SIRE (Ship Inspection Report Programme) et d'autres inspections effectuées avant le sinistre n'avaient suscité aucune inquiétude au sujet de l'état général du navire et n'avaient nullement donné à penser qu'une inspection interne spéciale de l'une quelconque des citernes était nécessaire.

- 3.4.51 Le Comité a relevé que, s'agissant des mesures prises après que l'avarie de la coque s'était produite, l'Autorité maritime des Bahamas avait notamment conclu ce qui suit :
- Il était certain que le navire aurait pu survivre s'il avait été amené dans un lieu abrité et que l'on ait pu évaluer de manière appropriée l'état du navire et le meilleur moyen de veiller à réduire au minimum tout risque d'une nouvelle pollution.
  - La recherche d'un lieu abrité aurait fort bien pu conduire à une issue beaucoup plus favorable et aurait évité la grave pollution de longues étendues de côtes qui a suivi
  - S'agissant de l'accusation d'avoir provoqué une pollution, il était difficile de tenir un capitaine pour responsable de l'avarie initiale de son navire. Le capitaine n'avait eu aucun moyen de prévoir le sinistre ou de prendre des mesures pour l'éviter. Il avait agi en bon marin pendant la tempête qui avait précédé le sinistre en réduisant la vitesse de son navire de manière appropriée.
- 3.4.52 La délégation espagnole a indiqué qu'elle soumettrait sous peu au groupe de travail créé par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI sur les enquêtes relatives aux accidents maritimes un rapport additionnel au sujet de la propre enquête des autorités espagnoles sur la cause du sinistre, qui ferait ressortir un certain nombre d'erreurs dans le rapport de la Bahamas Maritime Authority. Cette délégation a d'autre part déclaré que le groupe de travail de l'OMI avait décidé qu'aucun rapport sur l'enquête concernant le sinistre du *Prestige* ne devrait être examiné avant que le Gouvernement espagnol n'ait soumis son rapport définitif. La délégation espagnole doutait qu'il soit donc approprié que l'Administrateur attire l'attention du Comité exécutif sur les conclusions d'une seule enquête sur la cause d'un sinistre alors qu'il était bien connu que d'autres enquêtes étaient en cours.
- 3.4.53 En réponse à une question d'une délégation qui souhaitait savoir quelles étaient les implications pour le Fonds de 1992 d'une décision prise par le groupe de travail de l'OMI, le Président a fait savoir que le Fonds de 1992 était une organisation indépendante et qu'aucune décision d'un autre organisme extérieur ne liait ni le Fonds ni ses organes.
- 3.4.54 L'Administrateur a déclaré qu'il avait toujours compris qu'il avait le droit et le devoir d'attirer l'attention du Comité sur tout rapport d'enquête concernant la cause d'un sinistre dont les FIPOL avaient eu à connaître dès que ce rapport était publié. Il a d'autre part fait valoir que cela avait toujours été la politique des Fonds, même si le Secrétariat s'était toujours abstenu de formuler des opinions sur les conclusions des enquêtes tant que celles-ci n'étaient pas achevées.
- 3.4.55 La délégation des Bahamas a déclaré qu'elle n'avait eu aucunement l'intention de critiquer un quelconque État ou un quelconque rapport d'enquête sur la cause du sinistre du *Prestige* mais qu'en procédant à sa propre enquête, la Bahamas Maritime Authority avaient vu son travail entravé par le manque d'appui et de coopération de la part du Gouvernement espagnol.
- 3.4.56 La délégation espagnole a déclaré qu'elle avait coopéré avec la Bahamas Maritime Authority en lui fournissant des photographies et des enregistrements vidéos concernant l'accident. Cette délégation a réitéré son point de vue selon lequel aucun rapport sur la cause du sinistre du *Prestige* ne devrait être examiné par le Comité exécutif ou signalé dans le compte rendu des décisions de ce Comité tant que le Gouvernement espagnol n'aurait pas soumis son rapport additionnel en mai 2005 et selon lequel il ne devrait être fait état dans le compte rendu d'aucune discussion menée sur ce sujet au cours de la session.
- 3.4.57 Plusieurs délégations ont déclaré que l'Administrateur était tenu d'informer le Comité exécutif des conclusions d'enquêtes menées sur la cause de sinistres dont les FIPOL avaient eu à connaître dès que ces conclusions étaient disponibles. Ces délégations ont d'autre part déclaré que les conclusions de ces enquêtes constituaient également des faits que l'on ne pouvait ignorer même s'il était important que l'Administrateur les présente aux organes directeurs des Fonds d'une manière neutre. Ces délégations ont reconnu qu'aucun débat sur la cause d'un sinistre ne

devrait avoir lieu tant que les informations sur toutes les enquêtes n'étaient pas disponibles mais ont estimé qu'il convenait parfaitement que le compte rendu des décisions contienne un résumé des résultats d'une enquête à la session à laquelle ces résultats avaient été portés à l'attention du Comité ainsi qu'un résumé des débats qui avaient eu lieu.

- 3.4.58 La délégation espagnole a admis qu'il convenait que les FIPOL fournissent des informations sur les faits relatifs au sinistre du *Prestige* mais qu'il ne convenait pas de faire état d'opinions qui ne constituaient pas des faits ni de faire état d'informations partiales ou incomplètes.
- 3.4.59 En réponse à l'intervention de la délégation espagnole, l'Administrateur a déclaré qu'il n'aurait pas été pratique de publier dans un document du Comité exécutif le rapport intégral de la Bahamas Maritime Authority étant donné sa longueur, qu'il avait donc fallu résumer ce rapport, que tout résumé impliquait forcément de choisir entre des informations et que le «choix» effectué dans la note de l'Administrateur était, en tout état de cause, objectif et impartial.
- 3.4.60 Plusieurs délégations ont souligné que les conclusions contenues dans le rapport de la Bahamas Maritime Authority constituaient en soi des faits qui devaient être portés à la connaissance de l'Assemblée même si aucune opinion ne devait être exprimée sur la validité de ces conclusions.

*Ministère espagnol des transports et des travaux publics*

- 3.4.61 Le Comité a relevé que la Commission permanente espagnole d'enquête sur les accidents maritimes (Comisión Permanente de Siniestros Marítimos), placée sous l'autorité du Ministère espagnol des transports et des travaux publics (Ministerio de Fomento), menait une enquête sur la cause du sinistre.

*Tribunal pénal de Corcubión*

- 3.4.62 Il a été relevé que le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) menait une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il a été relevé en outre que le tribunal enquêtait sur le rôle du capitaine du *Prestige*, d'un fonctionnaire qui avait eu un rôle à jouer dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol, et sur celui d'un gérant de la société gestionnaire du navire.
- 3.4.63 Le Comité a relevé que, le 3 février 2005, le tribunal avait informé les parties à la procédure pénale qu'il avait reçu un rapport de la Commission permanente espagnole d'enquête sur les accidents maritimes, et que le Fonds de 1992 avait demandé un exemplaire de ce rapport.
- 3.4.64 En réponse à une question sur le sort du capitaine du *Prestige*, la délégation espagnole a déclaré que le capitaine s'était vu délivrer un permis de résidence en Grèce à condition qu'il se présente régulièrement aux autorités grecques et qu'il respecte les autres règles de la mise en liberté sous caution. La délégation précitée a en outre déclaré que, même si le permis de résidence avait été initialement octroyé pour une période de trois mois, le tribunal espagnol avait récemment accédé à la demande du capitaine qui en avait souhaité la prorogation pour une durée indéterminée.

*France*

- 3.4.65 S'agissant de la France, il a été relevé qu'un magistrat instructeur de Brest menait une enquête pénale sur la cause du sinistre.

3.5 Sinistre survenu à Bahreïn

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.28/6 au sujet d'un déversement d'hydrocarbures survenu à Bahreïn.

- 3.5.2 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 de 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.
- 3.5.3 Il a été rappelé que compte tenu des éléments de preuve présentés par les autorités de Bahreïn et le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (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.
- 3.5.4 Il a été rappelé qu'à sa 25<sup>ème</sup> 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).
- 3.5.5 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 2 000 mètres de barrages flottants et un navire écopeur et que ce matériel avait été rendu à l'Arabie saoudite le 28 mars.
- 3.5.6 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.
- 3.5.7 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.
- 3.5.8 Le Comité a relevé que cinq organismes publics, le MEMAC et la BAPCO avaient déposé des demandes pour un montant total de US\$1,1 million (£573 000) au titre du coût des mesures préventives et des opérations de nettoyage, et que ces demandes avaient été évaluées en tout à US\$689 000 (£383 000). Il a été relevé que des demandes d'un montant total de US\$1,6 million (£830 000) avaient été déposées par la Direction des ressources marines pour le compte de 434 pêcheurs au titre des dommages aux biens et du préjudice économique, et que ces demandes avaient été réglées pour un montant de US\$542 000 (£284 000).
- 3.5.9 Il a été relevé que toutes les demandes nées de ce sinistre avaient été réglées dans un délai de huit mois après la date à laquelle elles avaient été soumises au Fonds de 1992.

#### 4 Autres questions

##### 4.1 Sinistre survenu dans la Fédération de Russie

- 4.1.1 Le Comité a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.28/7 présenté par l'International Group of P&I Clubs relatif à un sinistre survenu dans la Fédération de Russie en septembre 2003 et mettant en cause le *Nefterudovoz-57M*.
- 4.1.2 Le Comité a relevé que, même si la faible importance de ce sinistre était telle que le Fonds de 1992 ne serait pas appelé à verser d'indemnités, l'intérêt que portaient les États Membres de ce Fonds à une application uniforme du régime international d'indemnisation avait toutefois incité l'International Group à appeler l'attention du Comité exécutif du Fonds de 1992 sur les circonstances du sinistre et sur la position adoptée par les tribunaux russes à propos de l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de l'étendue de la réparation à accorder pour les dommages causés à l'environnement.
- 4.1.3 Il a été relevé qu'en septembre 2003, le pétrolier/minéralier *Nefterudovoz-57M* (2 605 tjb), transportant une cargaison de fuel-oil lourd, avait abordé le pétrolier chypriote *Zoja I* (18 625 tjb) dans la grande rade d'Onega, en mer Blanche (Fédération de Russie).
- 4.1.4 Il a été relevé que l'inspecteur s'occupant du sinistre au nom du propriétaire du navire avait initialement estimé à 0,2 tonne la cargaison déversée, mais que les autorités russes avaient par la suite calculé que 53 893 tonnes avaient été déversées, dont 8 893 avaient été récupérées par écumage.
- 4.1.5 Le Comité a relevé que le *Nefterudovoz-57M* était assuré par le Club P&I North of England et détenait un certificat délivré par le Capitaine du port d'Astrakhan au nom du Gouvernement de la Fédération de Russie attestant que le navire était assuré conformément aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été également relevé que le Registre maritime de navigation russe avait classé le navire comme étant destiné à la navigation fluviale et maritime avec quelques restrictions pour cette dernière, et que le navire avait navigué ces dernières années en mer du Nord et en mer Baltique.
- 4.1.6 Il a été relevé qu'une demande d'indemnisation d'un montant de 14 847 521 roubles (£242 000) au titre des dommages par pollution avait été soumise par l'Inspection maritime spécialisée d'Arkhangelsk relevant du Ministère des ressources naturelles de la Fédération de Russie, montant qui avait été calculé selon la "méthodika", une méthode mise au point en 1967 pour quantifier les dommages causés à l'environnement. Le Comité a relevé que la méthode faisait appel à une formule théorique permettant de déterminer l'étendue des dommages en fonction du volume des hydrocarbures déversés, de la sensibilité de la zone dans laquelle le déversement s'était effectué et du rythme de nettoyage des hydrocarbures. Il a également été relevé que les demandeurs avaient soumis la demande au tribunal d'arbitrage d'Arkhangel.
- 4.1.7 Il a été relevé que, lors de la procédure engagée devant ce tribunal, le propriétaire du navire avait fait valoir que les demandes d'indemnisation concernant le sinistre devraient être régies par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui exclut les demandes au titre de l'altération de l'environnement fondées sur une quantification abstraite calculée selon des modèles théoriques.
- 4.1.8 Le Comité a relevé que le tribunal d'arbitrage avait rejeté l'argument du propriétaire du navire selon lequel l'indemnisation au titre des dommages par pollution devait être régie par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été relevé que le tribunal avait estimé que les dispositions de cette Convention s'appliquaient aux navires transportant des hydrocarbures et des produits pétroliers, faisant escale dans un port étranger et se trouvant en haute mer ou dans les eaux intérieures d'un État étranger; que le *Nefterudovoz-57M*, qui était un navire destiné à la navigation à la fois fluviale et maritime, procédait au moment des faits à des livraisons de produits pétroliers dans les eaux intérieures de la Fédération de Russie, au titre du règlement

d'exploitation des navires du Ministère de la flotte fluviale russe, et que, par conséquent, le calcul du montant des pertes devait s'effectuer en application du règlement de la Fédération de Russie et non pas selon les règles du droit international ou les dispositions de traités internationaux.

- 4.1.9 Le Comité a relevé que, dans un jugement d'avril 2004, le tribunal d'arbitrage avait donné tort au propriétaire du navire, qui avait été astreint au versement d'un montant de 12 397 500 roubles (£202 000) calculé selon la "methodika", et qu'il avait ordonné que l'indemnité soit versée à la municipalité de la ville de Gorod Onega Onezhskiy. Il a été relevé que le propriétaire du navire avait fait appel de la décision du tribunal d'arbitrage devant la cour d'appel d'Arkhangel, puis devant la Cour de cassation de Saint-Pétersbourg, en maintenant que la demande d'indemnisation devrait relever de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, mais que ces deux tribunaux avaient confirmé la décision du tribunal d'arbitrage de première instance.
- 4.1.10 Il a été relevé qu'en janvier 2005, le Département de la frontière de la Région de l'Arctique du Service fédéral de sécurité avait déposé une demande d'indemnisation pour un montant de 19 604 529 roubles (£368 000) pour le compte du secteur de la pêche, demande qui avait également été calculée selon la "methodika". Il a été relevé en outre que le demandeur précité avait engagé devant le tribunal d'arbitrage d'Arkhangel une action contre le propriétaire du navire.
- 4.1.11 Le Comité a relevé que l'International Group of P&I Clubs avait décidé d'appeler l'attention du Comité exécutif sur ce sinistre pour les raisons suivantes:
- i) Le tribunal d'arbitrage avait déclaré que les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'appliquaient aux navires transportant des hydrocarbures et des produits pétroliers, faisant escale dans un port étranger et se trouvant en haute mer ou dans les eaux intérieures d'un État étranger. Or, l'article II a) i) de cette Convention indiquait qu'elle s'appliquait aux dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant.
  - ii) Lors d'un sinistre semblable, celui du *Victoriya* (Fédération de Russie, 30 août 2003) – un navire-citerne russe qui avait pris feu et avait explosé dans un terminal sur la Volga à l'intérieur des terres à 1 300 km de la mer Caspienne et de la mer d'Azov – le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait décidé à sa session d'octobre 2003 que les Conventions de 1992 étaient applicables en l'espèce puisque le *Victoriya* était un bâtiment de mer et que les dommages par pollution avaient été causés sur le territoire d'un État contractant.
  - iii) L'International Group étant fermement convaincu que les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution causés par le sinistre du *Nefterudovoz-57M* devraient être régies par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les demandes d'indemnisation calculées d'après la "methodika" ne devraient pas être recevables conformément à la politique du Fonds de 1992 qui veut que les demandes d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement ne soient pas accueillies si elles reposent sur une quantification abstraite établie selon des modèles théoriques (voir le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, édition de novembre 2002, page 30).
- 4.1.12 La délégation de la Fédération de Russie a exprimé sa reconnaissance à la délégation d'observateurs de l'International Group of P&I Clubs pour avoir appelé l'attention du Comité sur le sinistre du *Nefterudovoz-57M*. Elle a reconnu que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aurait dû s'appliquer dans le cas du sinistre et que, même si l'on pouvait

reprocher aux tribunaux russes les décisions qu'ils avaient prises, rien ne pouvait être fait pour changer la situation. Elle a en outre déclaré qu'il apparaissait que les tribunaux auraient pu décider que, puisque la "méthodika" n'était pas applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et afin de protéger dans toute la mesure du possible les victimes, il y avait lieu d'appliquer une législation nationale autorisant le recours à cette méthode.

- 4.1.13 Un certain nombre de délégations ont également reconnu que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aurait dû être appliquée à ce sinistre et que, eu égard à l'importance que revêt l'application uniforme des Conventions, la décision des tribunaux russes aurait pu constituer une question à soumettre, pour examen, au Groupe de travail intersessions.
- 4.1.14 Le Comité a rappelé que la "méthodika" avait été appliquée au premier sinistre qui avait fait intervenir le Fonds de 1971, ce qui avait amené l'Assemblée du Fonds de 1971 à adopter une Résolution en 1980 afin d'empêcher que les demandes d'indemnisation ne soient évaluées sur la base d'une quantification abstraite des dommages établie selon des modèles théoriques.
- 4.1.15 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que, puisque le montant total des demandes d'indemnisation en l'espèce était très inférieur au montant de limitation applicable au *Nefterudovoz-57M* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 n'avait pas pu intervenir dans la procédure judiciaire.
- 4.1.16 Une délégation a signalé que l'application non uniforme des Conventions aurait pu, en l'occurrence, profiter au Fonds de 1992 si le total des demandes recevables avait dépassé le montant de limitation des responsabilités imputables au *Nefterudovoz-57M*. Toutefois, cette délégation a estimé que le Fonds de 1992 aurait dû rembourser l'assureur du propriétaire si le montant de limitation du propriétaire en question s'était situé en deçà du montant des demandes recevables.
- 4.1.17 Une autre délégation a appelé l'attention sur un élément positif, à savoir que, bien qu'il eût fallu appliquer au sinistre la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les tribunaux avaient reconnu que l'application de la "méthodika" n'était pas compatible avec les Conventions de 1992.
- 4.1.18 Le Comité exécutif a estimé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aurait dû s'appliquer dans le cadre du sinistre du *Nefterudovoz-57M* et que, si tel avait été le cas, les demandes établies selon la "méthodika" n'auraient pas été recevables.

#### 4.2 Sessions à venir

Le Comité exécutif a décidé de tenir sa prochaine session au cours de la semaine du 27 juin 2005 commençant le lundi 27 juin.

### 5 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel que figurant dans le document 92FUND/EXC.28/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.

---