



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

(tenue les 12 et 15 juin 2007)

Président: M. John Gillies (Australie)
Vice-Président: M. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabon)

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.37/1.

2 Examen des pouvoirs

- 2.1 Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé, à sa session de mars 2005, d'instituer, à chaque session, une commission de vérification des pouvoirs composée de cinq membres élus par l'Assemblée sur proposition du Président pour examiner les pouvoirs des délégations des États Membres, et que, lorsque le Comité exécutif tenait une session en parallèle avec une session de l'Assemblée, la Commission de vérification des pouvoirs instituée par l'Assemblée devrait également examiner les pouvoirs du Comité exécutif (article iv) du Règlement intérieur du Comité exécutif).
- 2.2 Le Comité exécutif a noté que, conformément à l'article 10 du Règlement intérieur de l'Assemblée, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1992, avait à 3ème session nommé les délégations de l'Algérie, de l'Allemagne, de la Lettonie, du Panama et de Singapour membres de la Commission de vérification des pouvoirs.
- 2.3 Les membres du Comité exécutif ci-après étaient présents à la session:

Allemagne
Australie
Bahamas
Cameroun
Canada

Danemark
Espagne
France
Gabon
Japon

Lituanie
Malaisie
Pays-Bas
Singapour
Turquie

2.4 Après avoir examiné les pouvoirs des délégations des membres du Comité exécutif, la Commission de vérification des pouvoirs a fait savoir dans le document 92FUND/EXC.37/2/1 que tous les membres susmentionnés du Comité exécutif avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme.

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

Afrique du Sud	Grenade	Norvège
Algérie	Îles Marshall	Panama
Belgique	Irlande	Philippines
Bulgarie	Italie	Pologne
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Qatar
Estonie	Libéria	Royaume-Uni
Finlande	Malte	Suède
Ghana	Mexique	Venezuela
	Nigéria	

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

Arabie saoudite	Pakistan
-----------------	----------

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

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne
 Organisation maritime internationale (OMI)
 Fonds complémentaire international d'indemnisation 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)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)
 Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)
 Comité maritime international (CMI)
 Groupe international des importateurs de gaz naturel liquéfié (GIIGNL)
 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 Erika

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika* telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.37/4, 92FUND/EXC.37/4/Add.1 et 92FUND/EXC.37/4/Add.2.

SITUATION CONCERNANT LES DEMANDES D'INDEMNISATION

3.1.2 Le Comité a noté qu'au 7 mai 2007, 7 003 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €387,7 millions (£263,5 millions), dont une demande s'élevant à un

total de €179 millions (£121,7 millions), présentée par l'État français au titre des opérations de nettoyage effectuées à la suite du sinistre. Il a été noté que 98,4 % des demandes avaient été évaluées et que quelque 1 058 demandes, d'un montant total de €24 millions (£16,3 millions), avaient été rejetées. Il a également été noté que des indemnités avaient été versées au titre de 5 666 demandes pour un montant total de €28 millions (£19,8 millions), dont €2,8 millions (£1,8 millions) avaient été versés par la Steamship Mutual et €15,2 millions (£10,2 millions) par le Fonds de 1992.

VERSEMENTS À L'ÉTAT FRANÇAIS

- 3.1.3 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2003, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à faire des versements à l'État français dans la mesure où il estimait qu'il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait de devoir verser au titre d'autres demandes (document 92FUND/EXC.22/14, paragraphe 3.4.11).
- 3.1.4 Il a été rappelé par ailleurs qu'en décembre 2003 l'Administrateur avait estimé qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à faire des versements à l'État français et que le Fonds avait fait un premier versement de €10,1 millions (£7 millions) pour la demande subrogée présentée par l'État français au titre des paiements supplémentaires versés aux demandeurs du secteur du tourisme, suivi en octobre 2004 d'un autre versement de €6 millions (£4,2 millions) au titre des paiements supplémentaires effectués par l'État français dans le cadre du mécanisme de versements d'urgence prévu pour les demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture et de la production de sel, géré par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au ministère français de l'agriculture et des pêches. Il a été rappelé en outre qu'en décembre 2005, le Fonds de 1992 avait fait un versement de €15 millions (£10,3 millions) à l'État français à titre d'acompte sur les frais engagés par les autorités françaises pour les opérations de nettoyage, suivi d'un autre versement de €10 millions (£6,7 millions) en octobre 2006.
- 3.1.5 Il a été noté que l'Administrateur continuait de suivre la situation et déterminerait ultérieurement en 2007, en fonction de l'évolution des procédures engagées devant les tribunaux, s'il convenait de faire un nouveau versement à l'État français.
- 3.1.6 Le Comité exécutif a souscrit à la décision de l'Administrateur, à savoir suivre la situation compte tenu de l'évolution des procédures engagées devant les tribunaux et continuer à faire de nouveaux versements à l'État français dans la mesure où il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait de devoir verser au titre d'autres demandes.

PROCÉDURES PÉNALES

- 3.1.7 Le Comité a rappelé que sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du tribunal pénal de Paris, des poursuites avaient été engagées devant ce tribunal contre le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé du navire (Tevere Shipping), le président de la société de gestion du navire (Panship Management and Services Srl), la société de gestion elle-même, le directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), trois officiers de la marine nationale française qui étaient responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et l'un des directeurs de la RINA, ainsi que Total SA et certains de ses cadres supérieurs.
- 3.1.8 Il a été rappelé que le procès, qui avait débuté le 12 février 2007, devait durer quatre mois. Le Comité a noté que le Fonds de 1992, bien qu'il ne soit pas partie au procès, suivait les procédures par l'intermédiaire de son avocat en France.

- 3.1.9 La délégation française a informé le Comité que le procès devait se terminer le 13 juin 2007 et que l'on attendait le jugement courant janvier 2008.

ACTIONS EN JUSTICE

- 3.1.10 Le Comité a rappelé que le Conseil général de la Vendée et un certain nombre d'autres instances, tant publiques que privées, avaient intenté des actions devant divers tribunaux contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, des sociétés du groupe Total SA et d'autres parties, demandant que les défendeurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que le Fonds de 1992 avait demandé à être autorisé à intervenir dans les procédures. Il a été noté que le tribunal de commerce de Nantes avait déclaré que l'action engagée par le Conseil général de la Vendée était périmée puisque les différentes parties étaient inactives depuis plus de deux ans.
- 3.1.11 Il a été rappelé que l'État français avait intenté des poursuites auprès du tribunal civil de Lorient contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management and Services Srl, la Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc, le fonds de limitation et le Fonds de 1992, pour des demandes d'un montant de €190,5 millions (£129,5 millions).
- 3.1.12 Il a été rappelé également que quatre sociétés appartenant au groupe Total SA avaient introduit des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, le Fonds de 1992 et d'autres parties pour demander une indemnisation d'un montant de €43 millions (£97,2 millions).
- 3.1.13 Il a également été rappelé que la Steamship Mutual avait introduit des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre le Fonds de 1992, demandant notamment au tribunal de noter que la Steamship Mutual avait versé €12 843 484 (£8,7 millions), c'est-à-dire le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, et qu'elle avait donc rempli toutes les obligations que lui imposait la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été rappelé par ailleurs que la Steamship Mutual avait prié le tribunal d'ordonner au Fonds de 1992 de rembourser tout montant que l'assureur aurait versé au-delà du montant de limitation.
- 3.1.14 Le Comité a rappelé que des demandes se chiffrant au total à €497 millions (£337,8 millions) avaient été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire constitué par la Steamship Mutual et que cette somme englobait les demandes formées par l'État français et par Total SA. Il a été rappelé toutefois que la plupart de ces demandes, autres que celles de l'État français et de Total SA, avaient fait l'objet d'un accord et qu'il semblait donc que ces demandes devaient être retirées à l'égard du fonds de limitation dans la mesure où elles portaient sur le même préjudice ou dommage. Il a également été rappelé que le Fonds de 1992 avait reçu officiellement du liquidateur du fonds de limitation les notifications des demandes formées contre ce fonds.
- 3.1.15 Il a été rappelé que 796 demandeurs avaient engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Il a été noté qu'au 7 mai 2007, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 440 de ces demandeurs et que les tribunaux s'étaient prononcés sur 95 demandes d'indemnisation. Il a été noté en outre que les actions engagées par 261 demandeurs (dont 142 paludiers) étaient toujours en instance et que, hormis les demandes de l'État français et celles de Total SA, les demandes en instance s'élevaient au total à €58,5 millions (£39,8 millions).
- 3.1.16 Le Comité a noté que le Fonds de 1992 poursuivrait les discussions avec les demandeurs dont les demandes n'étaient pas frappées de prescription afin d'aboutir, le cas échéant, à des règlements à l'amiable.

JUGEMENTS RENDUS PAR LES TRIBUNAUX AU SUJET DE DEMANDES D'INDEMNISATION FORMÉES CONTRE LE FONDS DE 1992

Tribunal de commerce de Lorient

- 3.1.17 Le Comité a noté que le propriétaire de deux magasins de jouets à Lorient et à Vannes avait soumis une demande d'indemnisation concernant le manque à gagner qu'il aurait subi par suite du sinistre de l'*Erika* ainsi que des frais supplémentaires entraînés par la préparation d'un catalogue de vente et la réimplantation de l'un des magasins. Il a été noté que le Fonds de 1992 avait évalué le manque à gagner mais avait rejeté la demande portant sur les frais supplémentaires, estimant que préparer des catalogues de vente et réimplanter des locaux commerciaux constituaient des pratiques commerciales normales et que, par conséquent, il n'y avait pas de lien de causalité suffisant entre les frais pour lesquels un remboursement était demandé et le sinistre de l'*Erika*.
- 3.1.18 Il a été noté que dans un jugement rendu en avril 2007, le tribunal de commerce de Lorient avait déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité des demandes définis par le Fonds et qu'il lui appartenait d'interpréter le concept de 'dommage par pollution' tel qu'il figurait dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer dans chaque cas en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre le sinistre et le dommage. Le Comité a noté toutefois que le tribunal s'était rangé à l'avis du Fonds en ce qui concerne l'absence d'un lien de causalité et avait jugé que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi des pertes supérieures au manque à gagner évalué par le Fonds. Il a été noté que jusque-là le demandeur n'avait pas fait appel de ce jugement.

Tribunal de commerce de Quimper

- 3.1.19 Le Comité a pris note des jugements rendus en avril 2007 par le tribunal de commerce de Quimper au sujet de 12 demandes émanant d'entreprises du secteur du tourisme et d'une demande formée par un grossiste en poissons, au titre de préjudices économiques purs qui auraient été subis du fait du sinistre de l'*Erika*.
- 3.1.20 Il a été noté que neuf des demandes avaient été acceptées par le Fonds au titre des pertes subies en 2000, bien que parfois pour des montants inférieurs, mais avaient été rejetées par le Fonds au titre des pertes subies en 2001 car pour cette année-là il n'y avait pas de lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution. Le Comité a noté que dans les jugements rendus, le tribunal avait déclaré que même si le sinistre de l'*Erika* avait manifestement eu une incidence sur les entreprises du secteur touristique en 2001, celle-ci avait été diluée dans un ensemble d'autres facteurs dont il était impossible de préciser le poids relatif dans la baisse d'activité enregistrée en 2001. Il a été noté que le tribunal avait rejeté les demandes d'indemnisation pour des pertes subies en 2001 au motif que les demandeurs n'avaient pas démontré l'existence d'un lien de causalité entre la pollution et leurs pertes alléguées pour 2001.
- 3.1.21 Le Comité a noté qu'un grossiste en poissons avait soumis une demande au titre de pertes qui aurait été subies en 2000, alléguant que la pollution avait terni l'image de qualité des produits qu'il vendait. Il a été noté que le Fonds de 1992 avait rejeté cette demande car le demandeur n'avait apporté la preuve d'aucune perte. Il a été noté que le Fonds avait également fait valoir qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre les pertes alléguées et la contamination puisque l'activité du demandeur était située en dehors de la zone touchée, qu'elle ne dépendait pas des ressources atteintes et que le demandeur avait d'autres sources d'approvisionnement. Le Comité a noté que dans son jugement le tribunal avait pris en considération des jugements rendus précédemment dans des cas similaires par une cour d'appel qui avait déclaré qu'il appartenait aux tribunaux nationaux d'interpréter le concept de 'dommage par pollution' tel qu'il figure dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer dans chaque cas en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre le sinistre et le dommage. Il a été noté que le tribunal de commerce avait considéré que même si l'activité du demandeur n'était pas à strictement

parler située dans la zone touchée par la pollution, une étude officielle avait révélé une désaffectation pour le marché des produits de la mer, et donc un manque à gagner pour le secteur connexe. Il a été noté toutefois que le tribunal avait conclu que le demandeur n'avait apporté la preuve d'aucune perte, et de ce fait avait rejeté la demande.

- 3.1.22 Le Comité a noté que le propriétaire d'un terrain de camping et un agent immobilier avaient soumis des demandes au titre des pertes subies en 2000, qui avaient été évaluées par le Fonds de 1992 à une somme inférieure. Il a été noté que dans ses jugements, le tribunal avait souscrit à l'évaluation des demandes faite par le Fonds.
- 3.1.23 Il a été noté que le propriétaire d'un restaurant avait soumis une demande au titre de pertes qui auraient été subies par suite du sinistre de l'*Erika* en 2000; demande qui avait été évaluée par le Fonds de 1992 à une somme inférieure, laquelle somme avait été versée au demandeur. Il a été noté que le propriétaire ayant acheté le restaurant en juin 1999, le Fonds n'avait pas examiné les chiffres relatifs à l'activité des années précédentes, avant le changement de propriétaire, mais avait fondé son évaluation sur une étude réalisée à la demande du Ministère français de l'économie concernant les pertes subies d'une manière générale par le secteur du tourisme en raison du déversement. Il a également été noté que le demandeur avait ensuite présenté une demande au titre de pertes subies en 2001, demande qui avait été rejetée par le Fonds car le demandeur n'avait pas prouvé l'existence d'un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution. Le Comité a noté que le demandeur avait intenté une action en justice contre le Fonds, par laquelle il réclamait €15 329 (£10 419) supplémentaires au titre de pertes subies en 2000 et €24 774 (£16 839) au même titre pour 2001. Il a été noté que, dans son jugement, le tribunal avait rejeté la demande concernant les pertes subies en 2001 pour les mêmes raisons que celles mentionnées au paragraphe 3.1.20, mais avait accepté la demande concernant les pertes subies en 2000. Le Comité a noté que le tribunal avait déclaré que pour évaluer ces pertes, il n'était pas illogique de tenir compte des chiffres relatifs à l'activité des années précédentes, indépendamment du propriétaire, mais qu'il serait en revanche artificiel de fonder l'évaluation sur une étude théorique. Il a été noté que le tribunal avait par conséquent accordé au plaignant un montant supplémentaire de €15 329 (£10 419) au titre des pertes subies en 2000, en plus du montant déjà versé par le Fonds. Le Comité a noté que le Fonds de 1992 n'avait pas fait appel de ce jugement.
- 3.1.24 Il a été noté que jusque-là, aucun des demandeurs n'avait fait appel des jugements.
- 3.1.25 Le Comité exécutif s'est déclaré satisfait du fait que bien que les tribunaux français aient déclaré qu'ils n'étaient pas liés par les critères de recevabilité des demandes arrêtés par le Fonds, la plupart des jugements qu'ils avaient rendus reflétaient ces critères. Il a été observé que si les tribunaux français n'avaient pas accepté généralement les évaluations faites par le Fonds de 1992 des demandes d'indemnisation, cela aurait mis en cause la validité des critères de recevabilité adoptés par le Fonds.
- 3.1.26 Une délégation a suggéré que le Fonds de 1992 envisage de prendre dans les États Membres des mesures qui encouragent les tribunaux nationaux à appliquer les critères de recevabilité des demandes arrêtés par le Fonds de 1992 afin de garantir l'uniformité dans l'application des conventions internationales.
- 3.1.27 L'Administrateur a déclaré que bien que la suggestion faite par cette délégation puisse sembler à première vue intéressante, il serait de fait très difficile de la mettre en œuvre. L'Administrateur a fait observer qu'il était impossible que le Fonds de 1992 puisse imposer aux tribunaux nationaux ses critères de recevabilité des demandes, puisque lesdits critères reflétaient l'interprétation des Conventions internationales faite par les seuls organes directeurs du Fonds de 1992. Il a également fait observer que pour mettre en œuvre cette suggestion, il faudrait soit modifier les Conventions internationales, soit établir un tribunal supranational qui traite des demandes d'indemnisation pour dommages par pollution relevant des Conventions.

*Tribunal civil de Saint-Nazaire*Demande déposée par les paludiers

- 3.1.28 Le Comité a pris note du jugement rendu en mai 2007 par le tribunal civil de Saint-Nazaire au titre de 136 demandes d'indemnisation présentées par des paludiers de Guérande au titre de pertes causées par un manque à produire en 2000 dû à une interdiction de prise d'eau, ainsi que de pertes dues au report de la campagne 2001 et du coût de la restauration des étangs salés en 2001.
- 3.1.29 Il a été rappelé que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient estimé qu'il aurait été possible de produire du sel en 2000 à Guérande, 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 et que des indemnités avaient donc été versées à titre provisoire aux demandeurs sur la base de 80 % de manque à produire.
- 3.1.30 Il a également été rappelé que s'agissant des demandes présentées au titre des coûts de restauration et du manque à produire en 2001, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 avaient été d'avis que puisque la production de sel était possible à la fin de 2000, la restauration des étangs et la décision de ne pas produire de sel en 2001 n'étaient pas une conséquence du sinistre de l'*Erika*.
- 3.1.31 Il a été rappelé en outre qu'à la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire avait été nommé pour déterminer s'il aurait été possible en 2000 de produire à Guérande du sel répondant aux critères de qualité et de protection de la santé. Le Comité a rappelé que l'expert judiciaire avait présenté son rapport à la fin de décembre 2004, en concluant que la production de sel aurait été possible en 2000, mais que par suite des interdictions qui avaient été imposées, le rendement maximum aurait été compris entre 4 et 11 % de la production normale.
- 3.1.32 Il a été rappelé que, compte tenu des conclusions des experts judiciaires, le Fonds de 1992 avait pris contact avec les demandeurs afin d'étudier la possibilité de trouver un accord à l'amiable et que ce type d'accord avait été conclu avec 23 des paludiers de Guérande, mais que 136 producteurs de la région avaient maintenu leurs demandes d'indemnisation devant les tribunaux.
- 3.1.33 Il a été noté que le tribunal avait déclaré que les critères de recevabilité des demandes arrêtés par le Fonds ne le liaient pas et qu'il lui appartenait d'interpréter les concepts de 'dommages par pollution' et de 'mesures de sauvegarde' énoncés dans les Conventions de 1992 et de décider de leur application dans chaque cas.
- 3.1.34 Le Comité a noté que s'agissant de la demande au titre du manque à produire en 2000, le tribunal, après avoir étudié l'analyse scientifique effectuée par l'expert judiciaire et compte tenu des opinions exprimées par d'autres experts au nom des producteurs de sel, avait estimé qu'aucun consensus scientifique ne se dégagait quant aux risques pour la santé et à l'efficacité des barrages déployés, que le risque de pollution dû à la présence d'hydrocarbures à proximité des étangs salés, aux opérations de pompage à partir de l'*Erika* et aux hydrocarbures qui étaient restés sur le littoral rocheux proche faisait qu'il était raisonnable de maintenir les étangs salés complètement fermés pour éviter la pénétration d'hydrocarbures qui auraient causé d'importants dommages aux étangs, et que la décision de ne pas produire de sel en 2000 était une mesure raisonnable tendant à empêcher ou à minimiser les dommages par pollution.
- 3.1.35 Il a été noté que le tribunal avait reconnu que le manque à produire de 2001 était également une conséquence du sinistre de l'*Erika* puisque les hydrocarbures se trouvant à proximité des étangs salés n'avaient été retirés qu'au printemps 2001 et que les opérations de nettoyage se poursuivaient encore en 2001 sur le littoral rocheux proche. Il a été noté toutefois que le

tribunal avait décidé de réduire le montant d'indemnisation de 50 % pour tenir compte de l'effet que les chutes de pluie de 2001 avaient eu sur la salinité des étangs. Il a par ailleurs été noté que le tribunal avait reconnu que les dépenses encourues pour la restauration des étangs salés en 2001 étaient une conséquence inévitable de la décision de ne pas produire de sel en 2000, mais qu'il avait décidé de réduire le montant d'indemnisation de 50 % compte tenu de la pluviosité exceptionnelle de 2001.

- 3.1.36 Le Comité a noté que le tribunal avait accordé aux paludiers un montant de €1 494 257 (£1 016 000) ^{<1>} et avait ordonné l'exécution provisoire du jugement. Il a été noté que jusqu'alors aucun demandeur n'avait fait appel des jugements.
- 3.1.37 Il a été noté que l'Administrateur, avec l'aide de l'avocat français du Fonds de 1992 et des experts du Fonds, étudiait les jugements pour décider si le Fonds devait ou non introduire un appel.

Demande présentée par une coopérative de producteurs de sel

- 3.1.38 Le Comité a pris note du jugement rendu en mai 2007 par le tribunal civil de Saint-Nazaire au sujet d'une demande soumise par une coopérative de producteurs de sel de Guérande au titre d'une perte commerciale, d'une perte d'image et de dépenses supplémentaires encourues par suite du sinistre de l'*Erika*.
- 3.1.39 Il a été noté que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient estimé que la production de sel aurait été possible à Guérande en 2000 et que puisque la coopérative disposait d'un stock de sel suffisant pour maintenir ses ventes en 2000, les pertes qu'elle alléguait ne pouvaient donner lieu à une indemnisation au titre des Conventions.
- 3.1.40 Il a été noté que le tribunal avait fait une déclaration semblable à celle faite dans le cadre des autres jugements, à savoir qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité du Fonds (paragraphe 3.1.33). Il a été noté que le tribunal avait déclaré que ce n'était pas la coopérative mais les producteurs de sel qui produisaient effectivement le sel, que la demande présentée par la coopérative ne pourrait donc porter sur un manque à produire mais sur des pertes de vente et que c'était à la coopérative qu'il appartenait de prouver qu'elle avait subi un manque à gagner par suite de la pollution. Il a été noté que le tribunal avait estimé que la coopérative disposait alors d'un stock de quelque 28 611 tonnes de sel et qu'elle avait donc pu maintenir ses ventes au niveau normal, même s'il n'y avait pas eu de production de sel en 2000. Le Comité a noté que le tribunal avait décidé que la coopérative n'avait pas réussi à démontrer qu'elle avait subi une perte commerciale par suite du sinistre de l'*Erika* et, pour cette raison, avait rejeté cet élément de la demande.
- 3.1.41 Le Comité a noté que, s'agissant de la demande au titre de la perte d'image, le tribunal avait déclaré que la décision de la coopérative d'informer le public qu'elle disposait d'un stock important de sel disponible pour la vente et de procéder à une campagne de commercialisation pour informer et rassurer les consommateurs avait été une bonne mesure pour atténuer ses pertes, et avait été efficace, puisque la coopérative n'avait pas enregistré de baisse sensible de ses ventes. Il a été noté que pour cette raison, le tribunal avait accordé à la coopérative le montant de €378 041,68 (£256 950), mais n'avait pas accordé le montant de €266,44 (£180) correspondant à la TVA et à des dépenses non justifiées.
- 3.1.42 Il a été noté que pour ce qui est de la demande au titre de dépenses supplémentaires encourues pour minimiser les dommages par pollution (frais de surveillance des barrages, dispositifs de filtrage, analyse de l'eau, etc.), le tribunal avait décidé que ces mesures étaient raisonnables et avaient été prises pour éviter des dommages par pollution et avait donc accordé le montant de €1 346,98 (£14 500). Il a été noté par ailleurs que le tribunal avait rejeté d'autres dépenses

^{<1>} La conversion des euros en livres sterling a été effectuée sur la base du taux en vigueur le 7 mai 2007 (€1 = £0,6797).

supplémentaires encourues d'un montant de €136 345,46 (£92 600) dans la mesure où elles correspondaient au temps passé par les producteurs de sel pour défendre leurs intérêts et coordonner leurs activités, ce qui n'avait pas de rapport direct avec le sinistre de l'*Erika*.

- 3.1.43 Il a été noté en outre que le tribunal avait accordé à la coopérative le montant de €12 000 (£8 150) pour couvrir les frais juridiques et d'autres frais encourus.
- 3.1.44 Le Comité a noté que jusque-là le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.
- 3.1.45 Il a été noté que l'Administrateur, avec l'aide de l'avocat français du Fonds de 1992 et des experts du Fonds, étudiait les jugements pour décider si ce dernier devait introduire un appel.
- 3.1.46 Une délégation a exprimé son intérêt pour les jugements et a demandé au Secrétariat de tenir le Comité informé de la décision du Fonds de 1992 d'introduire ou non un appel. Il a été fait observer que le Fonds devrait s'assurer, s'il faisait appel, de le faire en temps voulu. L'Administrateur a déclaré que le Secrétariat n'avait été informé des jugements que la semaine précédente et qu'en conséquence il n'avait pas eu suffisamment de temps pour les examiner en consultation avec l'avocat du Fonds. L'Administrateur a également déclaré que, si nécessaire, il donnerait pour instruction à l'avocat du Fonds d'introduire un appel afin de protéger les intérêts du Fonds.
- 3.1.47 Le Comité exécutif a demandé à l'Administrateur d'examiner les jugements et de faire rapport au Comité à sa session d'octobre 2007 concernant sa proposition ou sa décision concernant l'introduction d'un appel à l'encontre des jugements.

Actions en justice intentées par la commune de Mesquer contre Total

- 3.1.48 Une délégation a informé le Comité qu'une action en justice avait été intentée par la commune de Mesquer contre Total devant les tribunaux français, où il avait été fait observer que la cargaison à bord de l'*Erika* constituait en fait un déchet et que la Cour de cassation avait renvoyé cette question à la Cour de justice européenne pour qu'elle rende un avis. Cette délégation a demandé à l'Administrateur d'expliquer quelle incidence auraient, le cas échéant, ces actions en justice sur le Fonds de 1992. La délégation française a informé le Comité que l'action en justice avait été intentée par une autorité locale et que le Gouvernement français n'était pas partie prenante dans ces actions. Cette délégation a fait observer que même si la Cour européenne de justice décidait que la cargaison à bord de l'*Erika* était un déchet, il était difficile de déterminer quelles implications pourrait avoir cette décision sur le Fonds de 1992.
- 3.1.49 L'Administrateur a déclaré qu'il n'était pas au courant de ces actions en justice mais qu'il enquêterait sur cette affaire et ferait rapport au Comité exécutif à sa prochaine session en octobre 2007.

3.2 *Prestige*

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Prestige* telles que présentées dans le document 92FUND/EXC.37/5 soumis par l'Administrateur.

NIVEAU DES PAIEMENTS

- 3.2.2 Il a été rappelé qu'en avril 2006, le niveau des paiements avait été relevé de 15 à 30 % des pertes ou des dommages effectivement subis par les différents demandeurs tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club.

DEMANDES D'INDEMNISATION

Espagne

- 3.2.3 Le Comité a noté qu'au 7 mai 2007, le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne avait reçu 839 demandes d'un montant total de €10,7 millions (£415 millions), dont neuf demandes émanant du Gouvernement espagnol et s'élevant au total à €59,4 millions (£380,2 millions), soumises au cours de la période allant d'octobre 2003 à octobre 2006.
- 3.2.4 Il a été noté que les demandes soumises par le Gouvernement espagnol concernaient les dépenses encourues au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées au titre du déversement en application de la législation nationale (décrets royaux)^{<2>}, l'allégement fiscal accordé aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité et les dépenses encourues par les autorités locales et prises en charge par le Gouvernement. Il a été rappelé que la demande d'indemnisation au titre de l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui était initialement d'un montant de €109,2 millions (£74,1 millions), avait été ramenée à €24,2 millions (£16,3 millions) pour tenir compte des fonds obtenus d'une autre source.
- 3.2.5 Il a été rappelé que la première demande reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, qui s'élevait à €383,7 millions (£260,8 millions), avait été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €107 millions (£72,7 millions) et que le Fonds de 1992 avait procédé à un paiement de €16 050 000 (£11,1 millions), correspondant à 15 % de l'évaluation provisoire. Il a également été rappelé que l'Administrateur avait effectué une évaluation générale du total des demandes recevables au titre des dommages subis en Espagne et avait conclu que le montant recevable serait d'au moins €303 millions (£206 millions) et que de ce fait, comme l'Assemblée lui en avait donné l'autorisation, il avait procédé à un versement supplémentaire de €1 505 000 (£28,5 millions), correspondant à la différence entre 15 % de €383,7 millions soit €7 555 000 et 15 % du montant préliminaire évalué de la demande soumise par le Gouvernement, à savoir €16 050 000. Le Comité a rappelé que le versement avait été fait après que le Gouvernement espagnol avait fourni une garantie bancaire couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €1 505 000), apportée par l'Instituto de Crédito Oficial, une banque espagnole ayant une excellente réputation sur le marché financier, et après que le Gouvernement espagnol s'était engagé à rembourser tout montant fixé par le Comité exécutif ou par l'Assemblée.
- 3.2.6 Il a été rappelé qu'à sa session de février 2006, le Comité exécutif avait décidé que certaines des dépenses encourues en 2003 au titre du colmatage des fuites qui s'étaient produites à partir de l'épave et au titre de diverses études et enquêtes étaient recevables en principe, mais que la demande au titre des dépenses encourues en 2004 pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne l'était pas (document 92FUND/EXC.32/6, paragraphe 3.2.80). Il a été relevé que, conformément à la décision du Comité exécutif, il avait été effectué une évaluation des dépenses recevables afférentes à des activités qui avaient eu une incidence sur l'évaluation de risques de pollution liés au maintien des hydrocarbures dans l'épave et qui avaient été encourues par le Gouvernement espagnol en 2003 avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave.
- 3.2.7 Le Comité a rappelé qu'en mars 2006, le Fonds de 1992 avait payé €6 365 000^{<3>} (£38,5 millions) de plus au Gouvernement espagnol, en suivant la répartition des sommes dues

^{<2>} Pour plus de renseignements sur le régime d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol voir le document 92FUND/EXC.36/5, section 9.

^{<3>} L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement espagnol €7 365 000 (£39 millions) mais, comme ce dernier a demandé, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour effectuer le paiement à hauteur de 30 % des sommes évaluées dans chacun des cas qui avaient été soumis au Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne.

par le Fonds de 1992 au titre du sinistre du *Prestige*, que le Comité exécutif avait autorisée à sa session d'octobre 2005 (document 92FUND/EXC.30/10, paragraphe 3.7.73).

- 3.2.8 Il a été rappelé qu'en mai 2006, le Gouvernement espagnol avait soumis au Fonds de 1992 une demande d'indemnisation au titre des dépenses encourues pour le règlement des demandes établies en vertu de la législation nationale (décrets-lois royaux), qui ont été évaluées par le Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio)^{<4>}. Il a également été rappelé qu'en août 2006, le Gouvernement espagnol avait soumis au Bureau des demandes d'indemnisation une demande au titre des dépenses encourues par 67 villes, qui avaient été prises en charge par le Gouvernement, dont 51 en Galice, 14 en Asturies et deux en Cantabrie, pour un montant total de €5,8 millions (£3,9 millions) et que les experts du Fonds de 1992 procédaient à l'examen de la demande. Il a aussi été rappelé que le Gouvernement espagnol avait soumis des demandes au titre des dépenses encourues par la région de Galice pour un montant de €28 millions (£19 millions) et par celle d'Asturies pour un montant de €3,3 millions (£2,24 millions).
- 3.2.9 Le Comité a rappelé qu'après un certain nombre d'ajustements, le Gouvernement espagnol avait fait savoir, en décembre 2006, que ses demandes s'élevaient au total à €59 376 830 (£380,2 millions) et que d'autres ajustements seraient apportés aux demandes au titre des paiements qu'il avait effectués à des régions touchées par le sinistre du *Prestige* (Cantabrie et Pays basque), des frais de traitement des résidus et des évaluations individuelles effectuées par le Consorcio.
- 3.2.10 Le Comité a noté que de nombreuses réunions s'étaient tenues entre les représentants du Gouvernement espagnol et le Fonds de 1992, que beaucoup de renseignements complémentaires avait été fournis à l'appui des demandes du Gouvernement et que la coopération avec les représentants de ce dernier se poursuivait, des progrès étant faits dans l'évaluation de toutes les demandes que celui-ci avait soumises. Il a été noté qu'en mai 2007, des réunions s'étaient tenues avec des représentants du Gouvernement espagnol pour discuter d'une évaluation provisoire que les ministères de la défense, de l'environnement et des travaux publics (Fomento) avaient récemment effectuée au sujet des opérations de nettoyage en mer et à terre. Le Comité a relevé que les discussions se poursuivaient entre les représentants du Gouvernement espagnol et le Fonds de 1992.
- 3.2.11 Il a été noté qu'au 7 mai 2007, 89,3 % des demandes, autres que celles du Gouvernement espagnol, avaient été évalués à €3,8 millions (£2,6 millions) et que des paiements provisoires d'un total de €484 791 (£329 512)^{<5>} avaient été effectués au titre de 153 des demandes évaluées, essentiellement à hauteur de 30 % du montant évalué. Il a été noté que sur les demandes restantes, deux étaient en cours d'évaluation, que huit, bien qu'ayant été évaluées, étaient en attente de clarification, que 193 étaient en attente d'une réponse des demandeurs, que 74 étaient en attente d'un complément de documentation, que 385 (pour un montant total de €27,8 millions (£18,9 millions)) avaient été rejetées et que 15 avaient été retirées par les demandeurs.

France

- 3.2.12 Le Comité a noté qu'au 7 mai 2007, 479 demandes d'un montant total de €18,7 millions (£80,7 millions) avaient été reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation en France. Il a été noté que sur les 479 demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, 88 % avaient été évaluées au 7 mai 2007, que bon nombre des demandes restantes n'étaient pas étayées par une documentation suffisante et que cette documentation avait été demandée aux

<4> Organisme étatique d'assurance créé pour régler les demandes d'indemnisation au titre de dommages qui ne sont pas normalement couverts par les polices d'assurance commerciales, notamment les dommages dus à des activités terroristes ou à des catastrophes naturelles.

<5> Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites du calcul des paiements provisoires.

demandeurs. Il a été noté que 422 demandes avaient été évaluées à €49 millions (£33,3 millions), que 417 avaient été approuvées à un montant de €47,9 millions (£32,6 millions) et que des paiements provisoires d'un montant total de €4,2 millions (£2,85 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 300 des demandes approuvées. Il a été noté par ailleurs que le reste des demandes approuvées était en attente d'une réponse des demandeurs ou était en cours de réexamen, les demandeurs ayant fait connaître leur désaccord avec le montant évalué. Il a également été noté que 50 demandes d'un montant total de €12,3 millions (£8,4 millions) avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas fait la preuve qu'ils avaient subi une perte comme suite au sinistre.

- 3.2.13 Le Comité a rappelé qu'en mai 2004, le Gouvernement français avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €67,5 millions (£45,9 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde et que le Fonds de 1992 ainsi que le London Club avaient provisoirement évalué la demande à €31,2 millions (£21,2 millions). Il a été noté que depuis lors un complément de documentation avait été fourni par le Gouvernement français et que les experts du Fonds poursuivaient l'évaluation détaillée de la demande.
- 3.2.14 Il a été noté que 59 demandes de plus, d'un montant total de €10,5 millions (£7,14 millions), avaient été soumises par les autorités locales au titre des dépenses afférentes aux opérations de nettoyage, que 31 de ces demandes avaient été évaluées et approuvées pour un montant de €3,45 millions (£2,34 millions) et que des paiements provisoires s'élevant au total à €1 million (£679 700) avaient été faits au titre de 22 demandes, à hauteur de 30 % des montants évalués.
- 3.2.15 Il a également été noté que 128 demandes avaient été soumises par des ostréiculteurs pour un total de €9 millions (£6,12 millions) au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance du marché, due à la pollution, que les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient examiné ces demandes et qu'au 7 mai 2007, 122 d'entre elles, s'élevant au total à €8,56 millions (£5,8 millions), avaient été évaluées à €468 231 (£318 256). Il a également été relevé qu'un paiement d'un montant total de €127 539 (£86 688) avait été effectué au titre de 85 de ces demandes, à hauteur de 30 % des montants évalués.
- 3.2.16 Il a été noté qu'au 7 mai 2007, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 194 demandes relevant du secteur du tourisme et s'élevant au total à €25,3 millions (£17,2 millions), que 174 de ces demandes avaient été évaluées à un montant total de €12,7 millions (£8,63 millions) et que des paiements provisoires d'un montant total de €2,8 millions (£1,9 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 123 demandes.

Portugal

- 3.2.17 Le Comité a rappelé qu'en décembre 2003, le Gouvernement portugais avait soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,24 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde et que le complément de documentation soumis en février 2005 incluait une demande supplémentaire d'un montant de €1 million (£679 700) portant elle aussi sur les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Il a été rappelé que les demandes avaient finalement été évaluées à €2,2 millions (£1,5 million) et que, le Gouvernement portugais ayant décidé de ne pas fournir de garantie bancaire, le Fonds avait effectué en août 2006 un paiement de €28 488 (£222 600), correspondant à 15 % de l'évaluation finale. Il a été rappelé que cela n'excluait pas le versement d'autres indemnités au Gouvernement portugais au cas où le Comité exécutif déciderait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

3.3 Solar 1

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Solar 1* tels qu'énoncés dans le document 92FUND/EXC.37/6.

LE SINISTRE

- 3.3.2 Le Comité a rappelé que le 11 août 2006, le navire-citerne *Solar 1* (998 tjb), immatriculé aux Philippines, qui transportait une cargaison de 2 081 tonnes de fuel-oil industriel, avait sombré en eaux profondes dans le détroit de Guimaras, à environ 10 milles nautiques au sud de l'île de Guimaras, en République des Philippines. Il a été rappelé qu'une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'était échappée du navire après le naufrage et que des hydrocarbures continuaient à s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités de moins en moins importantes. Il a été noté que, par suite d'une opération d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord de l'épave, on avait constaté que la cargaison avait été pratiquement entièrement déversée.
- 3.3.3 Il a été rappelé que le *Solar 1* était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).
- 3.3.4 Il a en outre été rappelé que le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient demandé conjointement à un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) de se rendre aux Philippines pour superviser les mesures prises à la suite du déversement et de fournir des conseils techniques.
- 3.3.5 Il a également été rappelé que le Fonds de 1992 avait engagé un avocat aux Philippines afin de l'aider à traiter toute question juridique susceptible de naître du sinistre.
- 3.3.6 Il a été rappelé que le Shipowners' Club et le Fonds avaient créé à Iloilo un bureau de liaison chargé d'aider à traiter les demandes et que ce bureau était administré par le correspondant du Club aux Philippines avec l'appui de cinq employés.

LES CONVENTIONS DE 1992 ET L'ACCORD STOPIA

- 3.3.7 Le Comité a rappelé que la République des Philippines était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.3.8 Il a été rappelé que le montant de limitation applicable au *Solar 1* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (£3,6 millions), mais que le propriétaire du *Solar 1* était partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), qui prévoit que le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de cette convention est volontairement porté à 20 millions de DTS (£15,8 millions). Il a été rappelé que le Fonds de 1992 restait toutefois tenu d'indemniser les demandeurs si le montant total des demandes d'indemnisation recevables dépassait le montant de limitation applicable au *Solar 1* aux termes de la Convention. Il a également été rappelé qu'aux termes de l'accord STOPIA, le Fonds de 1992 avait le droit, qu'il pouvait faire valoir en justice, de se faire indemniser par le propriétaire du navire de la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et, soit le montant total des demandes recevables, soit 20 millions de DTS (£15,8 millions), si ce dernier montant est moins élevé.
- 3.3.9 Le Comité a rappelé que l'Administrateur et le Shipowners' Club étaient convenus que le Fonds de 1992 devrait assumer la responsabilité des paiements une fois que le Club aurait payé les indemnités à hauteur du montant de limitation applicable au *Solar 1* en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que le Fonds de 1992 demanderait ensuite des remboursements réguliers au Club à hauteur du plafond fixé dans l'accord STOPIA 2006,

ces paiements devant être effectués par le Club dans les deux semaines après réception de la facture du Fonds.

DEMANDES D'INDEMNISATION

Ateliers sur les demandes d'indemnisation

- 3.3.10 Le Comité a rappelé que l'Administrateur adjoint/Conseiller technique du Fonds et l'un des Chargés des demandes d'indemnisation s'étaient rendus aux Philippines à deux reprises, en septembre et en octobre 2006, accompagnés d'un représentant du Shipowners' Club, afin d'y tenir une série d'ateliers sur les demandes d'indemnisation avec des représentants du gouvernement central, des gouvernements provinciaux et des demandeurs. Il a été rappelé que les réunions avaient été organisées par les représentants de la Petron Corporation.

Nettoyage et mesures de sauvegarde

- 3.3.11 Le Comité a noté qu'au 11 mai 2007 les demandes de trois entrepreneurs, d'un montant total de US\$6,6 millions (£3,4 millions), soumises au titre des coûts de nettoyage en mer, avaient été évaluées à US\$4,5 millions (£2,3 millions) au total, et que le Shipowners' Club et le Fonds avaient effectué des paiements provisoires d'un montant total de US\$3,7 millions (£1,9 million).
- 3.3.12 Il a été noté qu'une demande de la Petron Corporation, d'un montant de PHP196 millions (£2,1 millions), soumise au titre des coûts de nettoyage du littoral avait été provisoirement évaluée au total à PHP118 millions (£1,25 million) et qu'un paiement provisoire du même montant avait été effectué.
- 3.3.13 Il a été noté que les garde-côtes philippins avaient soumis une demande d'indemnisation d'un montant de PHP439 806 223 (£4,7 millions) pour le rôle qu'ils avaient joué dans les opérations d'intervention qui avaient fait suite au déversement. Le Comité a noté que la demande n'était pas étayée par des éléments d'appui suffisants pour permettre au Shipowners' Club et au Fonds de procéder à une évaluation et que le Shipowners' Club et le Fonds avaient écrit aux garde-côtes pour leur demander des renseignements détaillés à l'appui de leur demande.
- 3.3.14 Il a également été noté que le Shipowners' Club avait versé ¥45,1 millions (£195 000) pour les coûts de l'inspection sous-marine de l'épave qui avait été effectuée peu après le sinistre et un montant supplémentaire de US\$5 810 726 (£2,9 millions) pour le coût des opérations d'enlèvement des hydrocarbures.
- 3.3.15 Le Comité a noté que des demandes avaient également été reçues de particuliers qui avaient fabriqué des barrages sorbants à partir de matériaux locaux et que ces demandes étaient en cours d'évaluation.

Pêche et mariculture

- 3.3.16 Le Comité a rappelé qu'en octobre 2006 le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient reçu 13 535 formulaires d'enregistrement de demande d'indemnisation soumis par des pêcheurs habitant dans les cinq municipalités de l'île de Guimaras. Il a été rappelé qu'après la suppression des demandes faisant double emploi, les pertes de 11 361 demandeurs avaient été évaluées à un total de PHP120,3 millions (£1,3 million). Il a aussi été rappelé que les demandeurs n'étant représentés par aucune association ou coopérative de pêcheurs susceptible d'agir en leur nom, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient décidé d'indemniser chaque demandeur séparément et qu'au 31 janvier 2007, quelque 11 000 demandeurs des cinq municipalités avaient reçu au total PHP113 millions (£1,2 million) d'indemnités.
- 3.3.17 Il a également été rappelé qu'entre septembre 2006 et janvier 2007, quelque 12 000 pêcheurs habitant dans les zones côtières de la province d'Iloilo avaient soumis des demandes

d'indemnisation. Il a été noté que ces demandes avaient fait l'objet d'une évaluation et d'un traitement semblables à ceux réservés aux demandes de l'île de Guimaras mais que la pollution dans la province d'Iloilo avait été d'une durée et d'une étendue bien moindre que dans l'île de Guimaras comme il ressortait de l'évaluation des pertes. Le Comité a noté que quelque 11 358 demandes avaient été évaluées à un total de PHP56 937 752 (£601 000), que le versement des indemnités à chaque demandeur avait été achevé le 2 mai 2007 et qu'au total 11 323 demandeurs avaient été dédommagés.

- 3.3.18 Il a été noté qu'en février 2007 un cabinet juridique de Manille avait informé le Fonds qu'il représentait 1 027 pêcheurs de l'île de Guimaras pour faire valoir leurs demandes et que peu après, ce cabinet avait soumis des demandes d'un montant total de PHP280,3 millions (£3 millions). Il a été noté que bien qu'aucun détail n'ait été fourni pour justifier les pertes alléguées, celles-ci reposaient, selon les renseignements obtenus, sur l'hypothèse que les effets du déversement dureraient 20 mois. Il a été noté que le Shipowners' Club et le Fonds avaient informé le cabinet juridique que 166 de ses 1 027 clients avaient déjà trouvé un accord pour leur demande et avaient signé des accords de règlement complets et définitifs dans ce sens et que 228 demandeurs supplémentaires avaient déjà reçu des offres de règlement. Il a aussi été relevé qu'en avril 2007, le Shipowners' Club et le Fonds avaient informé le cabinet juridique que puisque l'on avait réussi à enlever le reste des hydrocarbures de l'épave du *Solar 1*, il n'était plus possible de verser d'autres indemnités au groupe de demandeurs dont les demandes avaient déjà fait l'objet d'un règlement et que les offres déjà faites au groupe des 228 demandeurs restaient valables. Il a aussi été noté que le Shipowners' Club et le Fonds avaient informé le cabinet qu'en ce qui concerne ses 633 autres clients, d'autres pièces étaient nécessaires pour confirmer qu'ils étaient véritablement des pêcheurs et qu'ils avaient subi des dommages par pollution. Il a été noté en outre que le Shipowners' Club et le Fonds avaient informé le cabinet que des indemnités ne pourraient être versées que pour des pertes effectives et non pour d'éventuelles pertes à venir.
- 3.3.19 Le Comité a noté qu'au 11 mai 2007, 102 000 formulaires d'enregistrement de demande supplémentaires avaient été reçus de demandeurs de l'île de Guimaras et que ce nombre, ajouté au nombre de demandeurs qui avaient déjà soumis des demandes, correspondait à environ 80 % de la population de l'île. Il a été noté que la plupart des formulaires étaient incomplets et que beaucoup provenaient de personnes n'ayant pas 18 ans, âge minimum autorisé pour pratiquer la pêche. Le Comité a noté que la plupart, voire la totalité, de ces demandes seraient donc sans doute rejetées par le Shipowners' Club et le Fonds.
- 3.3.20 Il a été noté qu'au 11 mai 2007, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient reçu 407 demandes de cultivateurs d'algues au titre de dommages que les hydrocarbures auraient causés à leurs cultures, que le montant total des demandes pour lesquelles le demandeur avait indiqué le montant qu'il réclamait dans le formulaire de demande d'indemnisation était de PHP52 265 526 (£553 000) et que ces demandes étaient en cours d'évaluation.
- 3.3.21 Il a aussi été noté qu'au 11 mai 2007, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient reçu 313 demandes d'exploitants de bassins d'aquaculture et que la nature des pertes n'était pas la même pour tous les demandeurs, certains alléguant que les hydrocarbures avaient pénétré dans leurs bassins parce que des digues avaient été brisées ou que des écluses (prises d'eau) s'étaient ouvertes, provoquant la mort des poissons, d'autres faisant état de pertes liées à leur décision de retirer précocement leurs poissons des bassins pour éviter toute contamination, et d'autres encore faisant état de pertes dues à une baisse des prix du poisson. Il a été noté que le montant total des demandes pour lesquelles le demandeur avait indiqué le montant qu'il réclamait dans le formulaire de demande d'indemnisation était de PHP340 209 239 (£3,6 millions). Il a aussi été noté que les demandes étaient insuffisamment étayées par des documents et que de nombreux demandeurs n'étaient pas en mesure de prouver qu'ils détenaient les permis, titres de propriété ou titres de jouissance foncière nécessaires pour exploiter légalement les bassins ou que leurs bassins étaient exploités au moment du sinistre. Le Comité a noté qu'au 11 mai 2007, quelque 11 demandes avaient été évaluées à un total de PHP1,6 million (£16 800) et que le

Shipowners' Club et le Fonds avaient écrit aux demandeurs restants pour leur demander un complément d'information.

Tourisme

- 3.3.22 Le Comité a noté qu'au 11 mai 2007 le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient reçu 317 demandes du secteur du tourisme, soumises pour l'essentiel par de petites stations balnéaires ou des exploitants de bateaux d'excursion, pour un montant total de PHP147 677 105 (£1,6 million), y compris des demandes supplémentaires provenant d'exploitants de bateaux d'excursion et de propriétaires de stations balnéaires qui avaient perçu des indemnités provisoires au titre des pertes subies pendant la période allant du 11 août 2006 au 31 septembre 2006. Il a été noté que 49 demandes avaient été réglées pour un montant total de PHP1 501 195 (£15 870). Il a aussi été noté qu'une demande de PHP100 millions (£1,1 million) au titre de la perte alléguée d'un investissement dans une station balnéaire insulaire sur une période de 25 ans avait été rejetée comme n'étant pas recevable en principe. Il a été également relevé que de nombreux propriétaires de stations balnéaires soumettraient probablement des demandes au titre d'autres pertes subies en 2007.
- 3.3.23 Il a été noté qu'au 11 mai 2007, 17 demandes s'élevant au total à PHP5 775 599 (£61 000) avaient été reçues de propriétaires de biens en bord de plage qui se plaignaient de dégâts et de pertes de sable dans leurs propriétés dus aux opérations de nettoyage et que ces demandes étaient en cours d'évaluation.

Études de suivi écologique et mesures de remise en état de l'environnement

- 3.3.24 Il a été rappelé qu'en novembre 2006, le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles (Department of Environment and Natural Resources, DENR) avait soumis au Shipowners' Club et au Fonds de 1992 une proposition concernant le financement nécessaire au lancement d'un programme de suivi écologique et à la remise en état des ressources naturelles côtières, en particulier des mangroves, dont le coût avait été fixé à PHP130 millions (£1,4 million). Le Comité a rappelé que le Shipowners' Club et le Fonds avaient fait savoir au DENR que bien qu'étant favorables, en principe, à la proposition de suivi des effets des hydrocarbures sur les mangroves, ils considéraient qu'il était trop tôt pour décider s'il fallait prendre des mesures de remise en état ou créer des pépinières. Il a cependant été rappelé que le Shipowners' Club et le Fonds avaient donné leur accord de principe à la proposition de récupération des déchets mazoutés et non mazoutés dans les chenaux de marée de huit sites de mangroves afin de faciliter l'alternance des marées et le lessivage des lieux par les marées, ce qui contribuerait à la remise en état des arbres affectés par les hydrocarbures adhérant à leurs systèmes de racines et aux sédiments avoisinants. Le Comité a rappelé que le Shipowners' Club et le Fonds avaient souligné que le DENR devrait d'abord financer ces mesures lui-même puis demander une indemnisation au titre de ces coûts après la fin des travaux. Il a été rappelé cependant que le Shipowners' Club et le Fonds avaient fait savoir au DENR qu'à leur avis, les études proposées pour le suivi de la qualité de l'air, de l'eau et des sols n'étaient pas techniquement justifiées et qu'il était peu probable que les demandes au titre des coûts de tels programmes satisfassent aux critères de recevabilité du Fonds.

Demandes diverses

- 3.3.25 Il a été noté que des demandes avaient été soumises par les propriétaires de magasins de détail dans l'île de Guimaras qui se plaignaient de ce que le sinistre aurait fait baisser leurs ventes et que, ces demandes n'étant pas étroitement liées à la pollution selon le Shipowners' Club et le Fonds, les demandes seraient rejetées.
- 3.3.26 Il a également été noté que des demandes avaient été reçues de particuliers qui se plaignaient de ce que des débris mazoutés ramassés le long du rivage avaient été stockés sur leurs terrains

avant d'être expédiés par bateau en vue de leur élimination et que ces demandes faisaient l'objet d'une évaluation.

- 3.3.27 Il a en outre été noté que les administrations locales des municipalités de San Lorenzo, Sibunag et Nueva Valencia avaient soumis des demandes d'un montant total de PHP18 665 892 (£199 000) au titre de diverses dépenses encourues et des salaires journaliers versés au personnel municipal qui était intervenu à la suite du sinistre et que ces demandes faisaient l'objet d'une évaluation.
- 3.3.28 Une délégation a demandé qu'à la prochaine réunion, le Secrétariat rende compte de la situation des demandes sous forme d'un tableau.
- 3.3.29 L'Administrateur a déclaré qu'il s'efforcera de produire ce tableau pour la prochaine réunion. Il a cependant fait observer que compte tenu du caractère dynamique de l'affaire et du mécanisme de traitement des demandes, il était possible que ce tableau soit déjà périmé au moment de la réunion.

Lettres falsifiées adressées aux administrations locales

- 3.3.30 Le Comité a été informé qu'à la fin du mois de mai 2007, le correspondant du Shipowners' Club responsable de la gestion du bureau de liaison local chargé des demandes d'indemnisation avait fait savoir au Shipowners' Club et au Fonds que des lettres prétendument envoyées par le Fonds et signées par l'Administrateur adjoint étaient adressées à des responsables d'administrations locales à Guimaras les informant entre autres que la deuxième série de demandes d'indemnisation au titre de la pêche (voir le paragraphe 3.3.19 ci-dessus) serait réglée en juin 2007.
- 3.3.31 Le Comité a noté que les lettres étaient des faux. Il a aussi relevé que sur le conseil des avocats du Fonds aux Philippines, l'Administrateur avait fait rapport à la police sur cet événement et avait publié une annonce dans un journal local informant les résidents de Guimaras qu'il s'agissait de faux, que la deuxième série de demandes était encore en cours de traitement et que la date d'un éventuel paiement au deuxième groupe de demandeurs n'avait pas encore fait l'objet d'une décision.
- 3.3.32 Le Comité a noté qu'il était également dit dans l'annonce qu'une lettre serait adressée à chacun des maires des municipalités concernées une fois l'évaluation de la deuxième série de demandes achevée. Le Comité a noté que l'Administrateur enquêtait pour déterminer qui était responsable de ces falsifications.
- 3.3.33 La délégation des Philippines a fait savoir qu'elle regrettait la diffusion de ces lettres frauduleuses et que le Gouvernement philippin avait pris des mesures pour publier une déclaration à la presse locale condamnant les personnes à l'origine de ces lettres. La délégation a également indiqué que le Gouvernement philippin s'occupait de cette question au niveau national et qu'il procédait à sa propre enquête. La délégation a en outre fait savoir que son gouvernement collaborerait étroitement avec le Fonds pour essayer d'identifier les personnes ayant pris part à l'établissement de ces lettres et également pour empêcher qu'une situation semblable ne se reproduise.

Doutes émis par le Shipowners' Club

- 3.3.34 Le Comité a rappelé que le Shipowners' Club avait décidé en novembre 2006 qu'il avait l'intention d'exercer le droit que lui confère le paragraphe 3 de l'article III de la Convention sur la responsabilité civile de s'opposer aux demandes présentées par la Petron Corporation, affréteur du *Solar I* dont la négligence, de l'avis du Shipowners' Club, avait causé les dommages par pollution ou y avait contribué.

- 3.3.35 Le Comité a été informé que le Shipowners' Club avait fait savoir à l'Administrateur qu'il avait revu sa position et qu'il ne voyait plus de difficultés pour payer les demandes recevables soumises par la Petron Corporation. Le Comité a également noté que le Shipowners' Club avait donc remboursé au Fonds de 1992 la somme de PHP118 millions (£1,25 million) qui avait été versée à titre d'indemnités à la Petron Corporation. Le Comité a noté en outre que par suite du changement que le Shipowners' Club avait apporté à sa position, les informations contenues dans les paragraphes 3.1 à 3.5 du document 92FUND/EXC.37/6 n'étaient plus valables.
- 3.3.36 Le Comité a noté qu'au cas où le total des indemnités à verser par suite du sinistre ne dépasserait pas le plafond de contribution de 20 millions de DTS (£15,8 millions) prévu par l'accord STOPIA 2006, le Fonds ne serait pas tenu de faire un appel de contributions pour ce sinistre.
- 3.3.37 Certaines délégations se sont déclarées satisfaites de l'application de l'accord STOPIA et ont relevé que dans la pratique cet accord fonctionnait bien. Ces délégations se sont également déclarées satisfaites de ce que les questions restant à résoudre entre le Shipowners' Club et la Petron Corporation aient été réglées et ont noté avec plaisir que le Shipowners' Club avait remboursé au Fonds tous les versements que celui-ci avait faits à la Petron Corporation.

DEMANDES SOUMISES À L'EXAMEN DU COMITÉ EXÉCUTIF

Demandes présentées par le Département régional des affaires sociales et du développement

- 3.3.38 Le Comité a noté qu'en décembre 2006, le Département régional des affaires sociales (Regional Department of Social Welfare – DSWD) avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de PHP3,3 millions (£35 000) au titre des dépenses encourues pour secourir les 5 400 ménages dont les moyens d'existence avaient été le plus réduits par le sinistre et que cette assistance avait pris la forme, pendant les premiers jours qui avaient suivi le sinistre, d'une fourniture de produits alimentaires de base pour la subsistance journalière des familles touchées. Il a été noté que la demande portait sur les dépenses afférentes aux vivres, à l'emballage et à la distribution des biens de première nécessité. Il a été noté que la plupart des personnes qui avaient bénéficié d'une aide alimentaire avaient la pêche pour source essentielle de revenu et que le Shipowners' Club et le Fonds avaient été d'avis que les secours apportés par le DSWD étaient justifiés compte tenu des circonstances. Il a également été noté que les personnes qui avaient reçu cette aide avaient bien été directement touchées par la pollution due au déversement d'hydrocarbures à partir du *Solar 1* et que le Shipowners' Club et le Fonds avaient donc estimé que la demande présentée par le DSWD était en principe recevable. Le Comité a noté que la demande avait été évaluée au total à PHP2,8 millions (£30 000).
- 3.3.39 Le Comité a noté que le DSWD avait également soumis une demande d'indemnisation d'un montant de PHP2 millions (£21 000) au titre du financement du programme 'Travail contre rémunération' qui avait été lancé pour atténuer les difficultés économiques rencontrées par les pêcheurs les plus gravement touchés par la pollution qui n'avaient pas été embauchés au titre du programme 'Travail contre rémunération' lancé par la Petron Corporation pour des opérations de nettoyage du littoral (document 92FUND/EXC.34/11, paragraphe 3.4). Il a été noté que le programme 'Travail contre rémunération' lancé par le DSWD, qui avait duré entre cinq et sept jours, avait consisté à faire participer un millier de familles à diverses activités telles que l'amélioration des routes et des systèmes d'assainissement, la production alimentaire et le nettoyage communautaire. Il a été noté que le DSWD estimait que ces activités accordaient aux familles une source de revenu plus digne que des secours.
- 3.3.40 Le Comité a noté que la plupart, voire la totalité, des personnes embauchées grâce à cette initiative du Département avaient finalement été dédommagées par le Shipowners' Club et le Fonds de leurs pertes économiques dues à l'interruption de la pêche, interruption que l'on avait estimé avoir duré 12 semaines, et qu'on pourrait donc faire valoir que les personnes qui avaient été embauchées dans le cadre du programme 'Travail contre rémunération' du DSWD et qui

avaient été dédommagées par le Shipowners' Club et le Fonds avaient reçu des indemnités dépassant leurs pertes effectives.

- 3.3.41 Il a été relevé que le Fonds avait normalement pour politique d'effectuer des retenues en cas de gains supplémentaires obtenus à la suite d'un sinistre et que les demandeurs étaient normalement invités à faire savoir s'ils avaient reçu des pouvoirs publics des paiements ou une indemnisation provisoire en relation avec le sinistre. Il a toutefois été noté que les retenues n'étaient normalement pas effectuées pour de petites sommes versées à des particuliers qui avaient participé aux opérations de nettoyage (voir le document 71FUND/EXC.40/10, paragraphe 3.5.33).
- 3.3.42 Le Comité a noté que les travaux effectués dans le cadre du programme 'Travail contre rémunération' du DSWD ne concernaient pas les opérations de nettoyage mais des activités présentant un intérêt général pour les communautés locales et que, de l'avis de l'Administrateur, on pourrait faire valoir que les gains obtenus par les personnes engagées par le DSWD auraient dû être déduits des pertes subies par les pêcheurs qui ont participé au programme en question, telles qu'évaluées. Il a cependant été noté que ces retenues n'avaient pas été prises en compte, car à l'époque où il avait été procédé aux évaluations, le Shipowners' Club et le Fonds n'avaient pas connaissance de l'initiative du DSWD et qu'en raison de la situation économique particulière des demandeurs et de la méthode suivie pour évaluer leurs pertes, on ne leur avait pas demandé de déclarer d'éventuels revenus supplémentaires. Le Comité a noté que selon l'Administrateur, la demande présentée par le DSWD au titre des dépenses afférentes au programme 'Travail contre rémunération' n'était pas recevable et il proposait son rejet au motif que les travaux effectués dans le cadre dudit programme ne concernaient pas directement les opérations de nettoyage ni les mesures de sauvegarde et que les pêcheurs engagés dans le cadre du programme avaient été entièrement dédommagés par le Shipowners' Club et le Fonds de leurs pertes économiques dues à la pollution.
- 3.3.43 Certaines délégations ont rendu hommage aux efforts faits par le DSWD après le sinistre et ont loué le programme 'Travail contre rémunération' qui avait été lancé pour aider les victimes du sinistre du *Solar 1*.
- 3.3.44 La plupart des délégations ont été d'accord pour dire que malgré les bonnes intentions qui sous-tendaient ce programme, cette demande d'indemnisation n'était pas recevable parce que le travail accompli au titre de ce programme n'avait aucun rapport avec les opérations de nettoyage ni avec les mesures de sauvegarde. Une délégation a également déclaré que le Fonds ne devrait récupérer aucune des sommes versées à titre d'indemnisation aux pêcheurs ayant participé au programme en question.
- 3.3.45 Le Comité exécutif a été d'accord avec la conclusion de l'Administrateur selon laquelle la demande du DSWD au titre du programme 'Travail contre rémunération' n'était pas recevable et devait être rejetée.

Demande d'indemnisation pour la perte d'une barge

- 3.3.46 Le Comité a noté qu'une demande d'indemnisation avait été soumise pour un montant de PHP5 274 980 (£55 000) pour la perte d'une barge qui avait sombré le 20 novembre 2006 alors qu'elle transportait des déchets mazoutés, provenant des opérations de nettoyage, vers une installation d'élimination des hydrocarbures située à Lugait, dans la province de Misamis occidentale. Il a été noté que le demandeur avait également réclamé PHP720 940 (£7 600) pour la perte de l'équipement qui se trouvait à bord de la barge au moment où celle-ci avait sombré.
- 3.3.47 Il a été noté que le demandeur avait informé le Fonds que la barge n'était pas enregistrée en son nom mais faisait l'objet d'un acte de vente sous condition prévoyant que son achat ferait l'objet d'un paiement échelonné et que puisque les paiements n'avaient pas été achevés au moment de la perte de la barge, l'acte de vente définitif et/ou l'enregistrement en vue du transfert de

propriété n'avaient pas été effectués au moment de la perte de la barge. Il a également été noté que le demandeur avait indiqué qu'à l'époque où la barge avait sombré, elle n'était pas couverte par une assurance sur corps et n'était pas classifiée.

- 3.3.48 Il a été noté qu'en plus de sa participation aux opérations de nettoyage en mer, les garde-côtes philippins avaient chargé le demandeur de mettre à disposition trois barges devant servir au stockage temporaire des déchets mazoutés, dont l'une était la barge faisant l'objet de la demande, et qu'on avait par la suite chargé le demandeur de transporter les déchets mazoutés de l'île de Guimaras jusqu'à l'installation d'élimination. Il a été noté que les tentatives faites par le demandeur pour obtenir une assurance P&I pour la barge en cause et pour les deux autres barges n'avaient pas abouti mais que le demandeur avait réussi par la suite à obtenir de l'Office régional de l'Administration du secteur maritime (MARINA) d'Iloilo les permis nécessaires pour transporter la cargaison dangereuse. Il a été noté qu'après des contrôles préalables au départ effectués par des représentants du Bureau de la gestion de l'environnement et par l'entreprise qui avait accepté de recevoir les déchets mazoutés, la barge, chargée d'environ 750 tonnes de déchets contenus dans des sacs, était partie pour Lugait le 13 octobre 2006 tractée par un remorqueur et qu'après avoir déchargé sa cargaison à Lugait, l'ensemble remorqueur/barge était revenu à l'île de Guimaras.
- 3.3.49 Le Comité a noté que le même ensemble remorqueur/barge avait par la suite servi à transporter 750 tonnes supplémentaires de déchets mazoutés et qu'après un contrôle préalable au départ effectué par MARINA et l'entreprise chargée de réceptionner les déchets, le départ pour Lugait avait eu lieu le 19 novembre. Il a été relevé que le 20 novembre, alors qu'aucune prévision météorologique ne permettait d'escompter du mauvais temps, le remorqueur et la barge s'étaient trouvés confrontés à une mer forte et qu'étant donné qu'il n'y avait pas d'endroit immédiatement disponible pour s'abriter, l'équipage du remorqueur avait décidé de continuer la route en direction de Lugait. Il a été noté que pendant la nuit du 20 novembre, la barge avait commencé à donner de la gîte et à embarquer de l'eau de mer et que le capitaine du remorqueur avait ordonné à son équipage de couper le câble de remorquage mais qu'à cette occasion la ligne s'était rompue et la barge avait coulé à une profondeur d'environ 300 mètres à quelque trois milles nautiques au large de la côte de la province de Misamis occidental. Il a également été noté que lorsque le remorqueur était retourné le lendemain sur les lieux du naufrage, il n'avait rien pu récupérer et n'avait détecté aucune pollution par hydrocarbures dans la zone.
- 3.3.50 Le Comité a noté que les propriétaires de la barge avaient fait valoir que s'il n'avait pas fallu transporter les débris mazoutés entre l'île de Guimaras et Lugait, la barge n'aurait pas eu à affronter le gros temps à l'origine de son naufrage et qu'il y avait un lien direct de cause à effet entre la pollution provoquée par le déversement provenant du *Solar 1* et la perte de la barge, puisque cette dernière participait aux mesures de nettoyage visant à empêcher ou à minimiser les dommages par pollution. Il a aussi été noté que les propriétaires avaient également soutenu qu'ils n'étaient pas responsables de la perte de la barge, que des mesures appropriées avaient été prises pour étudier les conditions météorologiques et maritimes avant que le remorqueur et la barge ne partent pour Lugait, qu'ils avaient à tout moment agi raisonnablement pour assurer le remorquage et que la perte de la barge était une cause directe de la participation de l'entreprise aux opérations de nettoyage et n'était pas due à une nouvelle cause. Il a en outre été noté que les propriétaires de la barge s'étaient référés au Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et plus particulièrement au passage où il est dit que "[u]ne indemnisation est en outre versée au titre des pertes ou dommages causés par des mesures raisonnables prises pour prévenir ou limiter la pollution" et que de telles mesures devraient inclure les opérations menées en mer.
- 3.3.51 Il a également été noté que les propriétaires de la barge avaient aussi fait observer que si cette dernière n'avait pas coulé, le Fonds aurait été tenu de payer les frais de traitement des 750 tonnes de déchets mazoutés, qui auraient dépassé la demande présentée pour la perte de la barge, et que le Fonds retirerait donc un bénéfice injuste aux dépens du propriétaire de la barge si celui-ci n'était pas dédommagé de la perte de cette dernière.

- 3.3.52 Le Comité a noté que l'Administrateur était d'avis que les dommages causés par le naufrage de la barge ne pourraient être liés à la pollution causée par le sinistre du *Solar 1* que s'ils pouvaient être interprétés comme relevant des "autres préjudices ou dommages causés par [l]es mesures [de sauvegarde]" au sens de l'article I, paragraphe 6(b) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été noté que puisque dans le texte de cette disposition on trouve les mots 'causés par', pour que les dommages soient recevables, le demandeur devrait faire la preuve qu'au moment où la mesure de sauvegarde avait été prise, il y avait un lien de causalité suffisant entre la mesure de sauvegarde et la perte ou le dommage ultérieur que cette mesure était censée avoir causé et que pour qu'un tel lien puisse être établi, il faudrait au moins que le demandeur démontre que, au moment où la mesure de sauvegarde avait été prise, il y avait de grandes chances que la barge chargée des débris mazoutés coule pendant le voyage. Il a été noté que l'Administrateur était d'avis que cette probabilité n'existait absolument pas et que le naufrage de la barge avait été dû à des conditions météorologiques adverses imprévues et donc, en ce qui concerne la mesure de sauvegarde consistant à éliminer les débris mazoutés, constituait une pure coïncidence. Le Comité a noté qu'il n'existait pas de l'avis de l'Administrateur de lien de causalité suffisamment étroit entre la mesure de sauvegarde, c'est-à-dire la décision de transporter les débris mazoutés par barge de l'île de Guimaras jusqu'à Lugait, et la perte subie en raison du naufrage de la barge. Il a également été noté que l'Administrateur avait reconnu que 's'il n'avait pas fallu' transporter les débris mazoutés de l'île de Guimaras jusqu'à Lugait, la barge ne se serait pas trouvée prise dans le mauvais temps qui avait été à l'origine de son naufrage mais qu'à son avis, le besoin de transporter des débris mazoutés par barge était, selon la terminologie juridique, une condition sine qua non pour que surviennent les dommages, mais que ce n'était certainement pas la cause juridiquement pertinente. Il a été noté que pour ces motifs, l'Administrateur proposait de rejeter la demande.
- 3.3.53 Certaines délégations ont été d'avis que le rejet de la demande au motif qu'un lien de causalité faisait défaut était sans doute une décision trop sévère et que la demande devait être rejetée au motif que le demandeur n'était pas le propriétaire immatriculé de la barge. L'Administrateur a déclaré que selon lui le critère 's'il n'avait pas fallu' avancé par le demandeur ne suffisait pas pour démontrer un lien suffisamment étroit de causalité et était d'avis qu'il en serait ainsi dans la plupart des systèmes juridiques.
- 3.3.54 La majorité des délégations ont souscrit à l'analyse de l'Administrateur et ont reconnu qu'il n'existait pas un lien de causalité suffisamment étroit entre les mesures de sauvegarde et les dommages dus au naufrage de la barge et qu'il y avait donc lieu de rejeter la demande. Elles ont par ailleurs fait observer que le rejet de la demande fondé sur le seul argument du titre de propriété donnerait la possibilité à ce demandeur d'essayer de faire valoir ses droits ultérieurement en apportant la preuve de sa qualité de propriétaire.
- 3.3.55 Le Comité exécutif a décidé que la demande relative à la perte de la barge n'était pas recevable

OPÉRATION D'ENLÈVEMENT DE LA CARGAISON RESTANTE DANS LE NAVIRE

- 3.3.56 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2006, le Comité exécutif avait examiné la question de la justification technique d'une opération d'enlèvement des hydrocarbures restant dans l'épave et de la recevabilité de principe d'une demande au titre des coûts d'une telle opération. Le Comité a rappelé que selon les premières indications, le coût des opérations visant à quantifier et à enlever les hydrocarbures restants serait de l'ordre de US\$8 à 12 millions (£4 à 7 millions), en fonction des quantités qui seraient trouvées à bord.
- 3.3.57 Le Comité a rappelé que compte tenu des circonstances, et en particulier de la probabilité qu'une importante quantité d'hydrocarbures reste à bord, et du fait que le navire se trouvait dans une zone sismiquement active et très proche de ressources économiques et environnementales sensibles, l'Administrateur partageait le point de vue des experts, à savoir que pour autant que le coût d'une opération visant à enlever la plus grande quantité possible de la cargaison restante

ne soit pas disproportionné par rapport au risque de dommages par pollution résultant de nouveaux rejets d'hydrocarbures, une telle opération d'enlèvement serait justifiée.

3.3.58 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait décidé que la demande au titre du coût de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures du *Solar I* était recevable en principe.

3.3.59 Le Comité a rappelé qu'en novembre 2006, le Shipowners' Club avait signé un contrat avec une entreprise de génie civil sous-marin qu'il avait chargée de l'enlèvement des hydrocarbures restant dans l'épave du *Solar I*. Il a été noté que l'opération avait été menée en mars 2007. Il a également été noté que neuf tonnes seulement d'hydrocarbures restaient dans l'épave, que l'on avait réussi à enlever ces hydrocarbures sans provoquer d'autre déversement et que le coût total de l'opération devrait être de quelque US\$6 millions (£3 millions).

3.4 Shosei Maru

3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Shosei Maru* telles qu'elles figurent dans le document 92FUND/EXC.37/7.

LE SINISTRE

3.4.2 Le Comité a rappelé que le 28 novembre 2006, le navire-citerne japonais *Shosei Maru* (153 tjb) était entré en collision avec le navire de charge coréen *Trust Busan* (4 690 tjb) à trois kilomètres au large de Teshima, dans la mer intérieure de Seto au Japon. Il a été rappelé que quelque 60 tonnes de fuel-oil lourd et de combustible diesel de soute s'étaient échappées d'une citerne de charge endommagée et de la citerne à combustible du *Shosei Maru* et s'étaient déversées dans la mer, que les hydrocarbures restant à bord avaient été transférés sur un autre navire et que le *Shosei Maru* avait ensuite été remorqué jusqu'au port de Tonosho dans l'île de Shodoshima.

3.4.3 Il a été rappelé que le *Shosei Maru* était assuré par la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club).

3.4.4 Il a également été rappelé que le Fonds de 1992 et le Japan P&I Club avaient nommé une équipe d'inspecteurs japonais pour superviser les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact potentiel de la pollution sur la pêche et la mariculture.

OPÉRATIONS DE NETTOYAGE

3.4.5 Il a été rappelé que le propriétaire du *Shosei Maru* avait demandé au centre de prévention des catastrophes maritimes japonais d'organiser les opérations de nettoyage en faisant appel à un certain nombre d'entrepreneurs privés, que la préfecture de Kagawa et plusieurs autorités locales avaient également participé aux opérations et qu'un navire avait été déployé pour verser des produits chimiques dispersants sur les hydrocarbures se trouvant en mer.

3.4.6 Par ailleurs, il a été rappelé que les opérations de nettoyage à terre avaient été effectuées en quatre endroits de la préfecture de Kagawa et que des entrepreneurs privés avaient été nommés par le propriétaire du navire pour mener les opérations de nettoyage du littoral au moyen de méthodes essentiellement manuelles consistant à enlever le pétrole en vrac puis à nettoyer les tâches de mazout avec de l'eau sous haute pression. Il a été rappelé que plusieurs jetées, quais et digues souillés par les hydrocarbures avaient été nettoyés au moyen de canons à eau chaude à haute pression utilisant des produits chimiques solvants. Le Comité a rappelé que les opérations de nettoyage avaient été achevées le 31 janvier 2007.

IMPACT DU DÉVERSEMENT

3.4.7 Il a été rappelé qu'environ 5 kilomètres de littoral composé de rochers, de galets et de boulets ainsi que des installations portuaires avaient été pollués à divers degrés et que les hydrocarbures

dérivant sur la mer avaient souillé les coques d'un certain nombre de navires de commerce et de bateaux de pêche y compris de ceux se livrant aux opérations de nettoyage. Il a également été rappelé que les hydrocarbures avaient également pollué un certain nombre d'exploitations d'élevage d'algues marines en traversant les structures d'appui, souillant les bouées, les cordes et les filets ainsi que les algues qui poussent sur ces filets, lesquels avaient dû être détruits et remplacés.

APPLICABILITÉ DES CONVENTIONS DE 1992 ET DE L'ACCORD STOPIA

- 3.4.8 Le Comité a rappelé que le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS, soit ¥820 millions (£3,4 millions).
- 3.4.9 Il a été rappelé que le Japan P&I Club avait informé le Fonds de 1992 que le navire se livrant uniquement au cabotage, il n'était pas assuré au titre du dispositif de pool de l'International Group of P&I Clubs, que le propriétaire du *Shosei Maru* n'avait pas donné son accord écrit pour faire inscrire le navire dans l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), et que le navire n'avait pas été inscrit dans cet accord. Le Comité a rappelé qu'en conséquence si le montant total des dommages devait dépasser le montant prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds serait tenu de verser la différence entre le montant total évalué et la limite fixée par la Convention.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.4.10 Le Comité a noté qu'au 16 mai 2007, des demandes d'indemnisation pour un montant total de ¥652 036 624 (£2,7 millions) au titre des coûts des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde avaient été reçues par le Japan P&I Club et le Fonds de 1992 et que six de ces demandes d'indemnisation, pour un montant total de ¥5 435 708 (£23 000), avaient été réglées par le Japan P&I Club à hauteur de ¥5 339 820 (£22 000).
- 3.4.11 Il a été noté qu'un certain nombre d'associations de pêche ayant des activités dans la zone affectée par le déversement avaient présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de ¥304 385 363 (£1 275 000) au titre de pertes ou dommages subis par des exploitations d'élevage d'algues marines, de pertes et dommages subis par d'autres activités de pêche et des coûts liés aux contre-mesures de lutte contre la pollution. Il a été noté que ces demandes étaient évaluées par les experts nommés par le Japan P&I Club et le Fonds de 1992.
- 3.4.12 Le Comité a noté que l'on s'attendait à recevoir de nouvelles demandes d'indemnisation dans les secteurs du nettoyage et de la pêche. Il a été noté que depuis la dernière session du Comité exécutif en mars 2007, il était devenu manifeste que le montant total des demandes au titre de dommages nés du sinistre et donnant lieu à indemnisation risquait de dépasser la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit 4,51 millions de DTS (£3,4 millions).

4 Divers

- 4.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), telles qu'elles figurent dans le document 92FUND/EXC.37/8, soumis par l'International Group of P&I Clubs.
- 4.2 Le Comité a rappelé que l'accord STOPIA avait pris effet le 20 février 2006. Il a été rappelé que l'accord STOPIA constituait un contrat entre les propriétaires de navires-citernes de petites dimensions visant à relever, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires-citernes conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que ce contrat s'appliquait aux dommages par pollution dans les États où la Convention de 1992

portant création du Fonds était en vigueur. Il a également été rappelé que l'accord STOPIA prévoyait que tous les navires-citernes seraient considérés comme des 'navires visés par l'Accord' s'ils jaugeaient 29 548 tonnes au plus et étaient assurés par l'un des clubs P&I membres de l'International Group of P&I Clubs et/ou réassurés au titre du dispositif de pool de ce Groupe (voir le document 92FUND/A/ES.10/13, annexe IV, Clause III (B) de l'accord STOPIA concernant le concept de navire visé par l'Accord).

- 4.3 Il a été noté que les navires qui étaient assurés auprès d'assureurs qui n'étaient pas membres de l'International Group, mais qui bénéficiaient d'une couverture de réassurance du Groupe, relevaient donc également de l'accord STOPIA.
- 4.4 Il a été noté par ailleurs que les clubs de l'International Group avaient modifié leurs règles de façon que les navires jaugeant jusqu'à 29 548 tjb qui étaient réassurés par le dispositif de pool du Groupe relèvent automatiquement de l'accord STOPIA.
- 4.5 Il a été noté que cet accord avait pour effet que le montant maximum d'indemnisation à verser par les propriétaires de tous navires de 29 548 tjb au plus était de 20 millions de DTS.
- 4.6 Le Comité exécutif a noté qu'environ 95 % du tonnage de la flotte mondiale de navires-citernes étaient adhérents à l'International Group of P&I Clubs; la vaste majorité de ces navires étaient adhérents au mécanisme STOPIA. Il a été noté que l'International Group était tenu de communiquer tous les six mois au Fonds de 1992 les noms de tous les navires adhérents à chaque club du Groupe qui étaient des navires adhérents au mécanisme STOPIA, conformément à l'article 9 du Mémoire d'accord entre les FIPOL et l'International Group of P&I Clubs concernant les procédures communes de règlement des demandes d'indemnisation et les engagements pris par les clubs au sujet des nouveaux arrangements volontaires prévus par les accords STOPIA et TOPIA. Il a été noté que la liste de ces navires adressée par l'International Group au Secrétariat des FIPOL au premier semestre 2007 indiquait que 5 680 navires-citernes adhérents au mécanisme STOPIA adhéraient aux clubs de l'International Group. Il a été noté par ailleurs que dans cette liste figuraient également un certain nombre de caboteurs-citernes japonais adhérents à la Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association (Japan P&I Club - membre de l'International Group) mais qui, même s'ils n'adhéraient pas automatiquement au mécanisme STOPIA puisqu'ils n'étaient pas couverts par le dispositif de pool de l'International Group, avaient volontairement décidé d'adhérer à cet accord.
- 4.7 Il a été noté que lorsque l'accord STOPIA était entré en vigueur, il était notoire qu'un petit nombre de navires-citernes, bien précis, qui adhéraient à l'International Group of P&I Clubs n'adhérait pas au mécanisme STOPIA puisqu'ils n'étaient pas réassurés par le dispositif de pool prévu par le Groupe et ne bénéficiaient donc pas de la couverture d'assurance à hauteur du plafond prévu par ce dispositif. Il a été noté par ailleurs que l'introduction du texte de l'accord STOPIA soumis en février/mars 2006 à l'examen des Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire (voir le document 92FUND/A/ES.10/13) indiquait qu'un petit nombre de navires-citernes étaient assurés par un Club de l'International Group mais en-dehors du dispositif de pool de ce Groupe, en particulier certains caboteurs-citernes japonais.
- 4.8 Le Comité a noté que la situation en ce qui concerne l'accord STOPIA et les caboteurs-citernes japonais assurés par le Japan P&I Club était la suivante:

	Nombre de caboteurs-citernes japonais adhérents au Japan P&I Club	Nombre de ces navires adhérents au mécanisme STOPIA	% du total
2007/2008	617	251	41
2006/2007	645	251	39
2005/2006	651	193	30

- 4.9 Il a été noté que ces dernières années une baisse continue du nombre de caboteurs-citernes opérant dans les eaux japonaises par suite de la récession prolongée du transport maritime côtier au Japon (de 1 509 en 1999 à 1 135 en 2005) avait été enregistrée, ce qui transparaissait dans la baisse du nombre de caboteurs-citernes japonais assurés par le Japan P&I Club, et que simultanément un certain nombre de ces navires bénéficiaient d'une couverture de responsabilité civile offerte par des assureurs commerciaux autres que l'International Group (et ne relevaient donc pas de l'accord STOPIA).
- 4.10 Le Comité a noté que la plupart des caboteurs-citernes qui étaient adhérents au Japan P&I Club étaient toutefois de petits navires de moins de 200 tjb et que la situation en ce qui concerne les caboteurs-citernes japonais actuellement adhérents au Japan P&I Club et qui jaugeaient plus de 200 tjb se présentait de la façon suivante:

	Caboteurs-citernes > 200 tjb assurés par le Japan P&I Club	Adhérents au mécanisme STOPIA	% des adhérents au mécanisme STOPIA
2007/2008	182	123	68

- 4.11 Il a été noté qu'il existait également un nombre beaucoup plus restreint de navires-citernes se livrant au cabotage qui étaient assurés par un autre Club de l'International Group et qui, n'étant pas réassurés au titre du dispositif de pool du Groupe, n'étaient pas automatiquement adhérents au mécanisme:

La Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited: 12 navires-citernes.

- 4.12 Le Comité a noté qu'en résumé le nombre total de navires-citernes adhérents à l'International Group of P&I Clubs et/ou réassurés en vertu du dispositif de pool du Groupe et donc automatiquement adhérents au mécanisme STOPIA, et le nombre de navires qui étaient assurés par un des clubs du Groupe et non-adhérents au mécanisme STOPIA parce qu'ils n'étaient pas réassurés en vertu du dispositif de pool, étaient les suivants:

	Nombre de navires-citernes adhérents au mécanisme STOPIA	Nombre de navires-citernes non-adhérents au mécanisme STOPIA	Total	% du total de navires-citernes adhérents au mécanisme STOPIA
2007/08	5 680	378	6 058	93,8

- 4.13 Il a été noté que, comme il ressortait de l'augmentation du nombre de caboteurs-citernes adhérents au Japan P&I Club et adhérents au mécanisme STOPIA entre 2005/06 et 2007/08, les clubs de l'International Group encourageaient sans cesse les navires-citernes adhérents qui n'étaient pas réassurés au titre du dispositif de pool du Groupe à adhérer à l'accord STOPIA, que la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited avait également encouragé quatre propriétaires de navires-citernes dans cette situation à adhérer l'an dernier à l'accord STOPIA, et que cette mesure d'encouragement se poursuivait en permanence.

5 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.37/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.