



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

(tenue les 15 et 19 octobre 2007)

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

Ouverture de la session

À l'ouverture de la session, le Président a informé le Comité exécutif que depuis sa session de juin 2007, l'Administrateur adjoint/Conseiller technique, M. Joe Nichols, avait pris sa retraite de son poste au Secrétariat. Le Président a exprimé à M. Nichols la gratitude du Comité exécutif pour la contribution remarquable qu'il avait apportée pendant des années aux travaux du Comité et lui a souhaité une bonne retraite.

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.38/1.

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, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait, à sa 12ème session, nommé les délégations de la Chine, de la Colombie, de l'Estonie, du Ghana et du Royaume-Uni membres de la Commission de vérification des pouvoirs.

2.3 Les membres du Comité exécutif ci-après étaient présents à la session:

Allemagne	Danemark	Lituanie
Australie	Espagne	Malaisie
Bahamas	France	Pays-Bas
Cameroun	Gabon	Singapour
Canada	Japon	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.38/2/1 que tous les membres du Comité exécutif susmentionnés, à l'exception de l'un d'entre eux, avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme. La Commission a signalé oralement que les pouvoirs s'agissant du Cameroun avaient été acceptés à titre provisoire en attendant que soient rectifiées certaines insuffisances^{<1>}.

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

Algérie	Îles Marshall	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Angola	Inde	Philippines
Argentine	Irlande	Pologne
Belgique	Israël	Portugal
Bulgarie	Italie	Qatar
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	République de Corée
Chypre	Libéria	République dominicaine
Colombie	Malte	Royaume-Uni
Émirats arabes unis	Maroc	Suède
Estonie	Mexique	Trinité-et-Tobago
Fédération de Russie	Monaco	Uruguay
Finlande	Nigéria	Vanuatu
Ghana	Norvège	Venezuela
Grèce	Panama	

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

Arabie Saoudite	Pérou
-----------------	-------

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

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne

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

Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971)

Organisation maritime internationale (OMI)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)

Association internationale des sociétés de classification (IACS)

BIMCO

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

<1>

Note de l'Administrateur: ces insuffisances n'avaient pas été rectifiées au moment de la diffusion de la version finale du compte rendu des décisions.

Comité maritime international (CMI)
Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)
Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)
Groupe international des importateurs de gaz naturel liquéfié (GIIGNL)
International Group of P&I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
International Union of Marine Insurance (IUMI)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Aperçu

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.38/3, qui récapitule la situation concernant les huit sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à s'occuper depuis la 34ème session du Comité, tenue en octobre 2006.

3.1.1 Sinistre survenu en Allemagne

3.1.2 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.38/4 concernant un sinistre survenu en Allemagne.

Le sinistre

3.1.3 Il a été rappelé qu'entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut avait pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord et que les autorités allemandes avaient mené des opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été recueillies sur les plages.

Actions en justice

3.1.4 Il a été rappelé qu'en juillet 1998 la République fédérale d'Allemagne avait engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure contre le propriétaire du navire russe, le *Kuzbass* (88 692 tjb), et son assureur, le West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions, soit €1,3 million (£890 000). Il a également été rappelé qu'en novembre 1998, le Fonds de 1992 avait été informé de la procédure engagée et qu'en août 1999, il s'était porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts. Il a en outre été rappelé qu'afin que leurs demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans qui courait à compter de la date du sinistre, les autorités allemandes avaient engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 en juin 2002.

3.1.5 Le Comité a rappelé qu'en décembre 2002 le tribunal de première instance avait rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables des dommages par pollution. Il a toutefois été rappelé que le tribunal avait reconnu que les autorités allemandes n'avaient pas fourni d'éléments établissant de manière concluante que le *Kuzbass* était le navire responsable, mais que les éléments de preuve indirects indiquaient de manière accablante que tel était le cas.

3.1.6 Il a été rappelé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient fait appel du jugement, alléguant que le *Kuzbass* ne pouvait pas avoir atteint la zone de déchargement alléguée dans le délai disponible, que les analyses chimiques des échantillons de pollution ne fournissaient pas de preuve concluante attestant que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, et que trois autres navires ayant auparavant transporté des cargaisons de pétrole brut de Libye se trouvaient au sud de la mer du Nord au moment des faits et auraient donc pu provoquer la pollution.

- 3.1.7 Le Comité a rappelé qu'à une audience tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein avait fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusque-là ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution et avait en particulier attiré l'attention sur les autres navires qui auraient pu causer la pollution et sur lesquels les autorités allemandes n'avaient pas mené d'enquête. Il a également été rappelé que la cour avait indiqué que, sur la base des documents qui avaient été soumis jusque-là, les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand et avait vivement recommandé aux parties de conclure un règlement à l'amiable aux termes duquel les dépenses récupérables seraient partagées entre le Gouvernement allemand d'une part et le propriétaire du navire et le West of England Club d'autre part sur la base de 92 % - 8 %.
- 3.1.8 Il a été rappelé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient fait une proposition de règlement à l'amiable qui faisait intervenir toutes les parties et aux termes de laquelle le propriétaire et le Club paieraient 18 % et le Fonds de 1992 82 % de toutes les pertes avérées subies par la République fédérale d'Allemagne par suite du sinistre.
- 3.1.9 Il a été rappelé qu'à sa session de mars 2005, le Comité exécutif avait décidé d'autoriser l'Administrateur à chercher à conclure un règlement à l'amiable avec toutes les autres parties en cause (à savoir la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire et le West of England Club) et à conclure un tel accord au nom du Fonds de 1992, à condition que le montant devant être versé par le propriétaire du navire et le West of England Club dépasse les 18 % offerts à l'époque. Il a également été rappelé que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient par la suite augmenté leur offre, la portant à 20 % et que l'Administrateur avait accepté la proposition de règlement qui était faite.
- 3.1.10 Le Comité a noté qu'en janvier 2007, les autorités allemandes avaient versé d'autres pièces à l'appui de leur demande et que, à la suite d'une réunion entre les autorités et le Fonds de 1992 en juin 2007, la demande avait fait l'objet d'un accord de règlement d'un montant de DM2 513 055, soit €1 284 905 (£870 000).
- 3.1.11 Il a été noté que les négociations avec le Gouvernement allemand se poursuivaient au sujet des intérêts que le Fonds de 1992 devrait acquitter et des dépenses encourues par le gouvernement à l'occasion de la procédure menée devant le tribunal de district de Flensburg et devant la cour d'appel du Schleswig-Holstein. Il a également été noté que l'on s'attendait à ce que l'on parvienne sous peu à un accord de règlement qui permettrait de retirer toutes les actions en justice engagées par le Gouvernement allemand contre le propriétaire, le West of England Club et le Fonds de 1992.
- 3.1.12 Une délégation a demandé si le Fonds de 1992 versait des indemnités pour les dépens occasionnés par des procédures où il n'avait pas gain de cause. L'Administrateur a fait savoir que selon la pratique normale, le Fonds dédommageait le demandeur jusqu'à une hauteur raisonnable des dépens encourus pour soutenir sa demande devant les tribunaux.

3.2 Erika

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux survenus dans l'affaire de l'*Erika* tels que consignés dans les documents 92FUND/EXC.38/5 et 92FUND/EXC.38/5/Add.1.

POINT DE LA SITUATION CONCERNANT LES DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.2.2 Le Comité a noté qu'au 30 août 2007, 6 998 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €388,5 millions (£264 millions), dont une demande s'élevant à €179 millions (£121,8 millions), présentée par l'État français au titre des opérations de nettoyage effectuées à la suite du sinistre. Il a été noté que 99,7 % des demandes avaient été évaluées et que 1 048 demandes, d'un montant total de €32 millions (£21,7 millions), avaient été rejetées. Il a

aussi été noté que des indemnités avaient été versées au titre de 5 751 demandes pour un montant total de €129 millions (£85,1 millions), dont €12,8 millions (£8,6 millions) à la charge de la Steamship Mutual et €16,2 millions (£76,5 millions) à la charge du Fonds de 1992.

PAIEMENTS EFFECTUÉS À L'ÉTAT FRANÇAIS

- 3.2.3 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2003, le Comité exécutif avait autorisé l'Administrateur à procéder à des paiements à l'État français pour autant qu'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.
- 3.2.4 Il a également été rappelé qu'en décembre 2003 l'Administrateur avait décidé qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à effectuer des paiements à l'État français et que le Fonds de 1992 avait effectué un premier paiement de €10,1 millions (£7 millions) correspondant à la demande subrogée présentée par l'État français au titre des paiements supplémentaires versés aux demandeurs du secteur du tourisme, ce paiement ayant été suivi en octobre 2004 d'un autre paiement de €6 millions (£4,2 millions) au titre des paiements supplémentaires effectués par l'État français dans le cadre d'un mécanisme visant à procéder à des versements d'urgence aux 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), un organisme relevant du Ministère de l'agriculture et de la pêche. Il a été rappelé en outre qu'en décembre 2005 et octobre 2006 le Fonds de 1992 avait versé à l'État français €15 millions (£10,3 millions) et €10 millions (£6,7 millions) respectivement à titre d'acompte pour les frais engagés par les autorités françaises pour les opérations de nettoyage.
- 3.2.5 Il a été relevé que l'Administrateur continuait de suivre la situation et déterminerait plus tard en 2007, en fonction de l'évolution des procédures engagées devant les tribunaux, et notamment du procès au pénal, s'il convenait de procéder à un nouveau paiement à l'État français.

DEMANDES PRÉSENTÉES PAR DES PRODUCTEURS DE SEL ET UNE COOPÉRATIVE À GUÉRANDE

Demandes présentées par des producteurs de sel

- 3.2.6 Il a été rappelé qu'en mai 2007 le tribunal civil de Saint-Nazaire avait rendu un jugement au sujet de 136 demandes de producteurs de sel à Guérande au titre de pertes provoquées par un manque à produire en 2000 par suite de l'interdiction de prise d'eau, des pertes imputables au report de la campagne 2001 et du coût de la restauration des marais salants en 2001.
- 3.2.7 Le Comité a rappelé 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 quant à l'efficacité des barrages déployés et que le risque de pollution dû à la présence d'hydrocarbures à proximité des marais salants, 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 marais salants complètement fermés pour éviter la pénétration d'hydrocarbures qui auraient causé d'importants dommages à ces marais. Il a été rappelé que pour ces motifs, le tribunal avait estimé 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.
- 3.2.8 Il a également été rappelé 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 marais salants 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 rappelé 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 rappelé que le tribunal avait reconnu que les dépenses encourues pour la restauration des marais salants 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.

- 3.2.9 Le Comité a rappelé que le tribunal avait accordé aux paludiers un montant de €1 494 257 (£1 016 000) et avait ordonné l'exécution provisoire du jugement.
- 3.2.10 Le Comité a noté qu'en juin 2007 l'Administrateur, avec l'aide de l'avocat français du Fonds de 1992, avait étudié le jugement pour décider si le Fonds de 1992 devait ou non interjeter appel.
- 3.2.11 Il a été relevé que l'Administrateur avait estimé qu'aucune question de principe n'était en jeu dans le litige puisque le Fonds avait convenu que c'était le déversement qui avait provoqué les dommages dus à la pollution à Guérande, et que le tribunal avait rendu un jugement équilibré d'une part en considérant que les dépenses encourues pour la restauration des marais salants en 2001 étaient une conséquence inévitable de la décision de ne pas produire de sel en 2000, ce qui, de l'avis du tribunal, avait été une décision raisonnable compte tenu des circonstances, et d'autre part en réduisant le montant d'indemnisation de 50 % compte tenu de l'impact de la pluviosité exceptionnelle de 2001. Il a été noté que l'Administrateur avait également constaté que les producteurs de sel avaient informé le Fonds de 1992 de leur intention de ne pas interjeter appel du jugement à condition que le Fonds prenne la même décision. Le Comité a noté que l'Administrateur avait donc décidé qu'il était dans l'intérêt du Fonds de 1992 de convenir avec les producteurs de sel que les parties n'interjetteraient pas appel des jugements.

Demande d'indemnisation présentée par une coopérative de producteurs de sel

- 3.2.12 Il a été rappelé qu'en mai 2007 le tribunal civil de Saint-Nazaire avait rendu un jugement 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*.
- 3.2.13 Il a été rappelé 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 rappelé que le tribunal avait estimé que la coopérative disposait alors d'un stock de 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 rappelé 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.
- 3.2.14 Le Comité a rappelé 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.
- 3.2.15 Le Comité a rappelé que le tribunal avait souscrit à l'avis du Fonds de 1992 et avait rejeté la demande d'indemnisation au titre d'une perte d'activité commerciale d'un montant de €7,1 millions (£4,8 millions), mais qu'il avait accueilli la demande d'indemnisation au titre de la campagne visant à neutraliser la perte d'image pour un montant de €378 000 (£257 000). Il a été noté que la coopérative de producteurs de sel avait fait appel du jugement.

ACTIONS EN JUSTICE

- 3.2.16 Il a été noté que 420 actions en justice avaient été engagées par 796 demandeurs contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992, qu'au 30 août 2007 les tribunaux avaient rendu 113 jugements dans des procédures engagées par 250 demandeurs et que 64 procédures judiciaires engagées par 150 demandeurs étaient en instance. Il a également été noté que le montant total réclamé dans le cadre des procédures en instance, à l'exclusion des demandes formées par l'État français et Total SA, était de €57,7 millions (£39 millions).
- 3.2.17 Le Comité a relevé que le Fonds de 1992 continuait de négocier avec les demandeurs dont les demandes n'étaient pas frappées de forclusion afin de parvenir, le cas échéant, à des règlements à l'amiable.

ACTIONS EN JUSTICE INTENTÉES PAR LA COMMUNE DE MESQUER CONTRE TOTAL

- 3.2.18 Il a été rappelé qu'une délégation avait informé le Comité à sa session de juin 2007 qu'une action en justice avait été intentée devant les tribunaux français contre Total par la commune de Mesquer, 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 française avait renvoyé cette question à la Cour européenne de justice pour qu'elle rende un avis. Il a été rappelé que cette délégation avait demandé à l'Administrateur d'expliquer quelles incidences auraient, le cas échéant, ces procédures sur le Fonds de 1992. Il a aussi été rappelé que la délégation française avait fait observer 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 et que même si la Cour européenne de justice décidait que la cargaison à bord de l'*Erika* constituait un résidu, il était difficile de déterminer quelles implications pourrait avoir cette décision sur le Fonds de 1992.
- 3.2.19 Il a également été rappelé que l'Administrateur avait déclaré qu'il enquêterait sur cette affaire et ferait rapport au Comité exécutif à sa prochaine session en octobre 2007.

Faits nouveaux survenus depuis la session de juin 2007

- 3.2.20 Le Comité a noté que l'avocat français du Fonds de 1992 avait enquêté sur cette affaire et avait informé l'Administrateur que la Cour de cassation avait demandé un avis à la Cour européenne de justice sur trois questions, à savoir:
- Le fuel-oil transporté en tant que cargaison à bord de l'*Erika* constituait-il en fait un résidu au sens où l'entend la législation européenne?
 - Une cargaison de fuel-oil accidentellement échappée d'un navire pouvait-elle, dans la mesure où elle avait été mélangée à de l'eau de mer et des sédiments, être considérée comme un résidu au sens où l'entend la législation européenne?
 - Si la cargaison à bord de l'*Erika* n'était pas un résidu mais en devenait un après s'être accidentellement échappée du navire, les sociétés du groupe Total seraient-elles considérées comme responsables de ce résidu même si la cargaison était transportée par un tiers?
- 3.2.21 Il a été noté que de l'avis de l'Administrateur, il était peu probable que la Cour européenne de justice considère que la cargaison à bord de l'*Erika* n'était pas constituée d'hydrocarbures persistants et que par conséquent la décision de la Cour avait peu de chances d'avoir un effet sur l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

- 3.2.22 Il a aussi été relevé que le Fonds de 1992 suivait ces actions en justice et que l'Administrateur informerait le Comité exécutif de leur issue et de toute conséquence qu'elle pourrait avoir pour le Fonds de 1992.

Examen de la question par le Comité exécutif

- 3.2.23 Une délégation a demandé au Secrétariat de préciser si, dans le cas où la Cour européenne de justice estimerait que la cargaison à bord de l'*Erika* constituait un résidu, cette conclusion engagerait la responsabilité du propriétaire de la cargaison et irait à l'encontre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui ne permet pas d'engager directement la responsabilité du propriétaire.
- 3.2.24 Le Secrétariat a répondu que s'il était établi que le propriétaire de la cargaison avait enfreint la législation de l'Union européenne régissant le traitement et la manipulation des résidus, le Fonds de 1992 pourrait de ce fait avoir, en vertu de la législation de l'Union européenne, des motifs pour entreprendre une action récursoire contre le propriétaire de la cargaison se trouvant à bord de l'*Erika*.
- 3.2.25 La délégation française a déclaré que la position de l'État français était que les hydrocarbures transportés par l'*Erika* n'étaient devenus un résidu qu'une fois qu'ils s'étaient échappés du navire et qu'elle espérait que la Cour européenne de justice aboutirait à la même conclusion.
- 3.2.26 Une autre délégation a demandé si l'on savait à quel moment la Cour européenne de justice avait été saisie de cette question. Selon cette délégation, d'ordinaire des informations sur les affaires dont la Cour européenne de justice était saisie étaient communiquées aux États membres de l'Union européenne pour leur donner la possibilité d'exprimer un avis sur les questions à l'examen.
- 3.2.27 L'Administrateur s'est engagé à enquêter sur cette affaire et à informer en conséquence les États Membres du Fonds de 1992.

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

Demandes déposées par trois producteurs de sel de Noirmoutier

- 3.2.28 Le Comité a rappelé que des demandes d'indemnisation au titre des pertes de production de sel pour les saisons 2000 et 2001 par suite d'une interdiction de prise d'eau avaient également été reçues de producteurs de Noirmoutier. Il a été rappelé que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient considéré que la production de sel avait été possible en 2000, mais que le rendement maximum aurait atteint 30 % de celui attendu pour cette année-là et que des indemnités avaient été payées aux producteurs de sel au titre des 70 % restants. Il a également été rappelé que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient rejeté les demandes d'indemnisation déposées au titre de pertes subies en 2001. Il a été noté que 80 producteurs avaient accepté l'évaluation du Fonds et que trois autres avaient engagé des actions en justice, faisant valoir des pertes de €40 869,18 (£27 800) pour la saison 2000 et de €25 847,25 (£17 500) pour la saison 2001.
- 3.2.29 Le Comité a noté que dans un jugement rendu en juin 2007, le tribunal civil des Sables-d'Olonne avait rejeté les demandes des trois producteurs de sel de Noirmoutier. Il a été noté que s'agissant des demandes au titre de la saison 2000, le tribunal avait considéré que l'affaire était réglée puisque les trois producteurs avaient signé un accord complet et définitif qui constituait un document juridiquement contraignant pour les parties. En ce qui concernait les demandes au titre de la saison 2001, il a été noté que le tribunal avait estimé que les producteurs de sel n'avaient présenté aucune preuve à l'appui de leurs allégations, qu'ils n'avaient pas entretenu comme il le fallait les marais salants en 2000 et qu'un rapport d'expert soumis par le Fonds de 1992 et la

Steamship Mutual avait montré l'impact que la pluviosité exceptionnelle de 2001 avait eu sur la salinité des marais salants.

Demande présentée par le propriétaire d'un restaurant

- 3.2.30 Le Comité a noté que le propriétaire d'un restaurant de Guidel-Plage avait soumis une demande d'un montant de €43 617 (£30 000) au titre de pertes subies en 2000 et de €107 265 (£73 000) au titre de pertes subies en 2001. Il a été noté que le Fonds de 1992 avait évalué les pertes subies en 2000 à €29 039 (£20 000) mais avait rejeté la demande pour 2001 parce que, à son avis, il n'existait pas de lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées en 2001 et le sinistre de l'*Erika*. Il a été noté que le demandeur s'était déclaré en désaccord avec les évaluations effectuées et avait saisi le tribunal de commerce de Lorient.
- 3.2.31 Il a été noté que dans un jugement rendu en juillet 2007, le tribunal de commerce de Lorient avait déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité du FIPOL et qu'il lui appartenait d'interpréter le concept de 'dommages par pollution' énoncé dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer à chaque cas en déterminant s'il existait un lien de causalité suffisant entre l'événement et le dommage. Il a également été noté que le tribunal avait estimé que le sinistre de l'*Erika* n'avait pas eu un impact significatif sur la saison touristique 2001 car, d'après les études effectuées, les résultats de 2001 avaient été la conséquence de facteurs sans rapport avec le déversement d'hydrocarbures. Le Comité a relevé que le tribunal avait donc fait sien le point de vue du FIPOL quant à l'absence de lien de causalité et avait estimé que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi des pertes dépassant le manque à gagner évalué par le Fonds. Il a été noté qu'à ce jour le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.

Demande présentée par le propriétaire d'un train touristique

- 3.2.32 Le Comité a noté que le propriétaire d'une entreprise gérant des trains touristiques à Carnac, Quiberon et Vannes avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €69 546 (£47 000) au titre de pertes subies en 2000 et de €69 625 (£47 000) au titre de pertes subies en 2001 et que le Fonds de 1992 avait évalué les pertes subies en 2000 à €67 291 (£45 800) mais avait rejeté la demande pour 2001 parce que, à son avis, il n'existait pas de lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées en 2001 et le sinistre de l'*Erika*. Il a été noté que le demandeur avait exprimé son désaccord avec les évaluations et avait saisi le tribunal de commerce de Lorient.
- 3.2.33 Le Comité a noté que dans un jugement rendu en septembre 2007, le tribunal de commerce de Lorient avait déclaré que le demandeur n'avait pas établi qu'il existait un lien de causalité suffisant entre le manque à gagner et le sinistre de l'*Erika* et que les résultats de 2001 avaient été la conséquence de facteurs sans rapport avec le déversement d'hydrocarbures. Il a été noté que le tribunal avait donc fait sien le point de vue du FIPOL quant à l'absence d'un lien de causalité et avait rejeté la demande. Le Comité a noté qu'à ce jour le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.

Demande d'un fabricant de matériel de lavage à pression destiné aux ostréiculteurs

- 3.2.34 Il a été noté que le fabricant de matériel de lavage à pression destiné aux ostréiculteurs avait soumis une demande d'un montant de €201 150 (£136 900) pour des pertes subies en 2000 par suite du sinistre de l'*Erika* et que le Fonds de 1992 avait évalué la demande à €2 927 (£36 000). Il a également été relevé que le demandeur avait exprimé son désaccord avec les évaluations effectuées et avait saisi le tribunal de commerce de Lorient.
- 3.2.35 Le Comité a noté que, dans un jugement rendu en septembre 2007, le tribunal de commerce de Lorient avait déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité du FIPOL et qu'il lui appartenait d'interpréter le concept de 'dommages par pollution' énoncé dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer à chaque cas en déterminant s'il existait un lien de causalité suffisant entre l'événement et le dommage. Il a cependant été noté que le tribunal, prenant en considération

le fait que le demandeur avait connu des difficultés financières avant le sinistre de l'*Erika* et considérant que le fabricant n'avait pas établi qu'il existait un lien de causalité entre la perte et le sinistre, avait estimé que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi des pertes dépassant le manque à gagner évalué par le FIPOL. Le Comité a noté que, à la date de publication du présent document, le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.

3.2.36 Une délégation s'est déclarée satisfaite de ce que, même si les tribunaux français avaient parfois déclaré qu'ils n'étaient pas liés par les critères de recevabilité du Fonds de 1992, ils avaient, dans la plupart des affaires, accepté les évaluations que le Fonds avait faites des demandes.

3.3 Slops

3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre du *Slops* comme exposés dans le document 92FUND/EXC.38/6.

3.3.2 Il a été rappelé que le *Slops*, alors qu'il avait été initialement conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac, avait subi de gros travaux de transformation, notamment son hélice avait été supprimée et son moteur désactivé. Depuis lors, il était resté en permanence au mouillage et était utilisé exclusivement comme unité de traitement et de stockage des déchets mazoutés.

3.3.3 Le Comité a rappelé qu'à sa session de juillet 2000, il avait décidé que le *Slops*, unité flottante de réception de déchets mazoutés, ne devrait pas être considéré comme étant un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).

3.3.4 Le Comité a rappelé qu'en février 2002, deux entrepreneurs grecs avaient engagé des actions en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992, demandant une indemnisation de €1 536 528 (£1 million) et de €786 832 (£530 000) (plus intérêts), respectivement, au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Il a été rappelé que ces entrepreneurs avaient allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder aux opérations de nettoyage et de prendre des mesures de sauvegarde pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures et qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de rembourser les coûts susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.

3.3.5 Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, il a été rappelé que le tribunal avait soutenu dans son jugement que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire', énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été rappelé que le tribunal avait ordonné au Fonds de 1992 de verser aux entreprises €1 536 528 (£1 million) et €786 832 (£530 000) respectivement, soit les montants réclamés, plus les intérêts et frais légaux. Le Comité a rappelé que le Fonds avait fait appel de cette décision devant la cour d'appel grecque.

3.3.6 Il a été rappelé que la cour d'appel avait rendu son jugement le 16 février 2004, soutenant que le *Slops* ne répondait pas aux critères requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et avait rejeté les demandes. Il a été rappelé que le tribunal avait interprété le terme 'navire' d'après la définition énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, c'est-à-dire comme étant un bâtiment de mer transportant des hydrocarbures d'un endroit A à un endroit B. Il a été rappelé en outre que les demandeurs avaient fait appel de cette décision devant la Cour suprême grecque.

3.3.7 Il a été rappelé que la Cour Suprême avait rendu un jugement en juin 2006, soutenant qu'au moment du sinistre le *Slops* devait être considéré comme un 'navire' aux termes de la définition des Conventions de 1992, car il avait les caractéristiques d'un engin marin qui, après avoir été

transformé en unité flottante de traitement, servait à entreposer des produits pétroliers en vrac et, en outre, il pouvait se déplacer par remorquage entraînant un risque de pollution sans que le sinistre se produise nécessairement pendant le transport des hydrocarbures en vrac. Il a également été rappelé que la Cour suprême, ayant décidé que les Conventions de 1992 s'appliquaient au sinistre, avait estimé que l'affaire devait être renvoyée devant la cour d'appel pour qu'elle examine le fond du différend, à savoir le montant de la demande d'indemnisation, etc.

- 3.3.8 Le Comité a noté qu'au vu du jugement de la Cour suprême grecque l'Administrateur avait évalué la demande d'indemnisation avec l'aide de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), que les demandeurs avaient soumis des pièces concernant des dépenses s'élevant au total à quelque US\$2 536 419 (£1,3 million) et que la demande avait été provisoirement évaluée à US\$1 308 778 (£0,7 million). Il a été noté qu'en octobre 2007 la cour d'appel grecque avait tenu une audience, lors de laquelle le Fonds avait été invité à présenter des conclusions accessoires concernant son appel.
- 3.3.9 Il a été noté que l'Administrateur avait écrit aux garde-côtes grecs qui avaient contrôlé les mesures prises pour lutter contre le sinistre, leur demandant de fournir des précisions au sujet de ces opérations afin de faciliter l'évaluation des demandes indiquées plus haut.
- 3.3.10 Le Comité a noté que, bien que les demandeurs aient affirmé que le propriétaire du *Slops* n'avait aucun actif à part le *Slops*, qui avait été détruit par un incendie au moment du sinistre et n'avait aucune valeur même en tant que ferraille, l'Administrateur étudiait la possibilité d'obtenir le remboursement des indemnités versées aux demandeurs pour les dommages causés par le sinistre auprès du propriétaire du *Slops*, celui-ci étant responsable aux termes du paragraphe 1 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été noté que l'Administrateur étudiait aussi la possibilité d'obtenir un remboursement auprès des autorités grecques, qui avaient autorisé le *Slops* à opérer dans les eaux grecques sans assurance, peut-être en violation du paragraphe 1 de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.3.11 La délégation grecque a indiqué que conformément à la législation grecque qui était entrée en vigueur en 2001, tout caboteur-citerne qui transportait effectivement moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants en tant que cargaison, ainsi que toutes installations flottantes de stockage d'hydrocarbures immatriculées en Grèce, à caractère permanent ou non, se trouvant dans les eaux territoriales grecques, quelle que soit la quantité d'hydrocarbures persistants stockée en vrac à bord, étaient tenus d'avoir une assurance appropriée ou autre garantie financière contre les dommages dus à une pollution par les hydrocarbures.
- 3.3.12 La délégation grecque a également déclaré que le Fonds de 1992 pouvant avoir l'intention d'engager une action juridique à l'encontre de la République hellénique, le Gouvernement grec s'était adressé au bureau juridique compétent de l'État pour obtenir un avis juridique. Le Comité a noté que l'avis juridique avait conclu que les autorités grecques compétentes n'avaient pas été appelées à intervenir dans la procédure juridique qui avait été engagée par les deux entreprises grecques de lutte contre la pollution en 2002 et que la République hellénique n'avait aucun intérêt légitime à intervenir dans cette procédure. Il a été noté qu'il était précisé dans l'avis juridique qu'au moment du sinistre du *Slops* les installations flottantes de stockage n'étaient pas tenues par la loi d'avoir une assurance. Il a été noté en outre que selon avis juridique, l'incertitude juridique avait été clarifiée dans la procédure juridique à l'issue de laquelle la Cour suprême grecque avait rendu un jugement qui, selon l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds avait force obligatoire pour les parties à la procédure, à savoir le Fonds de 1992 et les deux entreprises de lutte contre la pollution, mais non pour le Gouvernement grec puisqu'il n'était pas partie à cette procédure. Le Comité a noté que selon l'avis juridique il ne pouvait raisonnablement être allégué ni justifié que les autorités compétentes grecques aient une quelconque responsabilité à l'égard du sinistre du *Slops* et de la pollution qui en avait résulté et qu'une telle demande ne pouvait non plus devenir exécutoire. Il a été noté qu'il avait également été souligné dans l'avis juridique qu'en vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, aucune

action en justice ne pouvait être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'était produit l'événement ayant causé le dommage.

- 3.3.13 L'Administrateur a déclaré que le Fonds de 1992 se conformait à son obligation d'enquêter sur les circonstances du sinistre et que s'il avait été constaté que le *Slops* était un 'navire' aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'État grec aurait pu se trouver en situation de violation de ses obligations au titre de cette convention. L'Administrateur a déclaré que le Fonds de 1992 poursuivrait son enquête et ferait rapport au Comité sur sa conclusion.
- 3.3.14 Il a été noté qu'en août 2007, le Fonds avait reçu une lettre d'une troisième entreprise grecque qui demandait une indemnisation de US\$985 000 (£500 000) au titre des mesures de sauvegarde prises après le sinistre et que des renseignements complémentaires avaient été réclamés au demandeur.

3.4 *Prestige*

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Prestige* contenues dans les documents 92FUND/EXC.38/7, présenté par l'Administrateur, et 92FUND/EXC.38/7/1, présenté par l'Espagne.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.4.2 Le Comité a pris note de l'état des demandes au 30 août 2007, comme présenté dans le document 92FUND/EXC.38/7, section 2.

DEMANDES SOUMISES PAR LE GOUVERNEMENT ESPAGNOL

- 3.4.3 Le Comité a noté qu'au 4 octobre 2007, le Gouvernement espagnol avait soumis 11 demandes d'indemnisation pour un total de €673,4 millions (£455,9 millions), portant sur les dépenses encourues pour les 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-lois royaux), les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité ainsi que les dépenses engagées par les autorités locales et qui avaient été prises en charge par le Gouvernement.
- 3.4.4 Il a été rappelé qu'en août 2006, le Gouvernement espagnol avait soumis au Bureau des demandes d'indemnisation une demande pour les dépenses encourues par les 67 villes et qui avaient été prises en charge par le gouvernement (51 en Galice, 14 dans les Asturies et deux en Cantabrie), soit au total €5,8 millions (£3,9 millions), et que les experts du Fonds de 1992 examinaient cette demande. Il a été rappelé que le Gouvernement espagnol avait également soumis des demandes au titre des dépenses encourues par les régions de Galice pour un montant de €28 millions (£19 millions) et des Asturies pour un montant de €3,3 millions (£2,2 millions).
- 3.4.5 Le Comité a noté qu'en octobre 2007, le Gouvernement espagnol avait présenté une demande d'un montant de €19 066 946 (£12,9 millions) au titre des indemnités versées par le Gouvernement aux victimes du sinistre dont les demandes avaient fait l'objet d'une analyse d'expert de la part du Consorcio de Compensación de Seguros, portant à €673,4 millions (£455,9 millions) le montant total demandé par le Gouvernement espagnol. Il a aussi été noté que plusieurs de ces demandes avaient été évaluées avec la collaboration d'experts du Fonds de 1992.
- 3.4.6 Il a été noté en outre que le Gouvernement espagnol avait indiqué que des ajustements supplémentaires seraient apportés à ces demandes en ce qui concernait le coût du traitement et de l'élimination des résidus mazoutés retirés lors des opérations de nettoyage.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

- 3.4.7 Il a été rappelé que la demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €109,2 millions (£73,9 millions), avait été ramenée à €24,2 millions (£16,4 millions) pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source.
- 3.4.8 Il a été rappelé en outre qu'à sa session de février 2006, le Comité exécutif avait décidé que certaines des dépenses engagées en 2003 pour éviter que les hydrocarbures ne s'échappent de l'épave, ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études, étaient recevables en principe, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave n'était pas recevable (voir le Rapport annuel de 2006, pages 111 à 114). Il a été noté que, conformément à la décision du Comité exécutif, on avait entrepris d'évaluer la part recevable des dépenses que le Gouvernement espagnol avait engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, pour déterminer le risque de pollution que posaient les hydrocarbures à bord de l'épave.

Progrès réalisés dans l'évaluation

- 3.4.9 Le Comité a noté que de nombreuses réunions s'étaient tenues entre les représentants du Gouvernement espagnol et ceux du Fonds de 1992, que beaucoup d'autres renseignements avaient été fournis à l'appui des demandes formées par le gouvernement, que la coopération avec les représentants du Gouvernement espagnol se poursuivait et que des progrès étaient réalisés dans l'évaluation de toutes les demandes soumises par le gouvernement.
- 3.4.10 Il a été rappelé qu'en mai 2007, une réunion s'était tenue avec les représentants du Gouvernement espagnol pour discuter d'une évaluation provisoire effectuée au sujet des opérations de nettoyage en mer et sur le littoral par les ministères de la défense, de l'environnement et des travaux publics (Fomento). Il a été noté qu'en réponse aux questions posées dans le cadre de cette évaluation provisoire, le Gouvernement espagnol avait soumis le complément d'information qui était actuellement analysé par les experts du Fonds de 1992.
- 3.4.11 Il a été noté que le Fonds de 1992 avait mené à bien une évaluation provisoire de la demande présentée par le Gouvernement espagnol pour les indemnités qu'il avait versées au secteur de la pêche et qu'une réunion avec les représentants du Gouvernement espagnol aurait lieu dans un proche avenir.
- 3.4.12 Le Comité a noté par ailleurs qu'en juin 2007 le Fonds de 1992 avait reçu d'autres informations du Gouvernement espagnol concernant le montant des fonds qu'il avait reçus de l'Union européenne à la suite du sinistre, et que le Fonds examinait les renseignements fournis et leur incidence sur l'évaluation des demandes présentées par le Gouvernement espagnol.
- 3.4.13 La délégation espagnole, a déclaré, lors de la présentation du document 92FUND/EXC.38/7/1, que le Gouvernement espagnol continuait de collaborer avec les experts des FIPOL à l'étude et à l'analyse de la volumineuse documentation déjà présentée, en fournissant des pièces complémentaires qui apportaient les éclaircissements nécessaires et en identifiant, le cas échéant, les sources de financement que le Gouvernement avait reçu de l'Union européenne.

ACTIONS EN JUSTICE EN ESPAGNE

- 3.4.14 Le Comité a noté que quelque 3 570 demandes avaient été introduites dans le cadre des procédures judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne), dont 597 concernaient des personnes qui avaient présenté leurs demandes directement au London Club et au Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Il a été noté que des précisions sur les demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de certaines de ces actions en justice avaient été communiquées au tribunal et étaient en cours d'examen par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992. Il a été noté par

ailleurs que quelque 1 900 de ces demandes avaient été payées par le Gouvernement espagnol en application des décrets-lois royaux ou par le Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne, qu'un certain nombre de demandeurs qui avaient été payés par le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux avaient retiré leurs demandes des procédures judiciaires, et que l'on s'attendait à ce que d'autres demandeurs retirent leurs actions en justice pour la même raison.

- 3.4.15 Il a été rappelé que le Gouvernement espagnol avait saisi le tribunal pénal de Corcubión en son nom propre et au nom des autorités régionales et locales ainsi qu'au nom de 971 autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Il a été noté qu'un certain nombre d'autres demandeurs avaient également engagé une action en justice et que le tribunal étudiait la question de savoir si ces demandeurs étaient en droit de s'associer à la procédure.

ACTIONS EN JUSTICE EN FRANCE

- 3.4.16 Le Comité a noté que le Gouvernement français et 227 autres demandeurs avaient engagé une action en justice contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux en France pour demander une indemnisation pour un montant total de l'ordre de €31 millions (£88,7 millions), dont €67,7 millions (£45,8 millions) étaient réclamés par l'État. Il a été noté qu'un certain nombre de demandeurs avaient perçu des indemnités du Fonds et s'étaient engagés à retirer leurs actions en justice mais que, au 30 septembre 2007, cinq actions seulement avaient été officiellement retirées, portant le nombre d'actions en justice à 223 et le montant réclamé à €27,5 millions (£86,3 millions).

ACTIONS EN JUSTICE AU PORTUGAL

- 3.4.17 Le Comité exécutif a rappelé que l'État portugais avait engagé une action en justice devant le tribunal maritime de Lisbonne contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992, réclamant une indemnisation de €4,3 millions (£2,9 millions), mais que suite au règlement à l'amiable de sa demande, l'État portugais avait retiré son action en décembre 2006.

ACTIONS EN JUSTICE AUX ÉTATS-UNIS

Demande d'indemnisation et demande reconventionnelle

- 3.4.18 Le Comité a rappelé que l'État espagnol avait engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de New York pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estimait devoir dépasser US\$1 milliard (£497 millions), soutenant qu'entre autres choses l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux ni de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.
- 3.4.19 Il a été rappelé que l'ABS avait réfuté l'accusation de l'État espagnol et avait lui-même engagé une action contre ce dernier, soutenant que si l'État avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. Il a été rappelé en outre que l'ABS avait présenté une demande reconventionnelle et avait demandé que l'État se voie ordonner de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Il a été rappelé que le tribunal de New York avait rejeté la demande reconventionnelle présentée par l'ABS, au motif que l'État espagnol avait droit à l'immunité souveraine, et que l'ABS avait tenté d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.
- 3.4.20 Il a été rappelé qu'en juillet 2006, le tribunal de New York avait confirmé sa décision concernant le droit à l'immunité de l'État espagnol, mais avait autorisé l'ABS à soumettre à nouveau sa demande reconventionnelle en invoquant d'autres motifs. Il a été rappelé également

qu'en juillet 2006, l'ABS avait de nouveau soumis sa demande reconventionnelle en la formulant de manière à ce qu'elle relève d'une dérogation au principe de l'immunité souveraine dans la mesure où il y était sollicité une réparation qui ne dépassait pas le montant et ne présentait pas un caractère différent de celle demandée par l'Espagne. Il a été rappelé en outre que l'ABS avait demandé à être dédommagé par l'État espagnol au cas où une tierce partie obtiendrait gain de cause dans un procès contre l'ABS en raison du sinistre. Le Comité a rappelé qu'en septembre 2006, l'État espagnol avait demandé que la demande reconventionnelle de l'ABS soit rejetée au motif que le tribunal n'était pas compétent pour juger cette affaire, mais a noté que jusque là le tribunal de New York ne s'était pas prononcé au sujet de cette demande.

L'ABS intervenant comme mandataire ou préposé du propriétaire du navire

- 3.4.21 Le Comité a rappelé qu'en août 2005, l'ABS avait soumis au tribunal de New York une demande en référé pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée, faisant valoir qu'il était un préposé ou mandataire du propriétaire du navire et que par conséquent, en vertu de l'article III.4 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui à moins que le dommage ne résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Il a été rappelé que l'ABS avait également affirmé qu'étant donné que les États-Unis n'étaient pas partie contractante à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le dommage par pollution était intervenu en Espagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient pas compétence pour connaître de l'affaire.
- 3.4.22 Lors de la présentation du document 92FUND/EXC.38/7/1, la délégation espagnole a informé le Comité que l'État espagnol s'était opposé à la requête présentée par l'ABS, alléguant que les sociétés de classification ne pouvaient être considérées comme des préposés ou mandataires du propriétaire du navire aux fins de l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.4.23 Il a été noté que le tribunal n'avait pas encore pris de décision concernant la requête.

Communication des messages électroniques

- 3.4.24 Il a été rappelé qu'en novembre 2006, le juge chargé de superviser les procédures de communication s'était prononcé sur une requête de l'ABS tendant à obliger l'État espagnol à produire tous les messages électroniques échangés pendant la période du sinistre (12 au 20 novembre 2002). Il a été rappelé que le juge avait constaté que l'État avait omis de sauvegarder les communications électroniques ou de procéder à une recherche approfondie la première fois que l'ABS avait demandé que ces communications soient produites. Il a été rappelé que, considérant qu'une recherche de communications électroniques à une date aussi tardive risquait d'être futile, le juge avait invité l'ABS à présenter la demande de réparation, de recours ou de sanction qu'il estimait appropriée. Il a été noté qu'une requête de l'État espagnol tendant à ce que le juge reconsidère sa décision avait été rejetée, mais que l'État avait fait appel.
- 3.4.25 Le Comité a noté que, comme le juge l'y avait invitée, l'ABS avait déposé une requête demandant que l'État espagnol soit sanctionné pour n'avoir pas produit les communications électroniques demandées, sollicitant le rejet de l'instance, ou de certaines parties de l'instance ou bien une décision selon laquelle lors du procès une conclusion défavorable serait tirée à l'encontre de l'État espagnol du fait qu'il n'avait pas produit les messages électroniques requis. Il a été noté que l'ABS avait demandé, en tout état de cause, le remboursement de ses frais et des honoraires afférents au litige concernant la production des messages électroniques.
- 3.4.26 Il a été noté qu'en juin 2007 le tribunal de New York avait prononcé une ordonnance qui en partie acceptait et en partie rejetait la requête de l'ABS. Il a été noté que le tribunal avait octroyé à l'ABS le montant des dépens encourus en essayant de contraindre l'État espagnol à produire les

messages électroniques demandés et avait ordonné à l'ABS de soumettre un décompte du temps passé et des frais encourus pour présenter sa requête, mais que le tribunal n'avait rejeté ni en totalité ni en partie l'action engagée par l'État espagnol, comme le demandait l'ABS, estimant que si l'État espagnol se devait de préserver les preuves et avait manqué à ce devoir, rien ne prouvait que les mesures prises par l'État étaient intentionnelles et prises de mauvaise foi ou par suite d'une négligence coupable. Il a été noté par ailleurs que le juge n'avait pas accepté la position de l'ABS selon laquelle des conclusions défavorables à l'État espagnol devaient être tirées du fait que celui-ci n'avait pas produit les messages électroniques requis, car il estimait que l'ABS n'avait pas prouvé que les messages manquants avaient un rapport avec le dossier. Il a été noté que le tribunal avait ordonné à l'État espagnol de continuer de chercher les messages électroniques pertinents et, s'il les trouvait, de les communiquer à l'ABS au fur et à mesure. Le Comité a noté que l'État espagnol n'avait pas fait appel de cette décision.

- 3.4.27 Le Comité a noté que l'ABS avait déposé une requête demandant au juge de reconsidérer en partie sa décision, mais que l'État espagnol avait déposé des conclusions s'opposant à cette requête.
- 3.4.28 Il a été noté qu'en juillet 2007, l'ABS avait déposé une requête demandant une indemnité de US\$1,2 million (£600 000) au titre des frais de justice encourus pour obliger l'autre partie à lui communiquer les documents demandés, mais que l'État espagnol s'était opposé à cette requête. Le Comité a noté que jusque là le tribunal n'avait pas statué.
- 3.4.29 Lors de la présentation du document 92FUND/EXC.38/7/1, la délégation espagnole a déclaré que l'État espagnol avait déjà examiné, compilé et communiqué tous les messages électroniques adressés à l'ABS comme demandé par l'arrêt du tribunal.

3.5 Al Jaziah 1

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.38/8 (voir document 71FUND/AC.22/12/1) concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1*.
- 3.5.2 Il a été rappelé que le sinistre de l'*Al Jaziah 1* s'était produit dans les Émirats arabes unis et avait mis en cause à la fois le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971. Il a également été rappelé que l'*Al Jaziah 1* n'était couvert par aucune assurance-responsabilité, que des demandes d'un montant total de Dh 7,9 millions (£1,1 million) avaient été soumises aux FIPOL au titre des opérations de nettoyage et de la prévention de la pollution et que ces demandes avaient été approuvées et réglées à hauteur de Dh 6,4 millions (£870 000). Le Comité a également rappelé que les FIPOL ne seraient pas tenus de verser d'autres indemnités.
- 3.5.3 Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 avaient décidé que les FIPOL devraient engager une action récursoire contre le propriétaire du navire.
- 3.5.4 Le Comité exécutif a rappelé qu'en janvier 2003, les FIPOL avaient entamé une action en justice devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre l'entité qui était propriétaire immatriculé du navire, demandant que les défendeurs versent Dh 6,4 millions (£870 000) aux Fonds, montant devant être réparti à parts égales entre le Fonds de 1992 et celui de 1971.
- 3.5.5 Il a été rappelé qu'en novembre 2003, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi avait rendu un jugement préliminaire nommant un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par les Fonds.
- 3.5.6 Le Comité a rappelé que l'expert avait soumis son rapport au tribunal en juillet 2006, qui confirmait que:

- Le sinistre avait causé des dommages par pollution à plusieurs parties de l'Émirat d'Abou Dhabi.
 - Les Fonds avaient indemnisé les victimes des dommages par pollution à hauteur de Dh 6,4 millions (£870 000).
 - Le navire n'avait pas été immatriculé en tant que pétrolier et ses assurances avaient expiré.
 - Le propriétaire du navire était responsable des dommages causés par le sinistre.
- 3.5.7 Il a été rappelé que l'expert avait semblé suggérer que les Fonds avaient réglé des demandes d'indemnisation sans les examiner soigneusement. Il a également été rappelé que l'expert avait souligné que les autorités des Émirats arabes unis avaient commis une faute grave en autorisant le navire, qui n'était pas un pétrolier, à embarquer une cargaison d'hydrocarbures et à prendre la mer en dépit d'une météo défavorable. Il a été rappelé que l'expert avait suggéré que l'absence de législation adéquate aux Émirats arabes unis relative à la délivrance des licences et aux installations de chargement avait directement contribué au sinistre. Il a en outre été rappelé que l'expert avait conclu que, eu égard à l'absence d'une telle législation, les autorités des Émirats arabes unis devraient être en partie tenues de verser des indemnités pour les dommages dus à ce sinistre.
- 3.5.8 Le Comité a rappelé qu'en septembre 2006 les Fonds avaient soumis un mémoire au tribunal, dans lequel ils faisaient état de leurs observations sur le rapport de l'expert. Le Comité a également rappelé que les Fonds avaient souscrit aux principales conclusions de l'expert.
- 3.5.9 Il a été rappelé que, dans le mémoire, les Fonds avaient formulé des observations sur l'avis de l'expert concernant les indemnités versées aux demandeurs. Il a été en outre rappelé que les Fonds avaient expliqué que toutes les demandes d'indemnisation avaient été calculées sur la base des critères de recevabilité fixés par les États Membres des FIPOL. Il a été rappelé que ces derniers avaient déclaré que l'avis de l'expert, selon lequel les autorités des Émirats arabes unis devraient être en partie tenues responsables du sinistre, n'était pas fondé car, conformément aux Conventions, le propriétaire du navire avait la responsabilité objective. Il a été rappelé que les Fonds avaient donc demandé au tribunal de tenir le propriétaire du navire entièrement responsable des dommages dus au sinistre et de condamner le propriétaire unique de l'entité armateur à leur verser Dh 6,4 millions (£870 000).
- 3.5.10 Le Comité a rappelé qu'en octobre 2006, le propriétaire du navire avait soumis un mémoire au tribunal, dans lequel il faisait part de ses objections aux conclusions de l'expert en faisant valoir que les autorités d'Abou Dhabi devraient être tenues pour responsable d'au moins 90 % des dommages dus au sinistre car elles avaient autorisé un navire, qui n'était pas habilité à le faire, à charger une cargaison d'hydrocarbures et l'avait, ensuite, autorisé à prendre la mer dans des conditions météorologiques mauvaises et que les conclusions de l'expert concernant les paiements effectués par les Fonds devaient être rejetées, car il s'était appuyé, pour établir ses conclusions, sur des documents photocopiés.
- 3.5.11 Il a été noté qu'en novembre 2006, le tribunal avait chargé l'expert de présenter un rapport complémentaire pour répondre aux questions soulevées par le propriétaire du navire et par les Fonds. Il a également été noté qu'entre novembre 2006 et septembre 2007, le tribunal avait reporté l'affaire à six reprises parce que l'expert n'avait pas remis son rapport.
- 3.5.12 Le Comité a noté qu'en septembre 2007, les Fonds avaient remis au tribunal des conclusions exposant les travaux qu'ils avaient réalisés afin d'aider l'expert à terminer le rapport et avaient demandé au tribunal de donner l'ordre à ce dernier de présenter son rapport dans un délai fixé. Il a également été noté que, accédant à la demande des Fonds, le tribunal avait enjoint à l'expert de remettre le rapport au plus tard en octobre 2007.

3.5.13 Le Comité a relevé qu'aucun fait nouveau n'était survenu dans cette affaire au moment où se tenait la session.

3.6 Solar 1

3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Solar 1* fournis dans le document 92FUND/EXC.38/9.

Le sinistre

3.6.2 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 par gros temps 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 avaient continué à s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités de moins en moins importantes. Il a été rappelé qu'à la suite d'une opération d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord de l'épave, on avait constaté que la quasi-intégralité de la cargaison avait été déversée.

3.6.3 Il a été rappelé que le *Solar 1* était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

3.6.4 Il a été rappelé que le Shipowners' Club et le Fonds avaient ouvert à Iloilo un bureau de liaison chargé d'aider à traiter les demandes.

STOPIA 2006

3.6.5 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 prévoyait que le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de cette convention était volontairement porté à 20 millions de DTS (£15,8 millions). Il a toutefois été rappelé que le Fonds de 1992 restait 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 aussi été rappelé qu'en vertu de l'accord STOPIA 2006, 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 le montant total des demandes recevables, soit 20 millions de DTS (£15,8 millions), le montant le moins élevé étant retenu.

3.6.6 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 Shipowners' 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.

Doutes émis par le Shipowners' Club

3.6.7 Le Comité a rappelé qu'en octobre 2006, le Shipowners' Club avait informé le Fonds de 1992 qu'il avait l'intention d'exercer le droit que lui confère le paragraphe 3 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de s'opposer aux demandes présentées par la Petron Corporation, affréteur du *Solar 1* dont la négligence, de l'avis du Club, avait causé les dommages par pollution ou y avait contribué.

- 3.6.8 Il a été rappelé que la position du Fonds quant aux demandes soumises au titre des coûts afférents aux mesures de sauvegarde différait de celle du propriétaire du navire dans la mesure où elle s'appuyait sur la dernière phrase du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que le Fonds de 1992 serait donc tenu de verser des indemnités pour toutes demandes soumises au titre de coûts raisonnables afférents à des mesures de sauvegarde même lorsque la négligence du demandeur aurait pu avoir causé les dommages par pollution ou y avoir contribué.
- 3.6.9 Il a été rappelé qu'en mai 2007, le Club avait fait savoir à l'Administrateur qu'il avait examiné les questions de causalité concernant ce sinistre et qu'il avait décidé de ne pas continuer à s'opposer aux demandes présentées par la Petron Corporation, comme l'y autorisait le paragraphe 3 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a noté qu'en juin 2007, le Club avait remboursé au Fonds la somme de PHP118 millions (£1,25 million) que ce dernier avait versée à la Petron Corporation au début 2007.

Demandes d'indemnisation

- 3.6.10 Le Comité a pris note de la situation concernant les demandes d'indemnisation au 1er septembre 2007, comme indiqué à la section 4 du document 92FUND/EXC.38/9.
- 3.6.11 Une délégation a dit qu'il était utile de prendre connaissance du tableau récapitulatif des demandes tel que présenté au paragraphe 4.1 du document 92FUND/EXC.38/9 car cela permettait de faire un point général et qu'il serait utile que ce tableau soit actualisé lors des réunions ultérieures.

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

- 3.6.12 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 de remise en état des ressources naturelles côtières, notamment les mangroves, dont le coût était 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 est rappelé que le Shipowners' Club et le Fonds avaient néanmoins 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 de mangroves affectés par les hydrocarbures adhérant à leurs systèmes de racines et aux sédiments avoisinants. Le Comité a rappelé que 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 néanmoins été rappelé que le Club et le Fonds avaient fait observer 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.
- 3.6.13 Le Comité a noté qu'aucune autre correspondance n'ayant été reçue du DENR, cette proposition n'avait pas été enregistrée en tant que demande d'indemnisation.

Examen de la question par l'Administrateur

- 3.6.14 Le Comité a noté qu'il s'agissait du premier sinistre ayant donné lieu à l'application de l'accord STOPIA 2006 et au titre duquel le Fonds de 1992 recevait des remboursements réguliers de la part du Shipowner's Club. Il a été noté qu'il était toutefois difficile à ce stade de prévoir si le montant d'indemnisation dû en ce qui concerne ce sinistre dépasserait le montant de limitation

fixé en vertu de STOPIA 2006 à 20 millions de DTS (£15,8 millions) et donc si le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités supérieures à ce montant.

3.7 *Shosei Maru*

3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.38/10 concernant le *Shosei Maru*.

Le sinistre

3.7.2 Le Comité exécutif 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 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 sur l'île de Shodoshima.

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

3.7.4 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

3.7.5 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 en mer.

3.7.6 Il a également 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 le 31 janvier 2007 les opérations de nettoyage étaient achevées.

Impact du déversement

3.7.7 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 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 poussaient sur ces filets, lesquels avaient dû être remplacés et détruits.

Applicabilité des Conventions de 1992 et de l'accord STOPIA 2006

3.7.8 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).

- 3.7.9 Il a été rappelé que le Japan P&I Club avait informé le Fonds de 1992 que le navire ne se livrant qu'au cabotage, il n'était pas assuré au titre du dispositif de pool de l'International Group of P&I Clubs et que le propriétaire du *Shosei Maru* n'ayant pas donné son accord par écrit pour que le navire relève de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), le navire n'était pas couvert par cet accord. Le Comité a rappelé que de ce fait, 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, sans être remboursé par le Japan P&I Club.
- 3.7.10 Le Comité a relevé qu'en septembre 2007, le Japan P&I Club avait informé le Fonds de 1992 de son intention de constituer un fonds de limitation conforme aux dispositions pertinentes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Demandes d'indemnisation

- 3.7.11 Le Comité a noté qu'au 4 septembre 2007, neuf demandes, d'un montant total de ¥653 632 458 (£2,8 millions), présentées au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde prises par le Centre de prévention des catastrophes maritimes et plusieurs entreprises privées avaient été reçues par le Japan P&I Club et le Fonds de 1992, et que cinq de ces demandes, d'un montant total de ¥72 328 308 (£310 000), avaient été approuvées par le Japan P&I Club à hauteur de ¥66 852 433 (£286 000).
- 3.7.12 Il a été noté que plusieurs associations de pêche exerçant leurs activités dans la zone touchée par le déversement avaient soumis des demandes d'un montant total de ¥304 480 561 (£1,3 million) pour pertes et préjudices causés à des exploitations d'élevage d'algues et à d'autres exploitations de pêche ainsi qu'au titre du coût des mesures prises pour lutter contre la pollution et que ces demandes étaient en cours d'évaluation.
- 3.7.13 Il a également été noté que des demandes d'un montant total de ¥10 764 358 (£46 000) avaient été soumises par un certain nombre d'administrations locales au titre des dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde, que trois demandes d'un montant total de ¥8 326 723 (£36 000) avaient été soumises au titre des dépenses afférentes au nettoyage des coques de navires commerciaux et que ces demandes étaient en cours d'évaluation.
- 3.7.14 Le Comité a noté que d'autres demandes devraient être soumises au titre des opérations de nettoyage ainsi que dans le secteur de la pêche. Il a été noté qu'il était maintenant devenu évident que le montant total des demandes recevables pour les dommages causés par ce sinistre dépasserait très probablement le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 4,51 millions de DTS (£3,4 millions).

3.8 *Dolly et N°7 Kwang Min*

- 3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant les sinistres du *Dolly* et du *N°7 Kwang Min* tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.38/11.

Dolly

- 3.8.2 Il a été rappelé que le 5 novembre 1999, le *Dolly* avait coulé par 20 mètres de fond dans la baie du Robert en Martinique, alors qu'il transportait quelque 200 tonnes de bitume. Le Comité a rappelé que non loin du site de l'échouement se trouvaient un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles, que l'on pratiquait la pêche artisanale dans le secteur et qu'on craignait que la pêche et la mariculture ne soient affectées si du bitume venait à s'échapper.
- 3.8.3 Il a été rappelé que le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. Il a également été rappelé que le propriétaire du navire, une société de Sainte-Lucie, s'était vu demander par les

autorités de procéder à l'enlèvement de l'épave et que sans doute faute de moyens financiers, le propriétaire n'avait pas obtempéré.

- 3.8.4 Le Comité a rappelé que le propriétaire du navire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises avaient pris des dispositions pour faire enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute et avaient demandé à trois sociétés d'assistance maritime internationales d'étudier les mesures qui pouvaient être prises pour éliminer la menace de pollution par la cargaison de bitume. Il a été rappelé que ces sociétés avaient soumis des propositions sur la base d'inspections de l'épave menées par des plongeurs en octobre et novembre 2000 et que les autorités françaises avaient remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces sociétés.
- 3.8.5 Il a été rappelé qu'en juillet 2001, le Comité avait estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992 et que le Comité avait chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume.
- 3.8.6 Il a été rappelé qu'en août 2004, les autorités françaises avaient signalé au Fonds de 1992 qu'un contrat avait été accordé à un consortium composé d'une société française de plongée et des directeurs d'un port de plaisance de la Martinique. Il a été rappelé que les opérations avaient commencé en octobre 2004 mais que sous l'effet d'une forte mer et de plusieurs problèmes d'ordre pratique, l'enlèvement de la cale des trois citernes contenant la cargaison de bitume avait pris plus de temps que prévu et s'était révélé plus difficile qu'escompté. Il a été rappelé qu'à la mi-décembre les entrepreneurs avaient retiré les citernes de la cale à l'aide de sacs de flottaison et les avaient posées au fond de la mer près de l'épave pour qu'elles y restent jusqu'en mars 2005, date à laquelle les conditions météorologiques seraient plus propices au remorquage des citernes en cale sèche.
- 3.8.7 Le Comité a rappelé que les opérations avaient repris en mars 2005 comme prévu mais que d'autres problèmes techniques ayant été rencontrés, le remorquage des citernes jusqu'au rivage et l'enlèvement du bitume n'avaient été terminés qu'en juillet 2005.

Action en justice

- 3.8.8 Il a été rappelé qu'en octobre 2002, le Gouvernement français avait engagé une action en justice contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 demandant à titre provisoire FF1,2 million ou €232 000 (£157 000) au titre des dépenses engagées pour enlever les hydrocarbures de soute du *Dolly* et qu'il était indiqué dans l'ordonnance d'assignation que le remboursement d'autres dépenses pour un montant dépassant €2 millions (£1,3 million) serait demandé au titre de l'enlèvement de la cargaison.

Accord de règlement avec le Gouvernement français

- 3.8.9 Le Comité a rappelé qu'en mars 2006, le Gouvernement français avait présenté une demande d'indemnisation de €1 388 361 (£940 000) au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de soute et de la cargaison de bitume à bord de l'épave et qu'en juin 2006, cette demande avait été portée à €1 457 753 (£990 000) pour tenir compte de la majoration des dépenses en raison des problèmes techniques et météorologiques rencontrés.
- 3.8.10 Il a été rappelé que le propriétaire du navire n'avait pas eu les moyens financiers nécessaires pour verser des indemnités et que le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité; pour ces raisons l'Administrateur avait décidé que le Fonds de 1992 devrait indemniser le Gouvernement français en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.8.11 Il a été noté qu'en octobre 2006, le Fonds de 1992 avait versé la somme de €1 457 753 (£990 000) au Gouvernement français en règlement de la totalité de sa demande d'indemnisation au titre des pertes subies du fait du sinistre du *Dolly* et que suite à ce règlement, le Gouvernement français avait suspendu l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds de 1992.

3.8.12 Le Comité a noté que le dernier point en suspens ayant été réglé, l'affaire était dorénavant close.

N°7 Kwang Min

3.8.13 Il a été rappelé que le 24 novembre 2005, le navire-citerne coréen *N°7 Kwang Min* (160 tjb) était entré en collision avec le bateau de pêche coréen *N°1 Chil Yang* (139 tjb) dans le port de Busan, en République de Corée et qu'au total, 37 tonnes de fuel-oil lourd s'étaient échappées d'une citerne à cargaison endommagée et avaient été déversées dans la mer.

3.8.14 Il a également été rappelé qu'en décembre 2005, le Ministère coréen des affaires maritimes et des pêches avait informé le Fonds de 1992 que le *N°7 Kwang Min* n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution et que le propriétaire immatriculé ne disposait pas d'avoirs financiers suffisants pour couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre.

Demandes d'indemnisation

3.8.15 Le Comité exécutif a rappelé que 12 demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 2,7 milliards (£1,4 million) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 1,9 milliard (£1,1 million) et qu'une demande avait été rejetée.

3.8.16 Il a été rappelé que les propriétaires de six restaurants de fruits de mer vivants situés dans la zone polluée avaient soumis des demandes d'indemnisation pour la perte de poissons qu'ils attribuaient à la pénétration d'hydrocarbures dans leurs aquariums par des prises d'eau de mer immergées, pour un manque à gagner dû à l'annulation de réservations et pour d'autres dommages non spécifiés. Il a été rappelé que ces demandes, d'un total de Won 163 millions (£86 000), avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 3,1 millions (£1 860).

3.8.17 Il a également été rappelé que des demandes d'indemnisation pour un total de Won 154 millions (£81 000) formulées par 81 plongeurs pour un manque à gagner dû à l'interruption de leurs activités de récolte et de vente de crustacés et de coquillages avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 36 millions (£20 000). Il a été rappelé que d'autres demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 93 millions (£49 000) formulées par 10 propriétaires de bateaux avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de Won 51 millions (£28 000).

3.8.18 Le Comité a rappelé que des demandes déposées par neuf éleveurs d'algues marines (moutarde de mer), d'un montant total de Won 371 millions (£196 000), au titre de dommages aux biens et d'entrave à la production, avaient été évaluées à Won 42 millions (£22 000) et qu'une demande avait été rejetée. Il a été rappelé que six de ces demandes avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Won 33 millions (£12 000). Il a également été rappelé que deux demandeurs, après avoir initialement accepté le montant évalué, avaient ultérieurement refusé d'accepter le règlement proposé et avaient engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.

3.8.19 Le Comité a noté que ce sinistre ne devrait donner lieu à aucune nouvelle demande d'indemnisation.

Actions en justice

3.8.20 Le Comité a rappelé que le tribunal de la sécurité maritime de Busan avait mené une enquête sur la cause du sinistre et avait conclu que la responsabilité du propriétaire du *N°7 Kwang Min* était

engagée à hauteur de 40 % et celle du propriétaire du bateau de pêche *N°1 Chil Yang* à hauteur de 60 %. Il a également été rappelé que le propriétaire du *N°7 Kwang Min* avait interjeté appel de cette décision auprès du tribunal central de la sécurité maritime de Corée et que le tribunal avait décidé que la responsabilité du propriétaire du *N°7 Kwang Min* était engagée à hauteur de 35 % et celle du propriétaire du bateau de pêche *N°1 Chil Yang* à hauteur de 65 %.

- 3.8.21 Il a également été rappelé que deux éleveurs d'algues marines avaient engagé des actions en justice devant le tribunal de district de Busan contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.
- 3.8.22 Le Comité a rappelé que l'Administrateur avait chargé les avocats du Fonds de 1992 en République de Corée de prendre des dispositions pour que le Fonds se porte partie intervenante dans ces actions en justice afin d'examiner la possibilité de recouvrer les sommes versées au titre de l'indemnisation du sinistre et que les démarches entreprises par les avocats avaient permis au Fonds d'engager des actions récursoires contre les propriétaires du *N°1 Chil Yang* et du *N°7 Kwang Min*.

Procédure en limitation engagée par le propriétaire du N°1 Chil Yang

- 3.8.23 Le Comité a noté qu'en janvier 2007, le propriétaire du *N°1 Chil Yang* avait déposé une requête devant le tribunal de district de Busan afin de commencer l'action en limitation visant à limiter sa responsabilité au montant de limitation applicable en vertu du code du commerce coréen, à savoir 83 000 DTS ou Won 125 638 796 (£66 300).
- 3.8.24 Il a été rappelé que l'Administrateur avait chargé les avocats du Fonds de 1992 de prendre des dispositions pour que le Fonds intervienne comme demandeur dans la procédure en limitation, afin de recouvrer dans la mesure du possible les sommes versées au titre de l'indemnisation du sinistre et qu'en avril 2007 les demandes du Fonds de 1992 avaient été enregistrées auprès du tribunal de district de Busan (tribunal de limitation).
- 3.8.25 Le Comité a noté qu'en août 2007, le tribunal avait rendu sa décision relative à la procédure en limitation et que les évaluations par le tribunal des demandes formulées contre le propriétaire du *N°1 Chil Yang* pouvaient se résumer comme suit:

Demandeur	Montant de la demande	Évaluation du tribunal
Éleveur d'algues marines	Won 68 868 500	Won 4 591 959
Éleveur d'algues marines	Won 73 521 110	Won 5 305 481
Propriétaire du <i>N°7 Kwang Min</i>	Won 36 333 449	Won 26 183 887
Fonds de 1992	Won 1 327 101 137	Won 1 327 101 137

- 3.8.26 Il a été noté que si aucune des parties n'interjetait appel et si l'évaluation du tribunal devenait par conséquent définitive, le fonds de limitation de Won 125 638 796 (£66 300) serait réparti entre les demandeurs en proportion des évaluations faites par le tribunal; dans ce cas, le Fonds de 1992 aurait droit à 97,35 % du fonds de limitation du *N°1 Chil Yang*, à savoir Won 122 millions (£64 000).
- 3.8.27 Il a été noté qu'après la parution du document, les deux éleveurs d'algues marines avaient fait opposition devant le tribunal de district de Busan à l'évaluation, effectuée par le tribunal en limitation, des demandes formées contre le propriétaire du *N°1 Chil Yang*. On s'attend à ce que le tribunal de district de Busan se prononce dans les mois à venir.

Action récursoire contre le propriétaire du N°7 Kwang Min

- 3.8.28 Il a été noté que le propriétaire du *N°7 Kwang Min* possédait deux avoirs, à savoir un appartement et le navire-citerne *N°7 Kwang Min*, qui étaient tous deux hypothéqués à hauteur de montants

importants et, qu'étant donné que les banques hypothécaires avaient priorité sur tout autre créancier, il était peu probable que le Fonds de 1992 puisse recouvrer quelque somme que ce soit au titre de ces avoirs.

- 3.8.29 Il a été noté que suite à la collision, le propriétaire du *N°7 Kwang Min* avait également formulé une demande contre le propriétaire du *N°1 Chil Yang*, qui avait été évaluée par le tribunal en limitation à Won 26 183 887 (£13 800) et, qu'étant donné que le fonds de limitation devrait être réparti en proportion des évaluations du tribunal, le propriétaire du *N°7 Kwang Min* aurait droit, sous réserve d'un éventuel appel interjeté par d'autres parties, à 1,97 % du fonds de limitation soit environ Won 2 400 000 (£1 200).
- 3.8.30 Le Comité a noté que l'Administrateur considérait que les frais d'engagement d'une éventuelle action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min* seraient de loin supérieurs à toute somme que le Fonds de 1992 parviendrait à recouvrer et qu'il recommandait donc au Comité exécutif de lui donner pour instruction de ne pas engager d'action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min*.
- 3.8.31 Le Comité a fait sien le point de vue de l'Administrateur et l'a chargé de ne pas engager d'action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min*.

4 Sessions à venir

- 4.1 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 3ème session, tenue en juin 2007, le Conseil d'administration agissant au nom de l'Assemblée, avait décidé d'accepter l'aimable invitation du Gouvernement monégasque et de tenir les sessions des organes directeurs des FIPOL à Monaco la semaine du 10 mars 2008 (voir le document 92FUND/AC.3/A/ES.12/14, paragraphe 11.2.5).
- 4.2 Le Comité exécutif a noté qu'à la 12ème session de l'Assemblée, la délégation monégasque avait donné des renseignements supplémentaires concernant les dispositions prises pour la tenue des réunions de mars.
- 4.3 Le Comité a également noté que des dispositions avaient aussi été prises, à titre provisoire, pour les réunions des FIPOL à Londres les semaines du 23 juin et du 13 octobre 2008.

5 Divers

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

6 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.38/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
