



COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA QUARANTIÈME SESSION

(tenue les 11 et 13 mars 2008)

Président: M. John Gillies (Australie)

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

Ouverture de la session

- 0.1 Le Président a ouvert la session et a souhaité la bienvenue aux membres du Comité exécutif, aux délégations d'observateurs et aux membres du public.
- 0.2 M. Jean Pastorelli, Conseiller de Gouvernement pour les relations extérieures, a souhaité la bienvenue à Monaco au Comité exécutif et aux Groupes de travail du Fonds de 1992.
- 0.3 Il a expliqué que, en sa qualité de petit État méditerranéen doté d'un important littoral et compte tenu de sa géographie, de son histoire et de l'engagement constant de sa monarchie, la Principauté a le souci de préserver l'environnement marin.
- 0.4 M. Pastorelli a souligné que S.A.S le Prince Albert II a suivi les traces de ses ancêtres en promouvant le développement durable de la planète, ce qui l'a conduit plus particulièrement à créer une fondation œuvrant dans les domaines de la gestion de l'eau, du changement climatique et de la biodiversité.
- 0.5 M. Pastorelli a souligné l'importance du travail des FIPOL, dont la création avait constitué une étape fondamentale dans le dédommagement des victimes des sinistres dus à la pollution par les hydrocarbures tels que le sinistre du *Haven*, dont la principauté de Monaco avait souffert dans les années 1990. Il a aussi rappelé des sinistres plus récents tels que ceux de l'*Erika*, du *Prestige*, du *Solar 1* et du *Shosei Maru*, qui avaient mis en exergue la vulnérabilité permanente des États. Il a exprimé sa sympathie pour la République de Corée qui venait de subir la catastrophe du *Hebei Spirit*, à l'origine de la pire marée noire de son histoire.
- 0.6 Il a également félicité les FIPOL du travail mené actuellement dans le cadre des Groupes de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures et sur la Convention HNS. À cet égard, il a informé le Comité que Monaco étudiait la possibilité de ratifier cette convention dans un avenir proche. Pour terminer, il a souhaité aux délégués plein succès dans leurs délibérations pendant la semaine à venir.
- 0.7 L'Administrateur a exprimé sa gratitude au Gouvernement monégasque pour avoir invité les FIPOL à tenir les sessions de leurs organes directeurs dans la Principauté et pour tout le soutien qu'il avait apporté au plan financier et au plan de l'organisation des travaux. Il a remercié la Direction des affaires maritimes et tout particulièrement M. Gilles Blanchi, sans

l'aide duquel il aurait été impossible d'organiser les réunions. Au cours du débat, toutes les délégations ont également exprimé leur reconnaissance et leur gratitude au Gouvernement monégasque pour son aimable invitation et l'excellente hospitalité dont ils avaient bénéficié durant les réunions.

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.40/1.

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). Le Comité a également rappelé que l'Assemblée avait décidé que, si une session du Comité exécutif ne se tenait pas en parallèle avec une session de l'Assemblée, comme c'est le cas pour la présente session, le Comité exécutif constituerait sa propre Commission de vérification des pouvoirs, composée de trois membres nommés sur proposition du Président. Il a été noté que l'Assemblée avait introduit des dispositions dans ce sens dans le Règlement intérieur correspondant.

2.2 Conformément à l'article iv) du Règlement intérieur du Comité exécutif, les délégations du Danemark, du Japon et du Qatar ont été nommées à la Commission de vérification des pouvoirs.

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

Allemagne	Inde	Pays-Bas
Australie	Italie	Qatar
Bahamas	Japon	République de Corée
Danemark	Lituanie	Royaume-Uni
Gabon	Malaisie	Venezuela

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.40/2/1 que tous les membres susmentionnés du Comité exécutif avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme.

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

Afrique du Sud	Fédération de Russie	Monaco
Algérie	Finlande	Nigéria
Angola	France	Norvège
Belgique	Ghana	Panama
Bulgarie	Grèce	Philippines
Cameroun	Grenade	Portugal
Canada	Irlande	Singapour
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Kenya	Suède
Chypre	Lettonie	Tunisie
Émirats arabes unis	Libéria	Turquie
Espagne	Malte	Vanuatu
Estonie	Maroc	
	Mexique	

2.6 Le Comité exécutif a décidé d'accorder le statut d'observateur à l'Ukraine, à titre provisoire, en attendant que l'Assemblée se prononce à sa prochaine session.

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

Arabie saoudite

Ukraine

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

Organisations intergouvernementales:

Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Commission européenne

Organisation maritime internationale (OMI)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

Comité maritime international (CMI)

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)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Union internationale d'assurances transports (IUMI)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Sinistre en Allemagne

Accord de règlement et retrait d'actions en justice

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre survenu en Allemagne, tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.40/3.

3.1.2 Il a été relevé qu'en juin 2007 la demande d'indemnisation formée par les autorités allemandes avait finalement fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de DM2 513 055, soit €1 284 905 (£954 000) (document 92FUND/EXC.40/3, paragraphe 5.3).

3.1.3 Il a également été noté qu'en décembre 2007, à la suite de cet accord de règlement, le Fonds de 1992 avait versé au total €1 766 903 (£1 214 151), intérêts inclus, ainsi que €45 293 (£32 818) au titre des frais de justice encourus par l'État allemand. Le Comité a noté que, conformément à l'accord conclu, le West of England Club avait remboursé au Fonds 20 % des sommes que celui-ci avait acquittées (document 92FUND/EXC.40/3, paragraphe 5.4).

3.1.4 Le Comité a relevé en outre qu'à la suite de la conclusion de l'accord de règlement, toutes les actions en justice engagées par l'État allemand contre le propriétaire du navire, le West of England Club et le Fonds de 1992 avaient été retirées.

3.1.5 Il a été noté que du fait de ce retrait, le dossier était dorénavant clos (document 92FUND/EXC.40/3, paragraphe 5.6).

Débat

- 3.1.6 La délégation allemande a remercié le Secrétariat des efforts efficaces qu'il a déployés pour résoudre les questions restant à régler comme suite à ce sinistre.

3.2 *Erika*

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre de l'*Erika*, tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.40/4 soumis par l'Administrateur et dans le document 92FUND/EXC.40/4/1 soumis par la France.

Situation des demandes d'indemnisation

- 3.2.2 Le Comité exécutif a noté qu'au 19 février 2008, 7 130 demandes d'indemnisation, autres que celles soumises par l'État français et la société Total SA, avaient été soumises pour un montant total de €211 millions (£159 millions) et que 99,7 % de ces demandes avaient été évalués. Il a également relevé que des indemnités d'un montant total de €29,5 millions (£97,8 millions) avait été versées au titre de 5 927 demandes (document 92FUND/EXC.40/4, paragraphes 3.1 et 3.2).

Paiements effectués à l'État français

- 3.2.3 Le Comité a pris note des renseignements concernant les paiements effectués par le Fonds de 1992 à l'État français, tels que présentés dans le document 92FUND/EXC.40/4, paragraphes 4.1 à 4.3.

Poursuites au pénal

- 3.2.4 Le Comité exécutif a noté que le tribunal correctionnel de Paris avait rendu en janvier 2008 un jugement condamnant le représentant du propriétaire immatriculé (Tevere Shipping), le président de la société de gestion (Panship Management and Services Srl), la société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et la société Total SA. Il a été noté que le tribunal avait également jugé que les quatre parties étaient conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre et avait évalué ces dommages à €92,8 millions (£145,7 millions), dont €53,9 millions (£116,3 millions) devaient revenir à l'État français (document 92FUND/EXC.40/4, paragraphes 5.4 et 5.5).
- 3.2.5 La délégation française a informé le Comité que le tribunal avait souligné que l'état de corrosion généralisé du navire était une des causes du sinistre et que les indemnités accordées venaient s'ajouter à celles payées par le Fonds de 1992. Cette délégation a également informé le Comité que les quatre personnes qui avaient été jugées coupables du délit de pollution avaient fait appel de cette décision ainsi que de la décision d'accorder des indemnités à 70 parties civiles (document 92FUND/EXC.40/4/1).

Débat

- 3.2.6 La délégation française s'est déclarée satisfaite de ce que, dans son jugement, le tribunal correctionnel de Paris avait accordé à l'État français quelque €53 millions pour les dommages matériels subis, déduction faite des sommes déjà versées par le Fonds de 1992 à ce titre. Cette délégation a indiqué qu'il s'agissait du premier jugement rendu en France aux termes duquel un tribunal avait accordé au titre de dommages causés à l'environnement des indemnités à certains demandeurs, tels que le département du Morbihan, qui avait été en mesure de démontrer les dommages effectivement causés à des zones sensibles dont la protection lui incombait en vertu de la loi. La délégation a également fait savoir que, dans son jugement, le tribunal avait reconnu aux associations agréées de protection de l'environnement telles que la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), le droit de demander réparation du préjudice matériel et moral,

mais également environnemental, causé aux intérêts collectifs qu'elles avaient pour objet de défendre. La délégation française a fait observer que dans la mesure où les quatre personnes condamnées et d'autres parties avaient fait appel du jugement, le Fonds devrait attendre la décision finale de la cour d'appel.

- 3.2.7 Plusieurs délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que le tribunal correctionnel de Paris avait accordé des dommages-intérêts au titre du préjudice moral et environnemental. Il a été souligné que l'alinéa a) du paragraphe 6 de l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile limite les indemnités versées pour l'altération de l'environnement au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront, et que le jugement semblait enfreindre cet article. Plusieurs délégations ont également fait observer que le tribunal avait interprété le paragraphe 4 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de telle manière que les parties qui auraient normalement été visées par cet article ont été considérées comme ne relevant pas de l'application de ses dispositions. Une délégation s'est cependant déclarée satisfaite de la décision du tribunal correctionnel concernant son interprétation du paragraphe 4 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été fait observer que ce jugement aurait sur le régime international de profondes répercussions, que le Secrétariat devrait étudier en détail.
- 3.2.8 Dans une intervention détaillée, l'avocat français du Fonds de 1992 a expliqué le fondement juridique sur lequel le tribunal correctionnel de Paris s'était appuyé pour rendre son jugement.
- 3.2.9 En réponse à une question posée par une délégation, l'Administrateur a indiqué que le Secrétariat devrait examiner le jugement en détail pour étudier les implications qu'il risque d'avoir pour le Fonds de 1992 et qu'il faudrait entre autres dans une telle étude examiner les possibilités d'une action récursoire contre les parties jugées responsables des dommages causés par le sinistre.

Procédures judiciaires devant les tribunaux civils

- 3.2.10 Le Comité exécutif a noté que 420 actions en justice avaient été engagées contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992 par 796 demandeurs, que les tribunaux avaient rendu 129 jugements et que 48 actions impliquant 94 demandeurs restaient en instance. Il a également été noté que 11 jugements avaient été rendus depuis la session d'octobre 2007 du Comité exécutif par le tribunal commercial de Lorient, la cour d'appel de Poitiers et la Cour de cassation (document 92FUND/EXC.40/4, paragraphes 6.7 et 7.1.1 à 7.3.5).

3.3 *Prestige*

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des faits récents concernant le sinistre du *Prestige*, tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.40/5 soumis par l'Administrateur et dans le document 92FUND/EXC.40/5/1 soumis par l'Espagne.

BILAN DES DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.3.2 Le Comité a pris note de la situation en ce qui concerne les demandes, telle que présentée dans le document 92FUND/EXC.40/5, aux paragraphes 3.1.2, 3.2.1 et 3.3.

Espagne

- 3.3.3 Le Comité exécutif a noté qu'au 7 février 2008, des demandes d'un montant total de €763,9 millions (£570,5 millions) avaient été reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne (document 92FUND/EXC.40/5, paragraphe 3.1.1). Il a également été noté qu'en février 2008, l'État espagnol avait déposé une nouvelle demande au titre des coûts du traitement des résidus mazoutés, pour un montant total de €96 533 (£670 000) (document 92FUND/EXC.40/5/1, paragraphe 1.2). Il a en outre été pris note de la poursuite de l'évaluation des demandes en Espagne.

- 3.3.4 Lors de sa présentation du document 92FUND/EXC.40/5/1, la délégation espagnole a déclaré que le Gouvernement espagnol continuait de travailler à la soumission de ses demandes et qu'il avait récemment déposé d'autres demandes au titre du paiement des indemnités aux personnes touchées par le sinistre. Elle a également fait savoir que l'Espagne allait fournir au Secrétariat des renseignements supplémentaires sur les financements de l'Union européenne reçus suite au sinistre.

France

- 3.3.5 Le Comité a noté que le Bureau des demandes d'indemnisation en France avait reçu des demandes d'un montant total de €109,7 millions (£81,9 millions) (document 92FUND/EXC.40/5, paragraphe 3.2). Il a également été pris note de la poursuite de l'évaluation des demandes en France.

Portugal

- 3.3.6 Il a été rappelé que le Gouvernement portugais avait formé des demandes pour un montant de €4,3 millions (£3,2 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde au Portugal, que les demandes avaient finalement été évaluées et que le Gouvernement portugais avait accepté cette évaluation (document 92FUND/EXC.40/5, paragraphe 3.3).

ACTIONS EN JUSTICE

Espagne

- 3.3.7 Le Comité a pris note de la situation en ce qui concerne les actions en justice engagées en Espagne, telles qu'exposées dans le document 92FUND/EXC.40/5, paragraphes 5.1 à 5.3.

France

- 3.3.8 Le Comité a pris note de la situation en ce qui concerne les actions en justice engagées en France, telles que résumées dans le document 92FUND/EXC.40/5, paragraphe 6.1.

- 3.3.9 Il a été noté que le tribunal civil à Paris avait rendu, en octobre 2007, un jugement concernant une action engagée par les propriétaires d'une société de vente de bateaux, dans lequel le tribunal avait décidé que les critères appliqués pour déterminer la recevabilité des demandes d'indemnisation étaient conformes au bon sens et avait rejeté la demande (document 92FUND/EXC.40/5, paragraphe 6.2).

États-Unis

- 3.3.10 Le Comité a pris note des informations présentées dans le document 92FUND/EXC.40/5 au sujet de l'action en justice engagée par l'État espagnol contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification qui avait certifié le *Prestige* aux États-Unis, et plus particulièrement du jugement du tribunal de New York rejetant la demande au motif qu'il n'était pas compétent pour juger cette affaire. Il a également été noté que l'État espagnol avait demandé au Fonds de 1992 de présenter à la cour d'appel de New York un mémoire en qualité d'*amicus curiae* (document 92FUND/EXC.40/5, paragraphes 8.3.1 à 8.3.10).

- 3.3.11 Le Comité a noté que l'Administrateur avait estimé que la décision prise par le tribunal selon laquelle l'ABS tombe sous le coup de la disposition de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, pourrait fort bien être contestée dans la mesure où l'on est en droit de se demander si une société de classification, qui effectue une inspection technique du navire à des intervalles déterminés, généralement assez longs, devrait être considérée comme une personne entrant dans cette catégorie en invoquant simplement les termes très généraux utilisés dans cette disposition ('... toute autre personne qui, ... s'acquitte de services pour le navire'). Il a également été noté que dans une situation analogue, le tribunal

correctionnel de Paris, dans l'affaire de l'*Erika*, était récemment parvenu à la conclusion opposée, à savoir que la société RINA ne pouvait pas être considérée comme relevant de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

3.3.12 Le Comité a par ailleurs noté que de l'avis de l'Administrateur, d'autres circonstances devraient elles aussi être prises en compte, à savoir:

- s'il était bien approprié que le Fonds de 1992, en tant qu'organisation intergouvernementale, intervienne dans une procédure juridique ouverte dans un État non membre et qui porte sur des questions qui ne relèvent pas du champ d'application de la Convention;
- s'il était bien approprié que le Fonds de 1992 intervienne dans une procédure juridique qui ne serait pas directement liée aux fonctions essentielles qui lui incombent en vertu des Conventions, à savoir le versement d'indemnités aux victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures dans les États Membres;
- que la décision avait été prise par un tribunal de première instance, ce qui la rend probablement d'une valeur relative en tant que précédent dans toute affaire qui pourrait être jugée ultérieurement dans un État Membre sur la base des Conventions;
- que l'on s'écarterait de la décision du Comité exécutif de ne pas engager un recours contre l'ABS aux États-Unis.

3.3.13 Il a été noté que sur la base de ces considérations, l'Administrateur n'avait pas recommandé le dépôt d'un mémoire en qualité d'*amicus curiae*.

Débat

3.3.14 La délégation espagnole a remercié le Secrétariat pour son exposé sur le mémoire en qualité d'*amicus curiae*. Elle a souligné que l'Espagne avait fait appel de la décision du tribunal de New York car à son avis ce tribunal avait interprété de façon erronée l'alinéa b) de l'article III.4.

3.3.15 Une délégation a suggéré que le Fonds de 1992, plutôt que de déposer un mémoire en qualité d'*amicus curiae*, voudrait peut-être aider le Gouvernement espagnol en demandant à la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'OMI de donner son point de vue sur cette question. Une autre délégation a suggéré que le Gouvernement espagnol utilise, à l'appui de son argumentation devant la cour d'appel, le compte rendu des décisions contenant les avis du Comité exécutif.

3.3.16 Certaines délégations ont appuyé l'interprétation par l'Administrateur de l'alinéa b) de l'article III.4, tandis que d'autres ont fait part de leurs doutes à ce sujet. Plusieurs délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que le dépôt par le Fonds de 1992 d'un mémoire en qualité d'*amicus curiae* risquait de créer un précédent. D'autres délégations ont fait remarquer que si le Fonds de 1992 devait déposer un mémoire en qualité d'*amicus curiae*, cela reviendrait en fait à s'écarter de la décision prise par le Comité exécutif de ne pas engager un recours contre l'ABS aux États-Unis.

Décision

3.3.17 Sur la base des considérations que l'Administrateur a fait valoir et des points de vue exprimés au cours du débat, le Comité exécutif a décidé de ne pas déposer de mémoire en qualité d'*amicus curiae*

3.4 Solar 1

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre du *Solar 1*, tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.40/6.

Demandes d'indemnisation

- 3.4.2 Il a été noté qu'au 14 février 2008, 28 339 demandes avaient été reçues et que des paiements d'un montant total de PHP909 332 154 (£11,5 millions) avaient été effectués au titre de 22 447 demandes, essentiellement dans le secteur de la pêche (document 92FUND/EXC.40/6, paragraphe 5.1).
- 3.4.3 Il a été pris note de l'avancement de l'évaluation des demandes soumises au titre du coût du nettoyage du littoral, notamment en ce qui concerne la demande soumise par la Petron Corporation (document 92FUND/EXC.40/6, paragraphe 5.5.3), et des demandes soumises dans les secteurs de la pêche et de la mariculture (paragraphe 5.6 et 5.7).
- 3.4.4 Il a été rappelé qu'il s'agissait du premier sinistre mettant en cause un navire relevant de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) aux termes duquel le propriétaire du navire/l'assureur a volontairement accepté de relever le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le portant à 20 millions de DTS (£16,2 millions) (document 92FUND/EXC.40/6, paragraphe 4). Il a été noté que le Fonds, conformément à l'Accord, recevait des remboursements réguliers de la part du Shipowners' Club dans les deux semaines suivant l'envoi de factures.

Débat

- 3.4.5 La délégation des Philippines a exprimé sa reconnaissance au Secrétariat pour l'aide qu'il avait rapidement apportée dans le traitement des demandes nées du sinistre. Elle a également exprimé l'espoir que les demandes soumises par les autorités locales seraient réglées dans un avenir proche.

3.5 Shosei Maru

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre du *Shosei Maru*, tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.40/7.

Demandes d'indemnisation

- 3.5.2 Il a été noté que neuf demandes d'indemnisation portant sur les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde avaient été évaluées à un montant de ¥608 695 801 (£2,9 millions) et que les demandes présentées par les autorités locales au titre du coût des mesures de sauvegarde avaient été évaluées à ¥10 165 451 (£49 000). Il a également été relevé que les demandes soumises par un certain nombre d'associations de pêcheurs au titre du manque à gagner et des dommages subis par des exploitations d'élevage d'algues et d'autres exploitations de pêche ainsi qu'au titre du coût des mesures de lutte contre la pollution avaient été évaluées à ¥270 500 000 (£1,3 million), et que cinq autres demandes soumises au titre des dépenses afférentes au nettoyage des coques de navires commerciaux avaient été évaluées à ¥10 332 801 (£49 000). Il a été noté que la plupart des demandes avaient été réglées par le Japan P&I Club (document 92FUND/EXC.40/7, paragraphes 7.1 à 7.5).

Poursuites judiciaires

- 3.5.3 Le Comité a noté que le propriétaire du *Shosei Maru* avait déposé une demande pour engager une procédure en limitation conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.40/7, paragraphe 8.5).

Montant d'indemnisation disponible

- 3.5.4 Le Comité a noté que le coût total de l'ensemble des demandes réglées par le Japan P&I Club (£4,3 millions) dépassait le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* et que le Fonds de 1992 aurait donc très probablement à intervenir pour verser des indemnités afférentes à ce sinistre (document 92FUND/EXC.40/7, paragraphes 7.1 à 7.5).

Débat

- 3.5.5 La délégation japonaise a exprimé sa gratitude au Secrétariat pour le travail accompli dans ce domaine.

3.6 *Volgoneft 139*

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Volgoneft 139*, qui a eu lieu le 11 novembre 2007 dans le détroit de Kerch, qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine, comme indiqué dans le document 92FUND/EXC.40/8.

Présentation Power Point effectuée par la délégation russe

- 3.6.2 La délégation russe a déclaré que le 11 novembre 2007, il y avait eu une tempête imprévisible avec des vents cycloniques, qui avait créé une situation d'urgence pour les navires se trouvant en mer d'Azov et dans le bassin de la mer Noire, en particulier dans le détroit de Kerch. À l'occasion de cette tempête, quatre personnes avaient trouvé la mort, quatre avaient été portées disparues et quatre navires avaient coulé, dont trois chargés de soufre. Plus de dix navires russes, turcs et géorgiens avaient également subi des dommages.

- 3.6.3 Cette délégation a aussi déclaré que le navire-citerne *Volgoneft 139* s'était brisé en deux, ce qui avait provoqué le déversement d'environ 2 000 tonnes de fuel-oil, sur le total des 4 077 tonnes qui se trouvaient à bord. La section arrière avait été remorquée jusqu'à Kavkaz et quelque 900 tonnes de fuel-oil avaient été pompées hors du navire; la section avant, qui avait coulé, avait été partiellement levée et 1 400 tonnes de fuel-oil et d'hydrocarbures émulsionnés en avaient été enlevées. Des plongeurs avaient procédé à une inspection des navires coulés, qui avait conduit à la conclusion qu'aucun d'entre eux ne présentait un danger pour l'environnement.

- 3.6.4 La délégation russe a déclaré que, pour les opérations de sauvetage, le Ministère des transports de la Fédération de Russie, conjointement avec les autorités ukrainiennes, avait engagé 15 navires au total, dont 10 venus de Russie et cinq d'Ukraine. Un groupe de travail intergouvernemental russe/ukrainien avait été créé pour gérer les suites à donner.

- 3.6.5 S'agissant de la cause du sinistre, la délégation russe a fait les observations suivantes:

- Le sinistre s'est produit en raison de conditions climatiques extrêmes (vents et vagues cycloniques), que la région ne connaissait plus depuis de nombreuses années, et qui n'avaient pas été prévues par les services de prévisions météorologiques.
- Il y avait un grand nombre de navires dans la zone située entre la Russie et l'Ukraine.
- Tous les navires qui avaient coulé avaient été conçus pour la navigation maritime ou fluviale mais ils n'étaient pas en mesure de faire face aux conditions météorologiques prévalant à ce moment-là, en particulier aux vagues.
- Les quatre navires coulés avaient plus de 30 ans.

- 3.6.6 Cette délégation a également fait part de l'intention de la Fédération de Russie, suite à ce sinistre, de mettre en place un contrôle obligatoire des mouvements des navires en mer et sur les eaux fluviales et d'adopter une législation sur la protection des mers.

Déclaration de la délégation d'observateurs de l'Ukraine

- 3.6.7 La délégation ukrainienne a déclaré que l'action conjointe de l'Ukraine et de la Fédération de Russie avait permis de minimiser l'impact du sinistre et d'améliorer la situation de l'environnement dans le détroit de Kerch. Le Gouvernement ukrainien était en train d'étudier l'état des navires coulés et de leurs cargaisons afin de décider s'il convenait d'organiser une opération d'enlèvement.
- 3.6.8 Cette délégation a fait savoir qu'après le sinistre, une délégation de l'Union européenne s'était rendue en Ukraine pour fournir à ce pays des conseils d'experts et une assistance technique.
- 3.6.9 La délégation ukrainienne a également indiqué que son pays était en train d'évaluer les dommages qu'il avait subis et d'étudier les moyens d'obtenir des indemnités devant les tribunaux pour les dommages provoqués par la pollution. Ce sinistre avait rappelé au Gouvernement ukrainien l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'il adhère au Fonds de 1992. La délégation a également déclaré que le Gouvernement ukrainien attachait une grande importance à la protection de l'environnement et qu'il souhaitait s'engager dans une coopération fructueuse avec le Fonds de 1992 et ses États Membres.

Le propriétaire du navire et son assureur

- 3.6.10 Le Comité exécutif a noté que le navire appartenait à JSC Volgotanker et avait contracté une assurance-responsabilité auprès d'Ingosstrakh (Russie). Il a été noté que, selon les informations fournies, la couverture d'assurance P&I du propriétaire était limitée à US\$5 millions (£2,5 millions) et que si ces informations étaient exactes, la couverture d'assurance serait nettement inférieure à la limite minimale prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit 4 510 000 de DTS (£3,6 millions) (document 92FUND/EXC.40/8, paragraphe 5.1).

Débat

- 3.6.11 Plusieurs délégations ont demandé à la délégation russe de donner des précisions d'ordre juridique concernant ce sinistre, et en particulier d'indiquer si un certificat avait été émis en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été rappelé qu'aux termes de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire d'un navire transportant une cargaison de plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac était tenu d'être assuré afin de couvrir sa responsabilité en cas de dommages par pollution au sens où l'entend la Convention. Ces délégations se sont également enquis des conséquences pour le Fonds de 1992 de la différence entre la couverture d'assurance dont bénéficiait le propriétaire et sa responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et elles ont fait observer que le Fonds ne devrait pas payer cette différence.
- 3.6.12 La délégation russe a estimé qu'au cas où la garantie financière du navire se révélerait insuffisante, cela n'empêcherait pas le Fonds de 1992 de s'acquitter des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.6.13 Le Secrétariat a expliqué que les informations concernant l'assurance-responsabilité du propriétaire étaient incertaines et qu'il allait falloir enquêter plus avant sur ce point.

Contacts entre le Fonds de 1992 et les autorités russes

- 3.6.14 Le Comité exécutif a noté que l'Administrateur avait pris contact avec l'ambassade de Russie à Londres et qu'il avait également rencontré le Ministre et le Vice-Ministre des transports de la

Fédération de Russie venus assister à une session du Conseil de l'OMI à Londres le 30 novembre 2007. Il a également noté qu'à cette occasion l'Administrateur avait offert l'aide du Fonds de 1992 aux autorités russes. Le Comité a noté qu'aucune réponse officielle n'avait été reçue de ces autorités (document 92FUND/EXC.40/8, paragraphes 6.1 et 6.2).

Débat

- 3.6.15 La délégation russe a invité les représentants du Fonds de 1992 à se rendre très prochainement en Fédération de Russie. Plusieurs délégations ont déclaré que le Fonds de 1992 devrait accepter cette invitation afin de discuter du sinistre le plus tôt possible.
- 3.6.16 L'Administrateur a remercié la Fédération de Russie pour son invitation et s'est félicité qu'il y ait à présent une invitation officielle des autorités russes. Il a toutefois indiqué qu'il était dommage que les experts du Fonds n'aient pas eu la possibilité de se rendre sur le site du déversement au début du sinistre.

Demandes d'indemnisation

- 3.6.17 Le Comité exécutif a noté que le Fonds avait reçu une demande d'indemnisation d'une entreprise russe de nettoyage, d'un montant de R73 450 452 (£1,5 million), et que la documentation qui accompagnait cette demande était en cours de traduction avant d'être examinée par les experts du Fonds de 1992. Il a également été noté que le Fonds avait reçu du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad une notification l'informant de la procédure engagée par l'entreprise de nettoyage contre le propriétaire du navire, l'assureur P&I et le Fonds de 1992, et qu'une audience préliminaire avait eu lieu le 11 mars 2008 (document 92FUND/EXC.40/8, paragraphes 7.1 et 7.2).

Débat

- 3.6.18 Une délégation s'est déclarée surprise qu'une action en justice ait déjà été engagée si tôt après le sinistre. Une autre délégation a estimé qu'il serait utile d'obtenir une explication des autorités russes sur le type d'avis qu'elles avaient suivi dans le cadre de leur intervention après le sinistre.
- 3.6.19 La délégation russe a informé le Comité que des opérations de recherche et de sauvetage avaient été immédiatement organisées pour venir en aide aux navires touchés par la tempête, dont le *Volgoneft 139*. Cette délégation a informé le Comité que le Gouvernement de la Fédération de Russie enquêtait sur les causes du sinistre et qu'un rapport détaillé serait bientôt publié. La délégation a déclaré que le Ministère russe des transports avait pris diverses mesures pour renforcer la sécurité de la navigation dans la région, notamment sous la forme d'inspections groupées pour vérifier que tous les navires battant pavillon de la Fédération de Russie répondaient aux normes nationales et internationales exigées en matière de sécurité de la navigation, sous la forme d'une recommandation faite aux capitaines de ports pour qu'ils veillent particulièrement à ce que les documents réglementaires des navires soient conformes à leur activité commerciale et sous la forme d'une interdiction faite aux navires présentant des limitations en matière de résistance aux vagues de naviguer en haute mer.
- 3.6.20 La délégation russe a également informé le Comité que, à sa connaissance, une demande d'indemnisation avait été présentée contre le propriétaire du navire d'un montant de R73 450 452 par la société Novorossisk au titre des opérations d'intervention d'urgence, de recherche et de secours menées. La délégation a laissé entendre que plusieurs demandes, dont celles émanant des ministères pertinents, suivraient probablement.
- 3.6.21 La délégation russe a laissé entendre que d'autres renseignements concernant la couverture d'assurance du navire seraient communiqués aux FIPOL soit au cours de la visite de ses représentants à Moscou soit à la prochaine session du Comité exécutif, en fonction du moment où ils seraient disponibles.

3.7 Hebei Spirit

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements concernant le sinistre du *Hebei Spirit*, tels qu'ils figurent dans les documents 92FUND/EXC.40/9 et 92FUND/EXC.40/9/Add.1, soumis par l'Administrateur et présentés sur PowerPoint, et dans le document 92FUND/EXC.40/9/1 soumis par la République de Corée et présenté avec projection d'un DVD.

Présentation à partir d'un DVD faite par la délégation de la République de Corée

- 3.7.2 La délégation de la République de Corée a présenté au Comité exécutif un DVD où étaient fournis des détails sur le sinistre du *Hebei Spirit* et où était précisé l'impact de ce sinistre, aux plans environnemental, économique et psychologique, sur les zones et les personnes touchées par le déversement.

Le sinistre

- 3.7.3 Le Comité exécutif a noté que le *Hebei Spirit* avait été heurté par le ponton-grue *Samsung N°1* alors qu'il était au mouillage à quelque cinq milles au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée, et qu'environ 10 500 tonnes de pétrole brut s'étaient déversées du *Hebei Spirit* dans la mer. Il a également été noté que les hydrocarbures avaient pollué la côte occidentale de la République de Corée sur quelque 375 km (document 92FUND/EXC.40/9, paragraphes 2.1 à 2.5).

Demandes d'indemnisation

- 3.7.4 Le Comité exécutif a noté que le Fonds de 1992 et le Skuld Club avaient créé à Séoul un bureau des demandes d'indemnisation pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes, qu'au 10 mars 2008, 70 demandes d'un montant total de Won 62,4 milliards (£32 millions) avaient été soumises et que des paiements provisoires pour difficultés financières d'un montant total de Won 9 382,3 millions (£5 millions) avaient été effectués par le Skuld Club (documents 92FUND/EXC.40/9, paragraphe 8 et 92FUND/EXC.40/9/Add.1, paragraphe 3.1).

Intimidation des experts nommés par le Skuld Club et le Fonds de 1992

- 3.7.5 Le Comité a pris note des circonstances dans lesquelles les experts nommés par le Skuld Club et le Fonds de 1992 avaient été intimidés, comme expliqué dans les documents 92FUND/EXC.40/9, paragraphes 9.1 à 9.4 et 92FUND/EXC.40/9/Add.1, paragraphes 1.1 à 1.5. Le Comité a également pris note des mesures immédiates prises par le Gouvernement de la République de Corée en réaction à ces événements.

Montant maximum d'indemnisation disponible

- 3.7.6 Le Comité a noté qu'en application de l'alinéa e) de l'article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le montant maximum d'indemnisation payable pour le sinistre du *Hebei Spirit* était de 203 millions de DTS. Il a été rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé, à sa deuxième session, tenue en octobre 1997, que la conversion du DTS en monnaie nationale devrait se faire sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la session à laquelle l'Assemblée ou le Comité exécutif aurait décidé que les demandes d'indemnisation pouvaient être réglées (document 92FUND/EXC.40/9/Add.1, paragraphes 4.1 à 4.3).

Décision

- 3.7.7 Le Comité exécutif a décidé que la conversion de 203 millions de DTS en Won coréens devait se faire sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 40ème session du Comité exécutif, c'est-à-dire le 13 mars 2008, au taux de 1 DTS = Won 1 584,330.

Niveau des paiements

- 3.7.8 Le Comité a pris note de l'estimation préliminaire du niveau de pertes à escompter à la suite du sinistre du *Hebei Spirit*, comme indiqué aux paragraphes 5.1 à 5.5 du document 92FUND/EXC.40/9/Add1. Il a également pris note de l'examen auquel l'Administrateur avait soumis la question (paragraphes 6.1 à 6.5).
- 3.7.9 Il a été noté que, d'après les renseignements limités dont on disposait au 26 février 2008, le montant estimatif total des pertes qu'entraînerait probablement le sinistre du *Hebei Spirit* serait compris entre Won 352 et 424 milliards (£190 - £229 millions) (document 92FUND/EXC.40/9/Add.1, paragraphe 5.5).
- 3.7.10 Il a également été relevé que l'Administrateur avait proposé que le Comité l'autorise à procéder à des paiements mais que compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes d'indemnisation, ces paiements devraient se limiter pour l'instant à 60 % du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés.

Débat

- 3.7.11 La plupart des délégations se sont déclarées favorables à ce que, comme il en avait fait la proposition, l'Administrateur soit autorisé à procéder à des paiements si nécessaire et à ce que le niveau de ces paiements soit pour l'instant limité à 60 %.
- 3.7.12 Certaines délégations ont estimé qu'un tel niveau de paiements si tôt après le sinistre pourrait faire courir au Fonds le risque d'un surpaiement et ont proposé d'opter pour un pourcentage plus prudent. Ces délégations ont fait savoir qu'elles préféreraient voir ce niveau fixé à 50 %, compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes potentielles, mais qu'elles étaient disposées à accepter un niveau de 60 % si la majorité des délégations exprimaient une préférence dans ce sens.
- 3.7.13 Une délégation a rappelé que lors de sinistres précédents où le montant d'indemnisation disponible risquait d'être dépassé, les gouvernements concernés avaient parfois accepté de se placer en dernière position dans la liste des demandeurs et elle a demandé si la République de Corée avait l'intention d'agir ainsi pour ce qui était de ses demandes.
- 3.7.14 La délégation coréenne a dit qu'elle comprenait que certaines délégations émettent des réserves compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes potentielles malgré les chiffres avancés par l'Administrateur sur la base des estimations des experts du Fonds. La délégation a informé le Comité exécutif que, pour réduire encore le risque d'un surpaiement et pour protéger les intérêts des victimes, son pays était disposé à envisager de se placer en dernière position dans la liste des demandeurs si le Comité décidait de fixer le niveau des paiements à 60 %.

Décisions

- 3.7.15 Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure des accords de règlement pour les demandes nées de ce sinistre pour autant que ces accords ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles le Comité ne se soit pas prononcé auparavant.
- 3.7.16 Le Comité exécutif a en outre décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements mais, compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes potentielles, de limiter pour l'instant ces paiements à 60 % du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs concernés tels qu'évalués par les experts du Fonds. Il a également été décidé qu'aucun versement ne serait effectué au Gouvernement coréen, aux autorités régionales ou locales, ni à aucune autre administration, tant que le Gouvernement coréen n'aurait pas définitivement décidé de se placer en dernière position dans la liste des demandeurs. Le Comité exécutif a décidé de faire le point de la situation à sa prochaine session.

4 Divers

4.1 Entrée en vigueur de la Convention sur les hydrocarbures de soute

4.1.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.40/10, soumis par l'International Group of P&I Clubs, concernant l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute). Il a été reconnu que la question aurait dû normalement être examinée par le Comité juridique de l'OMI mais que, celui-ci ne devant se réunir qu'un mois seulement avant l'entrée en vigueur de ladite convention, l'International Group avait estimé approprié de soulever la question à la présente session du Comité exécutif du Fonds de 1992.

4.1.2 Le Comité a noté en particulier que les États parties à la Convention sur les hydrocarbures de soute étaient tenus de produire des certificats d'assurance obligatoire et qu'il était nécessaire que ces États arrêtent les procédures voulues bien avant l'entrée en vigueur de la Convention afin d'assurer une bonne administration de la délivrance de ces certificats.

4.1.3 Une délégation d'un État partie à la Convention a remercié l'International Group of P&I Clubs des informations fournies et a demandé si les certificats d'assurance électroniques étaient susceptibles de remplacer les certificats sur papier car cette délégation était en train de mettre au point le formulaire type à partir des certificats sur papier.

4.1.4 Cette délégation a également demandé à l'International Group of P&I Clubs si les autorités des États parties à la Convention continueraient d'être informées des modifications de la couverture d'assurance des propriétaires de navires membres, quelles que soient les modifications apportées aux renseignements détenus par les clubs P&I dans leurs bases de données électroniques permettant de rechercher des informations sur les navires.

4.1.5 L'International Group of P&I Clubs a expliqué que les clubs P&I fourniraient des exemplaires sur papier des certificats d'assurance si les États dont les navires battaient pavillon le demandaient et que, en cas de modification de la couverture d'assurance, les propriétaires de navires continueraient d'avoir l'obligation d'informer les États parties.

4.1.6 La délégation du Royaume-Uni a informé le Comité que son gouvernement envisageait de commencer à délivrer le certificat de la Convention sur les hydrocarbures de soute aux navires battant pavillon du Royaume-Uni à partir de mai 2008 et aux navires battant pavillon d'États non membres à partir d'août 2008. La délégation norvégienne a fait savoir que son gouvernement était disposé à ratifier la Convention sur les hydrocarbures de soute et le ferait prochainement.

4.2 Élection des membres de l'Organe de contrôle de gestion

L'Administrateur a attiré l'attention du Comité sur la circulaire 92FUND/Circ.59, qui avait été diffusée à tous les États Membres du Fonds de 1992 en janvier 2008. Il a indiqué que cette circulaire avait été rediffusée aux délégations à la présente session du Comité exécutif pour leur rappeler qu'il était possible de désigner des candidats à l'élection à l'Organe de contrôle de gestion qui aura lieu à la session d'octobre 2008 de l'Assemblée. Il a souligné que ces désignations devraient se faire au plus tard le 16 mai 2008.

4.3 Expression de gratitude au Gouvernement monégasque

L'Administrateur, au nom du Comité exécutif, a rendu hommage au Gouvernement monégasque pour la qualité du lieu de réunion et des prestations fournies qui, a-t-il souligné, avaient contribué à assurer le succès de la semaine de réunions. Il a de nouveau remercié plus particulièrement M. Gilles Blanchi de la Direction des affaires maritimes de Monaco, dont la

coopération et l'aide avaient été cruciales pour l'organisation des réunions. Le Comité a manifesté sa gratitude en applaudissant M. Bianchi.

5 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.40/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
