



COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA QUARANTE-DEUXIÈME SESSION

(tenue du 13 au 17 octobre 2008)

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

Ouverture de la session

1 Adoption de l'ordre du jour

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.42/1.

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 13ème session nommé les délégations du Cameroun, du Panama, du Portugal, du Qatar et de la République de Corée membres de la Commission de vérification des pouvoirs.
- 2.3 Les membres du Comité exécutif ci-après étaient présents à la session:

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

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.42/2/1 que tous les membres du Comité exécutif susmentionnés avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme.

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

Algérie	France	Norvège
Angola	Ghana	Oman
Argentine	Grèce	Panama
Belgique	Îles Marshall	Philippines
Bulgarie	Irlande	Pologne
Cameroun	Kenya	Portugal
Canada	Lettonie	République dominicaine
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Libéria	Suède
Chypre	Malte	Trinité-et-Tobago
Espagne	Maroc	Turquie
Estonie	Mexique	Uruguay
Fédération de Russie	Monaco	Vanuatu
Finlande	Nouvelle-Zélande	
	Nigeria	

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

Équateur	République arabe de Syrie
Arabie Saoudite	Ukraine

2.7 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)

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

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

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)

Association internationale des sociétés de classification (IACS)

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

Comité maritime international (CMI)

International Group of P&I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Aperçu

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.42/3, qui récapitule la situation concernant les dix sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à s'occuper depuis la 38ème session du Comité, tenue en octobre 2007.

3.2 Erika

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre de l'*Erika* comme présenté dans le document 92FUND/EXC.42/4.

SITUATION CONCERNANT LES DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.2.2 Il a été noté qu'au 24 septembre 2008, 7 130 demandes d'indemnisation avaient été déposées pour un montant total de €11 millions (£167 millions), et que 99,7 % de ces demandes avaient été évaluées. Il a été noté par ailleurs que des indemnités avaient été payées au titre de 5 934 demandes, pour un total de €29,7 millions (£102,7 millions).

PROCÉDURES PÉNALES

- 3.2.3 Il a été rappelé que le tribunal correctionnel de Paris avait rendu un jugement en janvier 2008, déclarant responsables pénalement les quatre parties suivantes: le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de classification (Registro Italiano Navale, RINA) et Total SA. Il a été rappelé en outre que, s'agissant des responsabilités civiles, le jugement avait considéré les quatre parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre et avait octroyé aux demandeurs associés à la procédure une indemnisation au titre des préjudices économiques, de l'atteinte à l'image de plusieurs régions et municipalités, du préjudice moral et des dommages à l'environnement. Il a été rappelé en outre que les quatre parties reconnues pénalement responsables et un certain nombre de parties civiles avaient fait appel du jugement.
- 3.2.4 Il a été rappelé que le Secrétariat devrait examiner le jugement en détail pour étudier les implications qu'il risquait d'avoir pour le régime international d'indemnisation et pour le Fonds de 1992, et qu'il faudrait, dans cette étude, examiner les possibilités d'une action récursoire contre les parties jugées responsables des dommages causés par le sinistre. Il a été noté par ailleurs qu'il serait difficile, à ce stade, d'évaluer quelles seraient les incidences du jugement, vu qu'il faisait l'objet d'un appel et que le Secrétariat ne pourrait examiner utilement les incidences qu'une fois que la cour d'appel aurait rendu son jugement.

Débat

- 3.2.5 Une délégation a déclaré que tout en reconnaissant qu'il ne serait pas efficace d'analyser à ce stade le jugement du tribunal correctionnel, vu qu'il faisait l'objet d'un appel, elle serait intéressée de recevoir l'analyse du jugement de la cour d'appel par le Secrétariat une fois que le jugement aurait été rendu.

ACTIONS EN JUSTICE DONT LE FONDS A EU À CONNAÎTRE

- 3.2.6 Il a été noté que des actions en justice contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992 avaient été intentées par 796 demandeurs, que des règlements à l'amiable avaient été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs (377 actions) et que les tribunaux s'étaient prononcés sur 140 demandes. Il a été noté par ailleurs que 37 actions engagées par 46 demandeurs étaient en instance et que le montant total réclamé dans le cadre des actions en instance, à l'exclusion des demandes de Total SA, était d'environ €25,5 millions (£20,2 millions).

JUGEMENTS RENDUS PAR LES TRIBUNAUX

- 3.2.7 Le Comité a pris note des six jugements rendus par les tribunaux depuis la dernière session du Comité exécutif en juin 2008, comme résumé dans la section 6 du document 92FUND/EXC.42/4. Il a été noté que les jugements étaient tous favorables au Fonds et que, même si dans certains cas les tribunaux avaient déclaré qu'ils n'étaient pas liés par les critères de recevabilité du Fonds, ils avaient estimé que les juges pouvaient utiliser lesdits critères comme point de référence.

Il a été noté en outre que dans certains de ces jugements, les tribunaux avaient expressément utilisé les critères du Fonds.

- 3.2.8 Le Comité a noté que le tribunal de commerce de Lorient avait rendu un jugement qui coïncidait avec les opinions exprimées par le Fonds de 1992. Le Comité a noté en outre que la cour d'appel de Rennes avait rendu quatre jugements confirmant les points de vue du Fonds de 1992, et que la Cour de cassation avait également rendu un jugement confirmant les opinions du Fonds de 1992 en ce qui concerne une demande d'indemnisation déposée par un assureur à la suite de l'annulation d'une fête du Millénaire.

ACTIONS EN JUSTICE DE LA COMMUNE DE MESQUER CONTRE TOTAL

- 3.2.9 Il a été rappelé qu'une action en justice avait été intentée par la commune de Mesquer contre Total devant les tribunaux français, où il avait été fait observer que la cargaison à bord de l'*Erika* constituait un déchet au regard de la législation européenne. Il a été rappelé en outre que la Cour de cassation avait renvoyé la question devant la Cour de justice des Communautés européennes.
- 3.2.10 Le Comité exécutif a noté que la Cour de justice des Communautés européennes avait rendu son jugement le 24 juin 2008.
- 3.2.11 Il a été noté qu'à propos de la première question, s'agissant de savoir si le fuel-oil transporté sous forme de cargaison à bord de l'*Erika* constituait en fait un déchet au regard de la législation européenne, la Cour de justice des Communautés européennes avait conclu que cette substance ne constituait pas un déchet au sens de la directive 75/442 relative aux déchets^{<1>} (paragraphe 7.3.2 du document 92FUND/EXC.42/4).
- 3.2.12 Il a été noté toutefois que concernant la deuxième question, s'agissant de savoir si une cargaison de fuel-oil accidentellement échappée d'un navire et se retrouvant mélangée à de l'eau ainsi qu'à des sédiments était considérée comme un déchet au regard de la législation européenne, la Cour de justice des Communautés européennes avait conclu que ces substances devaient être considérées comme des déchets au sens où l'entend la directive (paragraphe 7.3.3 du document 92FUND/EXC.42/4).
- 3.2.13 Le Comité a pris note du résumé inclus aux paragraphes 7.3.4 à 7.3.9 du document 92FUND/EXC.42/4 de la réponse de la Cour de justice des Communautés européennes à la troisième question, à savoir si, dans l'éventualité d'un naufrage d'un pétrolier, le producteur du fuel-oil lourd déversé en mer et/ou le vendeur du combustible et affréteur du navire transportant le combustible, pouvaient être tenus de supporter le coût de l'élimination des déchets ainsi générés, même si la substance déversée en mer était transportée par un tiers, en l'occurrence un transporteur maritime.
- 3.2.14 Il a été noté que la Cour de justice des Communautés européennes avait rappelé que la Communauté européenne n'était pas liée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni par la Convention de 1992 portant création du Fonds, puisque la Communauté européenne n'avait pas ratifié les conventions et que, de plus, la directive relative aux déchets ne contenait pas de disposition stipulant expressément que la directive ne s'appliquait pas à un sinistre, ou à une activité, à l'égard duquel la responsabilité ou l'indemnisation relevait du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.2.15 Il a été noté que selon la Cour de justice des Communautés européennes, le tribunal national pouvait considérer le vendeur de ces hydrocarbures et affréteur du navire les transportant comme producteur

<1> Directive 75/442/CEE du Conseil, 15 juillet 1975, relative aux déchets, comme modifiée par la décision 96/350/CE de la Commission, du 24 mai 1996.

desdits déchets au sens de la directive relative aux déchets et, ce faisant, comme « détenteur antérieur » aux fins de l'application de cette directive, si ce tribunal aboutissait à la conclusion que ce vendeur-affréteur avait contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s'il s'était abstenu de prendre des mesures visant à prévenir un tel événement, telles que celles concernant le choix du navire.

- 3.2.16 Il a été noté par ailleurs que la Cour de justice des Communautés européennes avait précisé que la directive relative aux déchets ne s'opposait pas à ce que les États Membres disposent, en application des engagements internationaux souscrits en la matière, tels que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, que le propriétaire du navire et affréteur de ce dernier ne pouvait répondre des dommages causés par le déversement d'hydrocarbures en mer qu'à hauteur de montants plafonnés. Cette disposition ne s'opposait pas non plus à ce qu'un fonds d'indemnisation, tel que les FIPOL, aux ressources plafonnées pour chaque sinistre, prenne en charge, conformément à ces engagements internationaux, en lieu et place des « détenteurs » au sens de la directive relative aux déchets, les coûts liés à l'élimination desdits déchets résultant d'hydrocarbures accidentellement déversés en mer.
- 3.2.17 Il a été noté toutefois que la Cour de justice des Communautés européennes avait déclaré également que si les coûts liés à l'élimination des déchets générés par un déversement accidentel d'hydrocarbures en mer n'étaient pas pris en charge par le Fonds de 1992 et qu'en application des limitations et/ou des exonérations de responsabilité prévues, le droit national d'un État Membre, y compris celui issu de conventions internationales, empêchait que ces coûts soient supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affréteur de ce dernier, alors même que ceux-ci étaient considérés comme des « détenteurs » au sens de la directive relative aux déchets, ce même droit national devrait disposer, pour assurer une transposition conforme de cette directive, que lesdits coûts seraient supportés par le producteur du produit générateur des déchets. Il a été noté par ailleurs que la Cour avait déclaré en outre que selon le principe du pollueur-payeur, un tel producteur ne pouvait être tenu de supporter ces coûts que si, par son activité, il avait contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire.
- 3.2.18 Le Comité a noté que l'Administrateur, après avoir étudié le jugement rendu par la Cour de justice des Communautés européennes et l'avoir examiné avec l'avocat français du Fonds de 1992, avait considéré que, bien qu'il soit prématuré d'arriver à une conclusion quant aux éventuelles incidences que le jugement rendu par la Cour de justice des Communautés européennes pourrait avoir sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et sur la Convention de 1992 portant création du Fonds, le jugement semblait avoir pris en compte tous les engagements internationaux souscrits en la matière par les États Membres de l'UE, y compris lesdites conventions de 1992, et il semblerait par conséquent qu'il n'ait pas d'incidence sur leur applicabilité.
- 3.3 Slops
- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux relatifs au sinistre du *Slops*, tels qu'exposés dans le document 92FUND/EXC.42/5.
- 3.3.2 Il a été rappelé qu'à la session de juillet 2000, le Comité exécutif avait décidé que le *Slops* devrait être considéré comme un « navire » au sens 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 pas audit sinistre.
- 3.3.3 Il a également été rappelé que deux entrepreneurs avaient soumis des demandes au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde pour un montant total de € 323 360 (£1,8 million) et avaient engagé des actions contre le Fonds.
- 3.3.4 Il a été rappelé qu'à l'issue d'une longue procédure judiciaire, la Cour suprême grecque avait finalement estimé qu'il fallait considérer le *Slops* comme un « navire » selon la définition qui en était donnée dans les Conventions de 1992 et avait renvoyé l'affaire devant la cour d'appel pour qu'elle

examine les demandes sur le fond. Il a également été rappelé qu'en février 2008, la cour d'appel dans le jugement qu'elle avait rendu avait confirmé le jugement du tribunal de première instance qui accordait aux demandeurs le montant réclamé à savoir € 323 360 (£1,8 million) plus les intérêts prévus par la loi et les dépens.

- 3.3.5 Le Comité a noté qu'en juillet 2008, le Fonds de 1992 avait versé aux demandeurs € 022 099 (£3,2 millions) au titre du principal, des intérêts prévus par la loi et des dépens conformément au jugement rendu par la cour d'appel.

POSSIBILITÉ D'UNE ACTION RÉCURSOIRE CONTRE L'ÉTAT GREC

- 3.3.6 Il a été rappelé qu'en juin 2008, le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur de continuer d'étudier l'opportunité pour le Fonds de 1992 d'engager une action récursoire contre l'État grec, compte tenu de toutes les implications que cela aurait pour la politique générale des FIPOL, notamment des décisions antérieures prises par les organes directeurs du Fonds de 1992 concernant la définition du terme « navire ». Le Comité a noté que l'Administrateur avait obtenu un complément d'avis juridique de l'avocat grec du Fonds de 1992 (voir l'annexe du document 92FUND/EXC.42/5) lequel a conclu que, conformément au droit grec, le Fonds de 1992 était en droit d'engager une action récursoire contre l'État grec au titre des sommes versées aux demandeurs.
- 3.3.7 Le Comité a pris note de l'analyse effectuée par l'Administrateur de la question d'une éventuelle action récursoire contre l'État grec, compte tenu de l'avis juridique complémentaire obtenu de l'avocat grec du Fonds de 1992, de la politique des FIPOL en matière d'actions récursoires et de leur politique concernant la définition du terme « navire ».

La première approche: prendre en considération l'applicabilité des Conventions de 1992 au Slops selon le droit grec telle que déterminée par une décision définitive des tribunaux, malgré la politique établie du Fonds de 1992 concernant la définition du terme « navire ».

- 3.3.8 Le Comité a rappelé que la politique des FIPOL en matière d'actions récursoires, établie en avril 1995 par le Comité exécutif du Fonds de 1971 dans l'affaire du *Rio Orinoco*, peut se résumer comme suit:

« Le Comité a estimé que le FIPOL avait pour politique d'intenter une action en recours chaque fois que cela était approprié et qu'il devait, dans chaque cas, envisager s'il serait possible de recouvrer tous montants qu'il aurait versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Il a été déclaré que si des principes étaient en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant lorsque le FIPOL envisagerait s'il convenait ou non d'intenter une action en justice. La décision du FIPOL d'intenter ou non une telle action devrait, de l'avis du Comité, être prise dans chaque cas particulier, en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question. » (document FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.1.4).

- 3.3.9 Il a été noté que l'Administrateur avait estimé que la Cour suprême s'était prononcée sur ce qu'était la situation juridique régissant un cas concret à l'époque du sinistre, à savoir que le *Slops* était un « navire » selon la définition donnée dans les Conventions de 1992 telles qu'appliquées en droit grec, et que la délégation grecque elle-même à la 8ème session du Comité exécutif, tenue en juillet 2000, avait exprimé l'avis qu'il y avait des raisons de considérer le *Slops* comme un « navire » au sens des Conventions de 1992 (document 92FUND/EXC.8.8, paragraphe 4.3.7).
- 3.3.10 Il a été noté que de l'avis de l'Administrateur, l'État grec n'aurait pas dû autoriser le *Slops* à commercer sans le certificat prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (article VII.10), que le *Slops* était en fait exploité sans ledit certificat au moment du sinistre et que de ce fait le Fonds de 1992 avait été contraint de verser des indemnités qui, sans cela, auraient été versées par l'assureur du propriétaire du navire.

- 3.3.11 Le Comité a également noté que dans son avis juridique l'avocat grec du Fonds de 1992 avait conclu que le fait que l'État grec n'avait pas respecté les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, auquel étaient venus s'ajouter les dommages financiers qui en avaient découlé pour le Fonds de 1992, constituait selon le droit grec un acte civilement délictueux qui engageait la responsabilité de l'État grec et que de ce fait, conformément au droit grec, le Fonds de 1992 était en droit d'engager une action récursoire.
- 3.3.12 Il a été noté que pour les raisons énoncées plus haut (paragraphe 3.1.8-3.1.11), l'Administrateur était d'avis que, si l'on adoptait la première approche décrite plus haut, et si l'on appliquait la politique du Fonds régissant les actions récursoires en tenant compte de l'avis juridique de l'avocat grec du Fonds, dans ce cas, le Fonds de 1992 devrait engager une action récursoire contre l'État grec à moins qu'une telle action ne soit considérée comme n'étant pas 'appropriée'.

La seconde approche: prendre en considération l'intérêt qu'il y a à s'en tenir à la politique du Fonds concernant la définition du terme « navire » même si une décision juridique définitive était prise dans le sens contraire dans l'État Membre en cause.

- 3.3.13 Il a été noté que, de l'avis de l'Administrateur, en vertu de la politique du Fonds de 1992 concernant la définition du terme « navire », le *Slops* ne réunissait pas les conditions pour être considéré comme un « navire » à l'époque du sinistre, que le Comité exécutif avait donc pris la bonne décision en ce qui concernait l'application des Conventions de 1992 au sinistre du *Slops* et que conformément à cette politique il n'y avait pas de raison fondée sur le régime international pour que l'État grec ait eu à veiller à ce que le *Slops* ait un certificat d'assurance au moment du sinistre.
- 3.3.14 Le Comité a noté que pour les raisons indiquées plus haut, l'Administrateur était d'avis que, si l'on adoptait la deuxième approche, et si l'on considérait comme approprié de s'en tenir à la politique du Fonds concernant la définition du terme « navire », il serait contraire à la politique du Fonds d'engager une action récursoire car l'État grec semblait avoir agi conformément à cette politique.

Proposition de solution intégrée: interprétation de la politique du Fonds concernant les actions récursoires

- 3.3.15 Il a été noté que après avoir étudié la situation et avoir pris en compte les décisions prises antérieurement par les organes directeurs en ce qui concernait la définition du terme « navire » ainsi que les vues exprimées par les États Membres lors des précédentes sessions du Comité exécutif, l'Administrateur avait proposé de s'en tenir à la politique du Fonds de 1992 concernant les actions récursoires, telle qu'arrêtée en avril 1995 par le Comité exécutif du Fonds de 1971 dans le cadre du sinistre du *Rio Orinoco*, mais en l'interprétant comme signifiant qu'on ne doit pas normalement considérer comme « approprié » d'engager une action récursoire contre un État Membre lorsque ses actes ont été, sur tous les points pertinents, conformes à une politique établie par le Fonds de 1992.
- 3.3.16 Il a également été noté que si le Comité exécutif devait interpréter ainsi la politique concernant les actions récursoires, il lui appartiendrait de décider si l'application de cette politique à l'affaire du *Slops* aboutirait à la conclusion que le Fonds de 1992 devrait engager une action récursoire contre l'État grec mais que l'avis de l'Administrateur, compte tenu de la politique fondée sur l'interprétation qu'il avait proposée, le Fonds de 1992 ne devrait pas engager d'action récursoire contre l'État grec.

Déclaration de la délégation grecque

- 3.3.17 La délégation grecque a réitéré la position de l'État grec dans l'affaire en question, telle qu'énoncée aux sessions d'octobre 2007 et de juin 2008 du Comité exécutif. Cette délégation a déclaré que selon le cadre juridique en vigueur à l'époque du sinistre, les autorités grecques ne pouvaient pas exiger qu'un engin servant de traitement des déchets mazoutés soit assuré en vertu des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cette délégation a également déclaré qu'en 2001,

l'année qui a suivi le sinistre, une nouvelle législation était entrée en vigueur en Grèce, selon laquelle tout caboteur-citerne qui transportait effectivement une cargaison de moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants ainsi que toute unité flottante de stockage d'hydrocarbures immatriculée en Grèce, à caractère permanent ou non, étaient tenus d'être couverts par une assurance appropriée ou par toute autre garantie financière contre les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

- 3.3.18 La délégation grecque a également déclaré que les autorités grecques 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 l'État grec n'avait aucun intérêt légitime à intervenir dans cette procédure.
- 3.3.19 Cette même délégation a ajouté que de l'avis des services juridiques du Gouvernement grec, le jugement rendu par la Cour suprême grecque avait, selon l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, 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 puisque celui-ci n'était pas partie à cette procédure. La délégation a ajouté en outre qu'en vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, aucune action en justice ne pouvait être intentée lorsque six ans s'étaient écoulés après le sinistre.
- 3.3.20 La délégation grecque a aussi ajouté que, à son avis, les autorités grecques n'avaient pas manqué à leurs obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et qu'il n'y avait donc pas de motif valable pour engager une action récursoire contre l'État grec.
- 3.3.21 La délégation a en outre ajouté que puisque le Comité exécutif avait décidé en juillet 2000 que le *Slops* n'était pas un « navire » au titre 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, il serait incohérent que le Fonds de 1992 engage une action récursoire contre l'État grec.

Débat

- 3.3.22 Certaines délégations ont indiqué qu'à leur avis il n'était pas nécessaire de modifier la politique du Fonds de 1992 concernant les actions récursoires puisque que selon elles la politique actuelle impliquait qu'aucune mesure ne serait prise contre un État contractant qui avait respecté les diverses politiques établies par le Fonds. Ces délégations ont estimé que puisque l'État grec avait agi conformément à la politique du Fonds de 1992 concernant la définition du terme « navire », le Fonds ne devrait pas engager d'action récursoire contre l'État grec.
- 3.3.23 Toutes les délégations qui ont pris la parole étaient d'accord avec la politique du Fonds de 1992 consistant à engager une action récursoire chaque fois que cela était possible, mais elles ont également estimé que si un État avait, sur tous les points pertinents, agi conformément à la politique du Fonds de 1992, il ne serait pas approprié que le Fonds engage une action récursoire contre cet État.

Décision

- 3.3.24 Le Comité exécutif a souscrit à l'interprétation proposée par l'Administrateur en ce qui concerne la politique du Fonds de 1992 relative aux actions récursoires et a décidé de ne pas engager d'action récursoire contre l'État grec.

Point de vue plus général sur la politique à suivre: la définition du terme « navire »

- 3.3.25 Le Comité a noté que de l'avis de l'Administrateur, il y avait un risque d'inégalité de traitement du fait que dans certains États Membres, les tribunaux appliquaient la définition du terme « navire » donnée dans la politique du Fonds de 1992, alors que dans d'autres États Membres les tribunaux appliqueraient une définition plus large du terme « navire » comme l'avait fait la Cour suprême grecque.

- 3.3.26 Il a été noté que, de l'avis de l'Administrateur, au moment de déterminer la politique du Fonds de 1992 en la matière, le choix entre une interprétation plus large et une interprétation plus étroite de la définition du terme « navire », choisir l'interprétation la plus étroite donnerait lieu à une situation où dans certains États Membres la politique restrictive du Fonds concernant la définition du terme « navire » serait reconnue par les tribunaux qui dans certains sinistres refuseraient de reconnaître la couverture du régime, alors que dans d'autres États Membres les tribunaux adopteraient le point de vue plus large et considèreraient des sinistres semblables comme relevant du régime. Le Comité a également noté que dans la mesure où l'on pouvait s'attendre à ce que les gouvernements des États Membres fondent leurs règles régissant notamment les assurances et les informations sur les quantités d'hydrocarbures reçues sur la politique officielle du Fonds de 1992, une telle situation aboutirait à un traitement inégal des demandeurs ainsi qu'un traitement inégal des propriétaires de navires et des réceptionnaires d'hydrocarbures selon respectivement l'État Membre où les dommages se sont produits, où le navire était exploité ou bien où les hydrocarbures avaient été reçus. Le sinistre du *Slops* illustre ce cas de figure.
- 3.3.27 Du point de vue de l'Administrateur, il a également été noté qu'adopter l'interprétation plus large de la définition du terme « navire » éviterait cette situation et placerait, en matière d'assurances, de contributions et de couverture, les propriétaires de navires, les contribuables et les demandeurs sur un pied d'égalité dans tous les États Membres.
- 3.3.28 Il a été noté que pour les raisons énoncées plus haut, l'Administrateur proposait que les organes directeurs se demandent s'il serait souhaitable de revoir la politique du Fonds de 1992 concernant la définition du terme « navire ».

Débat

- 3.3.29 Plusieurs délégations ont déclaré qu'il n'y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 de modifier sa politique concernant la définition du terme « navire » puisque cette politique avait été adoptée par l'Assemblée sur recommandation du Groupe de travail et que cette politique était à leur avis appropriée. Ces délégations ont fait observer que modifier la politique du Fonds ne garantirait pas que les tribunaux de tous les États Membres appliqueraient la nouvelle politique et qu'il ne serait pas approprié de la modifier à cause d'un jugement occasionnel rendu par un tribunal dans un État contractant. Il a été fait observer que pour qu'une modification de la définition du terme « navire » soit prise en compte par des tribunaux nationaux, il faudrait qu'il s'agisse d'une modification du texte de la convention car les tribunaux nationaux ne sont tenus de respecter que les Conventions proprement dites.
- 3.3.30 La plupart des délégations ont cependant rappelé que, lorsqu'il avait été discuté de la définition du terme « navire », des avis divergents avaient été exprimés au sein du deuxième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992, établi par l'Assemblée lors de sa 3ème session tenue en octobre 1998. Ces délégations ont déclaré que la politique du Fonds devrait évoluer et que la décision de la Cour suprême grecque constituait un précédent qui n'était pas conforme à la politique du Fonds de 1992. Ces délégations ont ajouté qu'à leur avis, le Fonds devrait prendre en compte les décisions des tribunaux nationaux.
- 3.3.31 En fin de compte, la majorité des délégations ont été d'accord pour dire que l'Administrateur devrait étudier la question plus à fond et soumettre un document à l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2009 et qu'il appartiendra à l'Assemblée de se prononcer.

Décision

- 3.3.32 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner plus à fond la politique du Fonds de 1992 concernant la définition du terme « navire » et de soumettre pour examen un document à l'Assemblée à sa session d'octobre 2009.

3.4 Prestige

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Prestige* exposées dans le document 92FUND/EXC.42/6.

DEMANDES D'INDEMNISATION EN ESPAGNE

- 3.4.2 Il a été noté qu'au 20 août 2008, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 844 demandes, d'un montant total de €1 018,8 millions (£812,3 millions), dont 14 demandes d'un montant total de €68,5 millions (£772,2 millions) présentées par le Gouvernement espagnol. Il a aussi été noté que 761 (91,69 %) des demandes autres que celles soumises par le Gouvernement espagnol avaient été évaluées à €3,9 millions (£3,1 millions), que des paiements provisoires d'un montant total de €21 501 (£416 000)^{<3>} avaient été effectués pour 169 des demandes évaluées, le plus souvent à hauteur de 30 % du montant évalué.
- 3.4.3 Il a été rappelé qu'entre octobre 2003 et avril 2008, le Gouvernement espagnol avait soumis au total 14 demandes d'indemnisation pour un montant de €68,5 millions (£772,2 millions). Le Comité a noté que les experts du Fonds de 1992 continuaient d'examiner certaines de ces demandes mais que des versements d'un total de €13,9 millions (£78,1 millions) avaient été effectués au Gouvernement espagnol.

DEMANDES D'INDEMNISATION EN FRANCE

- 3.4.4 Il a été noté qu'au 20 août 2008, le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient avait reçu 481 demandes, d'un montant total de €109,6 millions (£87,4 millions), dont 446 (92%) avaient été évaluées à un montant de €49,8 millions (£39,7 millions). Il a également été noté que des versements provisoires d'un montant total de €5 millions (£4 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 324 demandes.
- 3.4.5 Il a été rappelé que le Gouvernement français avait soumis une demande d'un montant de €67,5 millions (£53,8 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage réalisées et les mesures de sauvegarde qui ont été prises, demande qui avait été provisoirement évaluée à €31,2 millions (£24,9 millions). Il a également été rappelé qu'un complément d'information avait été fourni ultérieurement par le Gouvernement français et que les experts du Fonds procédaient à une évaluation complémentaire détaillée de cette demande.

PROCÉDURES ENGAGÉES EN ESPAGNE

- 3.4.6 Il a été noté que quelque 3 790 demandes avaient été introduites dans le cadre des procédures judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) et que 636 de ces demandes concernaient des personnes qui avaient présenté leurs demandes directement au Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Il a aussi été relevé que des précisions sur les demandes présentées avaient été communiquées par le tribunal et étaient en cours d'examen par les experts engagés par le Fonds de 1992. Il a en outre été noté que le Fonds de 1992 avait évalué 102 des demandes soumises au tribunal, dont deux avaient été réglées et acquittées pour un montant de €2 140 (£1 700).
- 3.4.7 Il a été également noté que 1 968 de ces demandes avaient été réglées par le Gouvernement espagnol en application des décrets royaux dont il est question au point 4 du document 92FUND/EXC.42/6 ou par le Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Il a aussi été relevé qu'un certain nombre de demandeurs qui avaient été payés par le

^{<3>} Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol ont été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux avaient retiré leur demande et qu'on s'attendait à ce que d'autres demandeurs abandonnent leur action en justice pour la même raison.

PROCÉDURES ENGAGÉES EN FRANCE

- 3.4.8 Il a été noté que 234 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 d'un montant total de quelque €131 millions (£104,4 millions).
- 3.4.9 Il a également été noté que 412 demandeurs français, dont plusieurs communes, s'étaient associés à la procédure engagée à Corcubión, en Espagne.

PROCÉDURES ENGAGÉES AUX ÉTATS-UNIS

- 3.4.10 Il a été rappelé que l'État espagnol avait engagé une action en justice devant le tribunal fédéral de première instance de New York contre l'American Bureau of Shipping (ABS) pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, estimés à plus de \$1 000 millions (£538 millions). Il a été rappelé que l'État espagnol avait affirmé notamment que l'ABS avait fait preuve de négligence au moment de 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.
- 3.4.11 Il a été rappelé qu'en janvier 2008, le tribunal de New York avait accepté l'argumentation de l'ABS selon laquelle cette société entrait dans la catégorie: 'toute autre personne qui s'acquitte de services pour le navire' aux termes de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, que le tribunal avait jugé qu'en vertu de l'article IX.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'Espagne ne pouvait présenter des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'ABS que devant ses propres tribunaux et que le tribunal avait donc accordé à l'ABS la demande en référé qu'il avait soumise, rejetant la demande de l'État espagnol.
- 3.4.12 Il a été noté que l'État espagnol avait fait appel de la décision du tribunal de New York, en arguant que puisque les États-Unis n'étaient pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'ABS, en tant qu'organisme des États-Unis n'avait pas qualité pour se prévaloir de droits au titre de ladite Convention dans un tribunal des États-Unis et que l'article IX.1 de la Convention de 1992 ne s'appliquait qu'aux demandes d'indemnisation au titre du régime d'indemnisation de la Convention de 1992 et non aux demandes de réparation introduites par l'Espagne contre l'ABS, qui étaient régies par d'autres lois. Il a également été relevé que l'État espagnol avait également fait valoir que l'implantation de l'ABS aux États-Unis et la présence dans ce pays de témoins et de pièces justificatives essentiels légitimaient le choix de la compétence juridictionnelle fait par l'Espagne et que puisque les États-Unis n'avaient pas ratifié la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ses tribunaux n'avaient aucune obligation d'appliquer les dispositions de ladite Convention. Il a également été noté que dans son appel, l'Espagne avait réitéré son argument selon lequel l'article III.4 ne s'appliquait qu'aux personnes qui s'acquittaient de services pour le navire pendant la « traversée au cours de laquelle s'est produit le sinistre » et non aux personnes qui, comme l'ABS, avaient fourni des services plusieurs mois auparavant, et avait fait reposer son argument sur la décision du tribunal pénal de Paris concernant le sinistre de l'*Erika* (voir le document 92FUND/EXC.40/4, section 5).

3.5 Al Jaziah 1

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.42/7 (voir le document 71FUND/AC.23/11/1) concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1*.

ACTION RÉCURSOIRE

- 3.5.2 Il a été rappelé que les organes directeurs avaient décidé en août 2002 que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devaient engager une action récursoire contre le propriétaire du navire au motif que le navire n'était pas en état de prendre la mer et que le propriétaire du navire n'était pas autorisé à limiter sa responsabilité.
- 3.5.3 Il a été rappelé par ailleurs qu'en janvier 2003, les Fonds avaient engagé une action en justice devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi à l'encontre du propriétaire de l'*Al Jaziah 1*, demandant que le défendeur verse la somme de Dh 6,4 millions (£870 000) aux Fonds, cette somme devant être répartie également entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.
- 3.5.4 Le Comité a noté que dans un jugement rendu en mars 2008, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi avait décidé que le propriétaire du navire devrait verser aux Fonds la somme de Dh 6,4 millions (£870 000) et que ce montant devrait être réparti également entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.
- 3.5.5 Il a été noté toutefois que les FIPOL avaient été informés par leurs avocats aux Émirats arabes unis que le propriétaire avait une dette d'environ Dh 63 millions (£9,8 millions), y compris la somme octroyée au Fonds de 1971 et au Fonds de 1992. Il a été noté par ailleurs que les avocats des Fonds avaient fait savoir aux Fonds que dans les circonstances actuelles il serait très difficile de recouvrer les montants octroyés par le tribunal de première instance.

Décision

- 3.5.6 Le Comité exécutif a donné pour instruction à l'Administrateur de se mettre en relation avec le propriétaire du navire et d'examiner la possibilité d'un accord de règlement, en tenant compte de la situation financière de ce dernier.

3.6 *Solar 1*

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Solar 1* comme exposé dans le document 92FUND/EXC.42/8.
- 3.6.2 Il a été rappelé que le navire-citerne *Solar 1*, immatriculé aux Philippines, avait sombré par 630 mètres de fond, à environ dix milles marins au sud de l'île de Guimaras (République des Philippines), et que les hydrocarbures déversés avaient eu d'importantes conséquences sur les secteurs de la pêche, de l'aquaculture et du tourisme, causant des difficultés financières considérables à certaines personnes, en particulier aux pêcheurs.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.6.3 Le Comité a pris note de la situation concernant les demandes d'indemnisation comme indiqué dans la section 6 du document 92FUND/EXC.42/8. Il a été noté qu'environ 32 355 demandes avaient été reçues et que des paiements avaient été effectués pour un montant total de PHP 946 millions (£11,3 millions) concernant 23 512 demandes, principalement dans le secteur de la pêche.
- 3.6.4 Il a également été noté que le travail d'évaluation des demandes d'indemnisation au titre des coûts afférents au nettoyage du littoral se poursuivait, notamment en ce qui concerne les demandes présentées par la Petron Corporation, ainsi que des demandes pour pertes économiques des secteurs de la mariculture et du tourisme.

LES CONVENTIONS DE 1992 ET L'ACCORD STOPIA 2006

- 3.6.5 Il a été rappelé que ce sinistre était le premier à mettre 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 avait 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 (£17,4 millions). Le Comité a noté que le Fonds de 1992 recevait des remboursements réguliers de la part du Shipowner's Club.
- 3.6.6 Le Comité a noté qu'il était 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 (£17,4 millions), et si le Fonds de 1992 serait appelé à verser des indemnités au-delà de ce montant, ce qui néanmoins paraissait peu probable.

3.7 *Shosei Maru*

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Shosei Maru* comme exposé dans le document 92FUND/EXC.42/9.
- 3.7.2 Il a été 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), dans la mer intérieure de Seto, au Japon, et que quelque 60 tonnes de fuel-oil lourd et de combustible diesel de soute provenant du *Shosei Maru* s'étaient déversées dans la mer.

PROCÉDURES EN LIMITATION CONCERNANT LE *SHOSEI MARU*

- 3.7.3 Il a été noté que toutes les demandes d'indemnisation présentées au titre de ce sinistre avaient été évaluées conjointement par le Fonds et le Japan P&I Club et avaient été réglées par ce dernier. Il a été noté par ailleurs que le montant total de toutes les demandes réglées par le Japan P&I Club (£4,7 millions) dépassait le montant de limitation applicable au *Shosei Maru*, soit 4,51 millions de DTS (£4,4 millions).
- 3.7.4 En outre, il a été noté que le tribunal de district de Takamatsu avait engagé le 1er avril 2008 la procédure en limitation concernant le *Shosei Maru*. Il a été noté que le Japan P&I Club était le seul demandeur à avoir déposé des demandes à l'encontre du fonds de limitation, lesquelles avaient été acceptées puisqu'il n'y avait pas été fait opposition à la réunion des créanciers tenue le 18 juillet 2008 au tribunal.
- 3.7.5 Il a été noté que le Fonds de 1992 avait versé au Japan P&I Club la différence entre le montant de limitation et le montant total des indemnités versées, ainsi que la part correspondante des frais d'études. Il a été noté en outre, qu'après que le Fonds avait effectué ces versements, les propriétaires du *Shosei Maru* avaient déposé une demande pour mettre fin à la procédure en limitation devant le tribunal. L'ordonnance mettant fin à la procédure avait pris effet définitivement le 1er octobre 2008.

PROCÉDURES EN LIMITATION CONCERNANT LE *TRUST BUSAN*

- 3.7.6 Il a été rappelé que le tribunal de district d'Okayama avait engagé le 27 décembre 2007 la procédure en limitation concernant le *Trust Busan*. Il a été rappelé également que l'Administrateur avait demandé aux avocats du Fonds de 1992 de prendre les mesures nécessaires pour que le Fonds intervienne en qualité de demandeur dans la procédure en limitation afin de recouvrer, dans la mesure du possible, les sommes qu'il aurait à payer à titre d'indemnités pour ce sinistre.
- 3.7.7 Il a été noté que la première réunion des créanciers avait eu lieu le 22 avril 2008 et que la deuxième réunion aurait lieu le 24 octobre 2008.

3.8 Volgoneft 139

- 3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Volgoneft 139* telles que fournies dans le document 92FUND/EXC.42/10.

LE SINISTRE

- 3.8.2 Le Comité a pris note de la déclaration de la délégation russe selon laquelle, par suite du sinistre du *Volgoneft 139*, des opérations de nettoyage avaient été menées auxquelles plus de 2 500 personnes avaient participé, essentiellement des volontaires. Selon la délégation, des militaires russes étaient intervenus dans les opérations de nettoyage mais n'y avaient joué qu'un rôle mineur.
- 3.8.3 Le Comité a également noté qu'en septembre 2008 la partie avant de l'épave, qui était restée sur le fond de la mer avait été remorquée jusqu'au port voisin de Kavkaz pour éviter que la pollution ne s'aggrave.

CONVENTION DE 1992 SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE ET CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS

- 3.8.4 Le Comité a noté que la Fédération de Russie était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds tandis que l'Ukraine avait déposé un instrument de ratification à la première de ces conventions auprès du Secrétaire général de l'OMI le 28 novembre 2007 et que de ce fait, cette convention entrerait en vigueur à l'égard de l'Ukraine en novembre 2008. Il a également été noté que l'Ukraine n'avait pas adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne l'avait pas ratifiée.

RÉUNIONS ENTRE LES AUTORITÉS RUSSES ET LE SECRÉTARIAT

- 3.8.5 Le Comité exécutif a rappelé qu'en novembre et en décembre 2007, l'Administrateur et le Chef du service des demandes d'indemnisation avaient pris contact avec l'ambassade russe à Londres et avec le Ministère des transports à Moscou pour proposer que le Fonds de 1992 aide les autorités russes dans le traitement du dossier du sinistre. Il a été rappelé que plusieurs réunions s'étaient tenues dans les locaux du Fonds de 1992 à l'occasion desquelles le régime d'indemnisation avait été expliqué en détail et des informations avaient été fournies aux autorités russes.
- 3.8.6 Le Comité a également rappelé qu'en mai 2008 des réunions s'étaient tenues à Moscou au Ministère des transports auxquelles participait une équipe de représentants et d'experts du Fonds de 1992 et à l'occasion desquelles les demandes d'indemnisation avaient été soumises. Il a également été rappelé qu'en juin 2008 une équipe de représentants et d'experts du Fonds de 1992 s'était rendue à Moscou, à Krasnodar et à Novorossiysk pour visiter la zone touchée par le déversement et pour mener des entretiens avec le Ministère des transports, les autorités régionales et d'autres demandeurs et qu'au cours de la visite des renseignements très utiles avaient été fournis.
- 3.8.7 Il a été noté qu'une autre visite avait été faite à Moscou, à Krasnodar, à Novorossiysk et à Temryuk en septembre 2008. Il a été noté qu'au cours de cette visite, les représentants du Fonds de 1992 avaient rencontré des représentants du Ministère des transports, du Ministère des ressources naturelles, ou du Gouvernement régional de Krasnodar ainsi que des demandeurs. Le Comité a également noté qu'au cours des trois visites en Fédération de Russie, les autorités russes avaient apporté leur aide aux représentants et aux experts du Fonds de 1992.

PROCÉDURE EN LIMITATION ET « DÉFICIT D'ASSURANCE »

- 3.8.8 Il a été rappelé que le *Volgoneft 139* était assuré par la société Ingosstrakh pour un montant de 3 millions de DTS (£2,6 millions), c'est-à-dire la limite minimum de responsabilité telle que fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile avant novembre 2003, la limite minimum en vertu de cette même convention étant passée à 4 510 000 de DTS (£3,9 millions) après

novembre 2003 et qu'il y avait donc un « déficit d'assurance » de quelque 1,5 million de DTS (£1,3 million). Il a également été rappelé qu'en février 2008, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad avait rendu un jugement par lequel il déclarait que le fonds de limitation avait été constitué au moyen d'une lettre de garantie d'un montant de 3 millions de DTS (£2,6 millions) et que le Fonds de 1992 avait fait appel de cette décision.

- 3.8.9 Il a été noté qu'en septembre 2008 la Cour de cassation avait rendu une décision rejetant l'appel du Fonds de 1992 en considérant que selon le droit russe la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était toujours, dans le cas du *Volgoneft 139*, de 3 millions de DTS et qu'il appartenait donc aux tribunaux russes d'appliquer la limite de responsabilité telle que publiée dans le Journal officiel. Il a également été noté que le Fonds avait fait appel de ce jugement devant la Cour suprême de Moscou du fait que la décision du tribunal allait clairement à l'encontre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile telle que modifiée avec effet au mois de novembre 2003.
- 3.8.10 Il a été noté que, si la Cour suprême devait confirmer l'arrêt de la Cour de cassation, la décision ne pourrait plus faire l'objet de recours ordinaires dans la Fédération de Russie et deviendrait exécutoire envers le Fonds de 1992, en vertu de la Convention portant création dudit Fonds, (Article 8 de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

Débat

- 3.8.11 De nombreuses délégations se sont déclarées très préoccupées et déçues par le fait que le Gouvernement russe n'avait pas été disposé à reconnaître qu'il n'avait pas appliqué correctement les Conventions. Ces délégations ont dit qu'elles escomptaient que le Gouvernement russe prenne en charge le « déficit d'assurance » puisque c'est ce gouvernement et non la compagnie d'assurance qui était responsable de la bonne application des conventions. Deux délégations ont suggéré que si le Gouvernement russe n'admettait pas sa responsabilité en ce qui concernait le « déficit d'assurance », le Fonds de 1992, à qui incombait la responsabilité générale de verser des indemnités aux victimes des dommages par pollution causée par des sinistres ayant donné lieu à un déversement d'hydrocarbures, devrait prendre en charge la somme manquante puis engager une action récursoire contre le Gouvernement russe. Une autre solution a également été proposée: le Fonds de 1992 pourrait déduire le montant correspondant à ce déficit d'assurance de la réparation due au Gouvernement russe.

CAUSE DU SINISTRE

- 3.8.12 Il a été rappelé que l'assureur avait fait valoir comme moyen de défense devant le tribunal que le sinistre était entièrement dû à un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était pas engagée (Article III.2 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Il a été noté que si ce moyen de défense devait être accepté, le propriétaire du navire et son assureur seraient exonérés de leur responsabilité et le Fonds de 1992 serait d'emblée tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement (Article 4.1a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile).
- 3.8.13 Il a été noté que les experts du Fonds procédaient à l'examen des éléments d'information disponibles sur la cause du déversement et qu'ils avaient conclu à titre provisoire que la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel mais qu'elle était irrésistible en ce qui concernait le *Volgoneft 139* car les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant à ce moment. Toutefois, il a été noté qu'ils avaient également conclu que le sinistre n'était pas inévitable pour les raisons exposées à la section 9 du document 92FUND/EXC.42/10.

Débat

- 3.8.14 La plupart des délégations se sont déclarés d'accord avec la conclusion préliminaire de l'Administrateur selon laquelle le sinistre n'était pas dû à un phénomène naturel revêtant un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et ont exprimé l'avis qu'en l'occurrence le propriétaire du navire ne devrait pas être exonéré de sa responsabilité conformément à l'article III.2 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.8.15 Certaines délégations ont demandé si le Fonds de 1992 ne devrait pas envisager de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité puisque le *Volgoneft 139* se trouvait dans le détroit de Kerch en novembre 2007 en violation de son certificat de classe. L'Administrateur a répondu que le Secrétariat, dans son traitement des sinistres, étudiait systématiquement la question de savoir si le Fonds de 1992 devait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité et qu'il le ferait dans le cas d'espèce.
- 3.8.16 La délégation russe a déclaré qu'elle n'était pas d'accord avec l'Administrateur lorsque celui-ci indiquait au paragraphe 9.2 i) du document 92FUND/EXC.42/10 que la tempête du 11 novembre 2007 n'était pas exceptionnelle car d'après les rapports officiels, les conditions météorologiques dans le détroit de Kerch ce jour-là étaient absolument anormales et n'avaient pas été enregistrées dans la zone depuis cinquante ans. La délégation russe a déclaré qu'elle n'était pas davantage d'accord avec les renseignements figurant au paragraphe 9.2 iv) dans la mesure où le *Volgoneft 139* ne faisait pas l'objet d'une restriction de navigation dans le détroit de Kerch entre novembre et mars. Cette délégation a proposé de fournir un complément d'information sur ce point.
- 3.8.17 Une délégation a demandé ce que l'on entendait dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile par « phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible » et si, en interprétant ces termes, on tiendrait compte de considérations subjectives telles que la taille du navire. L'Administrateur a répondu que le concept de « phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible » était l'équivalent de ce que l'on appelait « cas de force majeure » ou « acte de Dieu » dans la plupart des tribunaux et qu'on l'entendait comme constituant un critère objectif ne prenant pas en compte des considérations telles que la taille d'un navire.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.8.18 Il a été noté que le Gouvernement central russe et les Gouvernements régionaux avaient présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de RUB 8 446,2 millions (£185,7 millions).
- 3.8.19 Il a été rappelé qu'en janvier 2008, le Fonds de 1992 avait reçu d'une entreprise de nettoyage russe une demande d'indemnisation pour un montant de RUB 73,5 millions (£1,6 millions) au titre des dépenses afférentes aux opérations de nettoyage, au déchargement des hydrocarbures de la partie arrière du navire-citerne, au remorquage de cette partie arrière jusqu'à Kavkaz (Fédération de Russie) et à l'enlèvement des hydrocarbures de la partie avant coulée. Le Comité a noté qu'après avoir examiné les pièces soumises, le Fonds de 1992 avait approuvé une évaluation provisoire de cette demande pour un montant de RUB 30 millions (£660 000). Il a été noté que la différence entre la somme réclamée et la somme évaluée était en grande partie due au fait qu'un certain nombre d'éléments de la demande étaient apparemment répétés et que les opérations de sauvetage avaient eu un double but (assistance et mesures de sauvegarde).
- 3.8.20 Il a été noté que le montant total réclamé dépassait déjà le montant total d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds qui était de 203 millions de DTS (£176,7 millions) et qu'au cas où, à un moment ou à un autre, le Comité exécutif doit autoriser l'Administrateur à procéder au paiement des demandes, il lui faudrait également fixer un niveau de paiement approprié.

- 3.8.21 Il a également été noté qu'une demande d'indemnisation d'un montant de RUB 4 millions (£88 000) avait été présentée au tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad par le port marchand de Kerch en Ukraine. Il a cependant été noté que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile n'entrerait en vigueur à l'égard de l'Ukraine qu'en novembre 2008 et que de ce fait des demandeurs se trouvant en Ukraine ne pouvaient prétendre à des indemnités provenant du fonds de limitation constitué par le propriétaire du navire auprès du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Leningrad.

Débat

- 3.8.22 La délégation russe a déclaré que, s'agissant de la demande d'indemnisation présentée par une entreprise de nettoyage russe (paragraphe 3.8.19), les mesures prises par cette entreprise avaient eu essentiellement pour objet de prévenir les dommages par pollution, que le navire était complètement perdu et que la cargaison récupérée était un mélange d'hydrocarbures et d'eau et n'avait aucune valeur résiduelle.

METHODIKA

- 3.8.23 Le Comité exécutif a rappelé que lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes avaient informé le Fonds de 1992 que le Ministère des ressources naturelles avait soumis une demande d'indemnisation pour un montant de quelque RUB 6 048,6 millions (£133 millions) et que cette demande reposait sur une quantification abstraite calculée selon un modèle théorique (« Methodika »), ce qui allait à l'encontre de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.8.24 Le Comité a noté que le Secrétariat avait tenu deux réunions avec le Ministère des ressources naturelles à Moscou à l'occasion desquelles la demande d'indemnisation avait été discutée. Il a également été noté que lors de ces réunions les représentants du Fonds de 1992 avaient souligné que la quantification abstraite des dommages n'était pas admissible pour ce qui est des indemnités prévues par les conventions mais que le Fonds de 1992 était disposé à examiner les activités menées par le Ministère des ressources naturelles pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures et pour remettre l'environnement en état afin de déterminer dans quelle mesure ces activités donnaient droit à réparation en vertu des Conventions.
- 3.8.25 De nombreuses délégations se sont déclarées très préoccupées par l'utilisation de la formule « Methodika ». Ces délégations ont fait valoir que les critères du Fonds de 1992 en matière de recevabilité de demandes d'indemnisation établissaient clairement que seules les demandes correspondant à des pertes ou à des dommages effectivement subis ou devant l'être, qui s'appuyaient sur des pièces justificatives, étaient recevables en vertu des conventions et que les demandes fondées sur une quantification abstraite calculée d'après un modèle théorique n'étaient pas recevables. Il a été fait observer que le Gouvernement russe était tenu d'appliquer la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et qu'apparemment les dispositions du droit interne russe étaient incompatibles avec ces conventions. Certaines délégations ont suggéré que le Gouvernement russe modifie son droit interne afin de s'acquitter des obligations qu'il avait contractées en vertu des Conventions.

DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION RUSSE

- 3.8.26 La délégation russe a déclaré que le sinistre du *Volgoneft 139* était celui qui avait donné lieu au déversement d'hydrocarbures le plus important jamais survenu en Russie et que le Gouvernement russe avait fait tous les efforts possibles pour sauver des vies, réduire le niveau de pollution et empêcher que d'autres dommages ne soient causés à l'environnement.
- 3.8.27 Cette délégation a déclaré que la Russie s'était acquittée des obligations qui étaient les siennes en sa qualité de partie contractante à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds et qu'elle avait adopté la législation pertinente qui

prévoyait notamment une procédure pour la délivrance de certificats d'assurance aux navires conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La délégation a également déclaré que les certificats d'assurance étaient délivrés par le capitaine du port sur la base de déclarations (cartes bleues) faites par les compagnies d'assurances garantissant que le navire bénéficiait d'une assurance responsabilité pour les dommages par pollution jusqu'au niveau exigé par la Convention sur la responsabilité civile et que cette procédure avait également été suivie dans le cas du *Volgoneft 139*. Cette délégation a aussi déclaré que la société Ingosstrakh avait délivré la Carte bleue accompagnée d'une attestation selon laquelle le *Volgoneft 139* bénéficiait d'une couverture d'assurance adéquate et complète mais qu'elle avait découvert par la suite que cette couverture était inférieure à celle exigée en fonction des limites actuellement fixées par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 3.8.28 La délégation russe a également déclaré que la Russie faisait des efforts pour résoudre le problème du « déficit d'assurance ». Il a toutefois été fait observer que la société Ingosstrakh était une entreprise privée qui ne relevait pas du Gouvernement russe.
- 3.8.29 Il a été déclaré que, à la suite du sinistre du *Volgoneft 139*, les autorités russes avaient vérifié les certificats d'assurance de tous les navires-citernes battant pavillon russe, y compris ceux assurés par la société de Ingosstrakh, et que tous les navires-citernes bénéficiaient d'une couverture conforme aux limites actuellement fixées par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.8.30 La délégation russe a informé le Comité exécutif que le Gouvernement russe avait créé une commission placée sous l'autorité du Ministère des transports pour enquêter sur le sinistre et que selon le rapport officiel de cette commission, le jour du sinistre les conditions météorologiques dans le détroit de Kerch étaient absolument anormales et inattendues pour la région et la saison et que les prévisions météorologiques disponibles n'avaient pas permis de prévoir les vents et les vagues que le navire avait trouvés sur sa route.
- 3.8.31 La délégation russe s'est déclarée préoccupée par l'impression de lenteur que donnait le système d'indemnisation en général car, malgré la totale coopération du Secrétariat avec les autorités russes, les victimes de ce sinistre qui s'était produit il y avait près d'un an n'avaient toujours pas reçu d'indemnités pour les pertes subies.
- 3.8.32 La délégation russe a déclaré qu'à son avis le Gouvernement russe avait fourni suffisamment de renseignements au Secrétariat et a ajouté qu'elle était disposée à fournir tout complément d'information que le Comité exécutif demanderait. La délégation a également déclaré que le Gouvernement russe n'avait pas soumis en tant que tel de demande d'indemnisation et que les différents ministères et les sociétés qui l'avaient fait avaient la responsabilité de fournir les renseignements nécessaires à l'appui de leurs demandes.

Débat

- 3.8.33 De nombreuses délégations ont déclaré qu'elles souhaiteraient recevoir davantage d'informations de la délégation russe, notamment des explications transparentes et convaincantes en ce qui concerne des questions telles que la cause du sinistre, les opérations de nettoyage ainsi qu'une carte montrant la zone touchée. Elles étaient fermement convaincues que le Fonds de 1992 ne devait pas commencer à payer des demandes d'indemnisation tant que le Fonds n'aurait pas reçu davantage de renseignements sur le sinistre.
- 3.8.34 Plusieurs délégations se sont déclarées profondément préoccupées par le fait qu'il semblait que les Conventions n'avaient pas été correctement appliquées dans la Fédération de Russie et que les tribunaux russes semblaient à ce jour donner la priorité à la législation nationale et non pas aux obligations contractées par le pays au plan international. Il a été souligné qu'une des faiblesses du système international était que les tribunaux nationaux pouvaient décider d'appliquer le droit national au lieu de donner la primauté aux engagements internationaux et qu'il incombait aux États Membres d'assurer l'application correcte des Conventions dans leur législation nationale.

- 3.8.35 Plusieurs délégations ont demandé à l'Administrateur si le Fonds de 1992 avait tenu compte du fait que les dommages auraient également pu être causés par le soufre provenant d'autres navires qui avaient coulé dans la zone sous l'effet de la tempête. Il a été souligné que le Fonds de 1992 ne devrait verser des indemnités qu'au titre de dommages causés par des hydrocarbures et non pas par du soufre. L'Administrateur a répondu que l'enquête menée par le Fonds de 1992 pour évaluer les demandes d'indemnisation impliquait toujours de déterminer la cause des dommages.
- 3.8.36 Une délégation s'est déclarée préoccupée par le fait que les experts du Fonds de 1992 n'avaient pas pu se rendre en Russie immédiatement après que le sinistre s'était produit et que ce n'est qu'en juin 2008, quelque sept mois après le sinistre, que les experts avaient eu la possibilité de se rendre dans la zone touchée. La délégation a demandé si cela pouvait entraîner des problèmes pour l'évaluation des demandes.
- 3.8.37 L'Administrateur a répondu que le Secrétariat avait, dès le début, offert son aide aux autorités russes et leur avait fourni des informations sur le fonctionnement du régime d'indemnisation. Il a cependant déclaré qu'au début du sinistre, les autorités russes n'avaient pas coopéré, de ce fait un temps précieux avait été perdu et que le fait que les experts ne se trouvent pas dès le début dans la zone touchée constituait toujours un handicap.
- 3.8.38 Dans son résumé du débat, le Président a conclu que le Comité exécutif estimait toujours que les informations soumises par les autorités russes étaient insuffisantes et que le Comité ne pouvait autoriser le règlement de demandes d'indemnisation tant qu'il ne serait pas satisfait des informations fournies. Il a également souligné que les divergences factuelles entre la position du Secrétariat et celle de la délégation russe en ce qui concernait les conditions météorologiques régnant à l'époque du sinistre et les restrictions de navigation dans le détroit de Kerch à la même époque. Le Président a demandé aux autorités russes et au Secrétariat de collaborer pour résoudre ces points de divergence.

3.9 Hebei Spirit

- 3.9.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Hebei Spirit* contenues dans les documents 92FUND/EXC.42/11 et 92FUND/EXC.42/11/Add.1 présentés par l'Administrateur, et dans le document 92FUND/EXC.42/11/1 présenté par la République de Corée.
- 3.9.2 Il a été rappelé que le 7 décembre 2007, le navire-citerne *Hebei Spirit* (146 848 tjb), battant pavillon de Hong Kong, avait été heurté par le ponton-grue *Samsung N°1* alors qu'il était au mouillage à environ 5 milles au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée, et qu'environ 10 900 tonnes de pétrole brut s'étaient déversées du *Hebei Spirit* dans la mer.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.9.3 Il a été rappelé que le Fonds de 1992 et l'Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) avaient mis en place un bureau des demandes d'indemnisation (le centre *Hebei Spirit*) à Séoul, pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation. Il a été rappelé en outre que le Fonds de 1992 et le Skuld Club avaient nommé plusieurs experts coréens et internationaux pour évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages aux biens, des opérations de nettoyage et des dommages dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme.
- 3.9.4 Il a été noté qu'au 13 octobre 2008, 1 087 demandes d'indemnisation, pour une somme totale de KRW 246 milliards (£115 millions), avaient été présentées et que l'on s'attendait à recevoir d'autres demandes.

- 3.9.5 Le Comité a noté que sur la base d'un second accord de coopération entre les propriétaires, le Skuld Club et le Ministère des questions foncières, des transports et des affaires maritimes (MLTM), le Club s'était engagé à verser aux demandeurs 100 % du montant des demandes telles qu'évaluées par le Fonds et le Club, jusqu'à concurrence de la limite prévue par le Club et que, pour sa part, le Gouvernement coréen s'était engagé à verser la totalité du montant des demandes d'indemnisation telles qu'évaluées par le Fonds et le Club ainsi que les montants qui pourraient être fixés par les tribunaux coréens au-delà de la limite prévue par le Fonds, de façon à assurer que tous les demandeurs soient finalement totalement indemnisés. Il a été noté en outre que le deuxième accord de coopération prévoyait également que si le tribunal de limitation demandait au Club de déposer le montant de limitation, il appartiendrait au Gouvernement coréen de déposer le montant déjà versé par le Club aux demandeurs et le Club déposerait la différence entre les versements déjà effectués et le montant de limitation.
- 3.9.6 Il a été noté que le Club avait commencé à effectuer des versements conformément au second accord de coopération et qu'à ce jour des indemnités d'un montant de KRW 13 40 millions (£5,57 millions) avaient été versés en réponse à 51 demandes.

NIVEAU DES PAIEMENTS

- 3.9.7 Le Comité exécutif a rappelé qu'en juin 2008, compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes potentielles, il avait décidé de limiter ces paiements à 35 % du montant des demandes d'indemnisation établies. Le Comité a noté que l'estimation la plus récente par les experts du Fonds de 1992 du montant total des pertes dues au déversement se situait entre KRW 566,3 milliards et KRW 601,3 milliards (£272-289 millions) et que sur la base de ces informations, l'Administrateur avait proposé de maintenir à 35 % le niveau des paiements effectués par le Fonds, pourcentage qui serait revu lors de la prochaine session du Comité exécutif.

Décision

- 3.9.8 Le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1992, qui fera l'objet d'un réexamen lors de sa prochaine session, à 35 % des sommes évaluées par le Club et le Fonds.

ENQUÊTE SUR LA CAUSE DU SINISTRE

- 3.9.9 Il a été noté que le 4 septembre 2008, le tribunal de la sûreté maritime d'Incheon avait rendu sa décision concernant la cause du sinistre et que le tribunal avait décidé que les remorqueurs Samsung et le *Hebei Spirit* étaient responsables de la collision. Il a été noté que le tribunal avait constaté que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* étaient aussi en partie responsables de la collision entre le *Hebei Spirit* et le *Samsung N°1*. Il a été noté en outre que plusieurs défendeurs, dont Samsung Heavy Industries, les capitaines des remorqueurs ainsi que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* avaient fait appel de la décision auprès du tribunal central de la sûreté maritime.

DOCUMENT PRÉSENTÉ PAR LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

- 3.9.10 Le Comité a pris note des renseignements transmis par la République de Corée comme présentés dans le document 92FUND/EXC.42/11/1.
- 3.9.11 La délégation coréenne a remercié le Secrétariat et le Skuld Club pour leur coopération au moment du traitement du sinistre.
- 3.9.12 La délégation coréenne a appelé l'attention dans son intervention sur deux erreurs matérielles dans les documents présentés par l'Administrateur, concernant le second accord de coopération (document 92FUND/EXC.42/11, paragraphe 5.4) et l'enquête sur la cause du sinistre effectuée par le tribunal de la sûreté maritime d'Incheon (version anglaise seulement,

document 92FUND/EXC.42/11/Add.1, paragraphe 1.1), qui ont été corrigées dans le présent compte rendu des décisions (voir paragraphe 3.9.5 et 3.9.9 respectivement).

- 3.9.13 Le Comité a noté que, pour que les victimes puissent rapidement recevoir des indemnités, le Gouvernement coréen avait décidé de rester en dernière position en ce qui concerne ses demandes d'indemnisation, qui s'élèvent à KRW 72 milliards (£33,8 millions). Il s'attendait à ce que ce montant augmente encore à l'avenir.
- 3.9.14 Le Comité a noté également que le Gouvernement coréen avait versé KRW 117,2 milliards (£55 millions) aux résidents locaux à titre de paiements de secours d'urgence.
- 3.9.15 Le Comité a noté que conformément à la loi spéciale (voir section 4 du document 92FUND/EXC.42/11), qui est entrée en vigueur le 15 juin 2008, le Gouvernement coréen avait effectué des paiements anticipés pour un montant total de KRW 12,9 milliards (£6,1 millions), y compris KRW 9,3 milliards (£4,4 millions) aux résidents locaux sur la base d'une évaluation provisoire par le Fonds des frais de main-d'œuvre encourus en janvier et février 2008 et de KRW 2,5 milliards (£1,2 millions) au titre des frais de nettoyage encourus par six entrepreneurs privés en décembre 2007. Il a été noté en outre que les autorités locales avaient versé KRW 4,47 milliards (£2,1 millions) aux résidents locaux qui avaient été impliqués dans les opérations de nettoyage. De plus, il a été noté qu'au cas où l'évaluation par le Fonds de 1992 des dépenses de main-d'œuvre engagées après mars 2008 prendrait beaucoup de temps, le Gouvernement coréen avait l'intention d'effectuer des paiements anticipés aux demandeurs avant d'avoir reçu l'évaluation des demandes faites par le Club et par le Fonds.
- 3.9.16 Le Comité a noté en outre que le Gouvernement coréen avait accordé une aide aux entreprises de nettoyage privées sous forme de prêts, pour un montant total de KRW 1,6 milliards (£750 000) et que par ailleurs il mettait en œuvre un programme de travaux publics, dont le coût était de KRW 20 milliards (£9,4 millions), pour faire repartir l'économie locale. Il a été noté également que le Gouvernement avait offert aux victimes un soutien financier supplémentaire, par exemple la réduction ou l'exemption des primes nationales de retraite et d'assurance médicale ou encore des impôts sur le revenu.
- 3.9.17 Le Comité a noté que pour éviter de payer deux fois des indemnités aux victimes, il était essentiel que le Gouvernement coréen, le Club et le Secrétariat du Fonds collaborent étroitement. Il a été noté que des réunions se tenaient régulièrement entre les représentants du Gouvernement coréen et le centre *Hebei Spirit*, permettant aux parties de trouver des manières raisonnables de faciliter l'indemnisation des victimes, en particulier dans les secteurs de la pêche et de la mariculture.

Débat

Déclaration du représentant de la province de Chungnam, République de Corée

- 3.9.18 Le Comité a pris note de la déclaration faite par un représentant de la province de Chungnam, qui faisait partie de la délégation coréenne. Le représentant a remercié le Comité et le Secrétariat pour leur aide et leur coopération au moment de traiter des conséquences du sinistre du *Hebei Spirit*. Par ailleurs, il a informé le Comité de plusieurs initiatives lancées par les autorités locales de la province de Chungnam en vue de relancer l'économie de la région, notamment l'organisation d'un championnat de natation en été 2008 pour célébrer la réouverture des plages après les opérations de nettoyage. Ce même représentant a informé en outre le Comité de plusieurs initiatives dans la région, y compris l'organisation d'un atelier international à Taean pour marquer le premier anniversaire du sinistre, et la tenue des floralies au printemps 2009 auxquelles tous les délégués ont été invités.

Intervention de la délégation indienne

- 3.9.19 Le Comité a pris note de la déclaration faite par la délégation indienne selon laquelle il fallait veiller à ce que toutes les victimes de sinistres susceptibles de survenir sur le territoire, les eaux territoriales ou une zone économique exclusive (ZEE) ou zone équivalente de tout État Membre puissent obtenir justice.
- 3.9.20 Cette délégation a fait observer qu'alors que les victimes de ce sinistre dû à une pollution par les hydrocarbures ainsi que le propriétaire du *Hebei Spirit* étaient protégés par des dispositions du régime de responsabilité et d'indemnisation, les membres de l'équipage indiens du *Hebei Spirit*, qui étaient innocents, à savoir le capitaine et le second, s'étaient vu refuser le droit de quitter la République de Corée bien que le tribunal de la sûreté maritime d'Incheon ait constaté qu'ils n'avaient pas fait preuve de négligence et qu'ils n'étaient pas responsables du sinistre.
- 3.9.21 La délégation indienne a lancé un appel aux autorités coréennes leur demandant de faciliter la libération au plus vite des membres de l'équipage indiens du *Hebei Spirit*, à savoir le capitaine et le second.

Intervention de la délégation de la République de Corée

- 3.9.22 Le Comité a pris note de la déclaration de la délégation coréenne selon laquelle les membres de l'équipage du *Hebei Spirit* n'étaient pas autorisés à quitter la République de Corée tant que la procédure d'appel n'aurait pas abouti. Cette délégation a déclaré par ailleurs que les membres de l'équipage du *Hebei Spirit* n'étaient ni détenus ni placés en garde à vue, mais qu'ils étaient à l'hôtel et avaient toute liberté de se déplacer dans le pays s'ils le souhaitaient et qu'ils pouvaient rencontrer qui ils voulaient.
- 3.9.23 Cette délégation a informé le Comité que la question de la libération des membres de l'équipage du *Hebei Spirit* était une question juridique qui impliquait des questions graves et sensibles touchant le sinistre, lequel avait créé une pollution majeure sur la côte ouest de la Corée.
- 3.9.24 Le Comité a également été informé que cette affaire était traitée par une cour d'appel et que la procédure d'appel devait aboutir en novembre 2008.
- 3.9.25 La délégation coréenne a informé le Comité qu'elle ferait rapport à son gouvernement de la position de la délégation indienne, à titre informatif et avec pour objectif de faciliter le processus de retour des membres de l'équipage en Inde.

3.10 Sinistre en Argentine

- 3.10.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre survenu en Argentine telles qu'exposées dans le document 92FUND/EXC.42/12.
- 3.10.2 Il a été rappelé qu'une quantité considérable d'hydrocarbures s'était échouée sur le littoral de Caleta Córdoba, dans la province de Chubut, en Argentine, le 26 décembre 2007 et qu'au total 5,7 kilomètres de côte avaient été touchés. Il a également été rappelé que des entreprises locales avaient mené des opérations de nettoyage du littoral sous la surveillance des autorités provinciales.

POURSUITES JUDICIAIRES

- 3.10.3 Le Comité a rappelé qu'une enquête sur la cause du sinistre avait été engagée par le tribunal pénal de Comodoro Rivadavia (Argentine). Il a été noté que le *Presidente Umberto Arturo Illia* (*Presidente Illia*) qui avait chargé des hydrocarbures à partir d'une bouée au large de Caleta Córdoba avait été détenu et qu'une inspection menée par les autorités maritimes (Prefectura naval) avait fait apparaître une défaillance du circuit de ballastage. Il a en outre été noté qu'une inspection effectuée

dans le port de déchargement avait permis de constater la présence de résidus de pétrole brut dans trois citernes à ballast.

- 3.10.4 Il a été noté qu'en mars 2008 le tribunal pénal avait rendu une décision préliminaire par laquelle il désignait le représentant du propriétaire (superintendente), le capitaine et plusieurs autres officiers du *Presidente Illia* comme étant des parties responsables du sinistre. Il a été noté que selon le tribunal, pendant que le *Presidente Illia* chargeait du pétrole brut d'Escalante les 25 et 26 décembre 2007 à partir d'une bouée de chargement se trouvant au large de Caleta Córdoba, une quantité inconnue d'hydrocarbures en cours de chargement avait pénétré dans le système de ballastage en raison d'une défaillance du tuyautage de ballast et avait ensuite été déversée. Il a également été noté que les hydrocarbures déversés avaient été émulsifiés avec de l'eau pendant la procédure de déballastage.
- 3.10.5 Le Comité a noté que les accusés avaient fait appel de la décision préliminaire du tribunal.

DEMANDES D'INDEMNISATION ET IMPLICATION DU FONDS DE 1992

- 3.10.6 Il a été noté que la province de Chubut avait déposé une demande de garantie auprès du tribunal pénal de Comodoro Rivadavia à hauteur de US\$50 millions (£28 millions) mais que le tribunal l'avait déboutée de sa demande pour des motifs de procédure. Il a également été noté qu'une demande d'indemnisation non quantifiée avait été soumise par la province de Chubut à l'encontre du capitaine et du propriétaire du *Presidente Illia* au titre des dommages causés par le sinistre, y compris des dommages causés à l'environnement. Il a en outre été noté que le propriétaire du navire avait, comme moyen de défense, nié être responsable du déversement et avait demandé au tribunal d'appeler le Fonds de 1992 à intervenir dans la procédure.
- 3.10.7 Le Comité a noté que l'on s'attendait à ce que des demandes d'indemnisation soient présentées au titre du remboursement du coût des opérations de nettoyage, des pertes subies dans les secteurs de la pêche et du tourisme et des dommages causés à l'environnement.
- 3.10.8 Il a été noté que la limite de responsabilité du propriétaire du *Presidente Illia* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était évaluée à 24 067 845 de DTS (£20,8 millions) et qu'il semblait probable que le total des dommages recevables causés par le déversement reste dans la limite de responsabilité du propriétaire.
- 3.10.9 Il a toutefois été noté que le propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que le *Presidente Illia* n'était pas à l'origine du déversement qui avait souillé la côte et s'ils obtenaient gain de cause et qu'il était établi que le déversement provenait d'un « navire » selon la définition qui en était donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention celle de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 devrait verser d'emblée des indemnités.

Débat

- 3.10.10 La délégation argentine a confirmé que le *Presidente Illia* avait été détenu dans le port de déchargement. Elle a informé le Comité que l'enquête entreprise par la section pénale du tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia sur la cause du sinistre avait montré que le déversement ne provenait probablement pas de la bouée de chargement et qu'il avait dû provenir soit du *Presidente Illia* soit d'un autre navire. La délégation a déclaré que ce sinistre avait donné naissance à des demandes au civil qui seraient jugées par la section civile du tribunal fédéral.
- 3.10.11 Plusieurs délégations ont demandé à l'Administrateur de confirmer que si le déversement provenait d'un « navire » autre que le *Presidente Illia*, la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquerait et que le Fonds de 1992 aurait à verser d'emblée des indemnités.

3.10.12 L'Administrateur a déclaré que le Secrétariat continuerait de suivre l'évolution de l'affaire concernant ce sinistre et que s'il était établi que le déversement provenait d'un « navire » autre que le *Presidente Illia* et que s'il ne pouvait pas être établi de quel « navire » il s'agissait, le Fonds de 1992 serait en principe tenu de verser d'emblée des indemnités.

3.11 N°7 Kwang Min

3.11.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *N°7 Kwang Min* telles qu'exposées dans le document 92FUND/EXC.42/13.

3.11.2 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 s'étaient déversées dans la mer.

3.11.3 Il a été rappelé qu'à deux exceptions près, toutes les demandes d'indemnisation au titre de ce sinistre avaient été réglées par le Fonds pour un total de KRW 1,9 milliard (£1,1 million). Il a été rappelé par ailleurs que deux éleveurs d'algues marines avaient engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.

PROCÉDURES JUDICIAIRES

3.11.4 Il a été rappelé que le propriétaire du *N°1 Chil Yang* avait créé un fonds de limitation conformément à la législation coréenne. De même, il a été rappelé que l'Administrateur avait chargé les avocats du Fonds de prendre des dispositions pour que le Fonds se porte partie intervenante dans la procédure en limitation, afin de recouvrer dans la mesure du possible les sommes versées au titre de l'indemnisation du sinistre. Il a été rappelé en outre qu'en avril 2007 les demandes du Fonds de 1992 avaient été enregistrées auprès du tribunal de district de Busan (tribunal de limitation).

3.11.5 Il a été rappelé qu'en août 2007, le tribunal de limitation avait rendu sa décision relative à la procédure de limitation mais qu'en septembre 2007 les deux demandeurs avaient intenté une action afin d'annuler la décision d'évaluation du tribunal de limitation.

3.11.6 Il a été noté qu'en août 2008, le tribunal de district de Busan avait confirmé la décision du tribunal de limitation et avait condamné les propriétaires des deux navires à indemniser les demandeurs conformément à la décision d'évaluation du tribunal de limitation.

3.11.7 Le Comité a noté que si le propriétaire du *N°7 Kwang Min* n'était pas en mesure de payer des indemnités aux deux demandeurs, le Fonds de 1992 serait tenu de verser à ces demandeurs des indemnités pour un montant fixé par le tribunal de limitation.

4 Sessions à venir

4.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 43ème session le 17 octobre 2008.

4.2 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa prochaine session ordinaire la semaine du 12 octobre 2009.

4.3 Il a été noté que des dispositions avaient également été prises avec l'OMI à titre provisoire pour les réunions des organes directeurs les semaines du 23 mars et du 15 juin 2009. Il a été noté qu'à la 13ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992, le Président avait toutefois indiqué que les réunions de mars seraient courtes et par conséquent, ne devraient pas occuper tous les jours de cette semaine de réunions. Le Comité exécutif a noté que le Secrétariat décidera des dates de réunions en prenant en considération la disponibilité des nombreux délégués qui assisteront à la fois aux réunions du Fonds et à celles du Comité juridique de l'OMI.

Le Comité a été noté que le Secrétariat allait examiner avec le Secrétariat de l'OMI la possibilité de permuter la semaine de réunions avec celle du Comité juridique (30 mars 2009) et que les dates exactes des réunions seraient choisies en consultation avec les Présidents concernés, pour coïncider avec le début ou la fin de la semaine sélectionnée, afin d'éviter toute interruption avant ou après les réunions du Comité juridique. Il a également été noté que toute modification concernant la semaine des réunions de mars pourrait entraîner un changement des dates des réunions de juin afin d'éviter que les réunions de mars et de juin ne soient trop rapprochées.

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.42/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
