



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

(tenue du 25 au 27 mars 2009)

Président: M. Daniel Kjellgren (Suède)
Vice-Président: M. Patrick Tso Chi-hung (Chine (Région administrative
spéciale de Hong Kong))

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.44/1.

2 Examen des pouvoirs

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

Canada	Inde	Royaume-Uni
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Italie	Suède
Chypre	Liberia	Trinité et Tobago
Espagne	Philippines	Uruguay
France	Qatar	
	République de Corée	

2.2 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.44/2/1 que tous les membres susmentionnés du Comité exécutif avaient soumis des pouvoirs en bonne et due forme.

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

Algérie	Fidji	Malaisie
Allemagne	Finlande	Mexique
Angola	Gabon	Mozambique
Argentine	Ghana	Norvège
Australie	Grèce	Panama
Bahamas	Grenade	Pays-Bas
Belgique	Hongrie	Pologne
Bulgarie	Îles Marshall	Portugal
Cameroun	Irlande	Singapour
Danemark	Japon	Turquie
Fédération de Russie	Kenya	Venezuela

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

Arabie Saoudite	Équateur	République arabe syrienne
Bolivie	Iran (République islamique d')	Ukraine

2.5 Les organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

BIMCO

Comité Maritime International (CMI)

Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)

Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)

International Group of P&I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)

Union internationale d'assurances transports (IUMI)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Erika

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation concernant le sinistre de l'*Erika* telle qu'exposée dans le document 92FUND/EXC.44/3.

SITUATION CONCERNANT LES DEMANDES D'INDEMNISATION

3.1.2 Le Comité a noté que, au 12 février 2009, 7 131 demandes d'indemnisation avaient été soumises pour un total de €388,9 millions (£349,6 millions), que 99,7 % de ces demandes avaient été évaluées et que des indemnités d'un montant total de €129,7 millions (£95,2 millions) avaient été versées au titre de 5 938 demandes.

PROCÉDURES PÉNALES

3.1.3 Il a été noté que le tribunal correctionnel de Paris avait rendu un jugement en janvier 2008 par lequel il déclarait les quatre parties ci-après pénalement responsables: le représentant du propriétaire immatriculé 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 également été relevé que, en ce qui concerne les responsabilités civiles, le tribunal a considéré les quatre parties conjointement et solidairement responsables des dommages provoqués par le sinistre et a 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 causé et des dommages subis par l'environnement. Il a également été rappelé que les quatre

parties reconnues pénalement responsables, ainsi que diverses parties civiles, avaient fait appel du jugement.

- 3.1.4 Il a été rappelé que, lorsque cette question avait été portée à l'attention du Comité à sa session de mars 2008, l'Administrateur avait déclaré que le Secrétariat devrait étudier le jugement en détail afin de déterminer 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 également été rappelé qu'à la session de juin 2008 du Comité, l'Administrateur avait déclaré qu'il serait difficile à ce stade de déterminer quelles implications le jugement aurait, étant donné qu'il faisait l'objet d'un appel et que le Secrétariat ne pourrait examiner utilement lesdites implications qu'une fois que la cour d'appel se serait prononcée.
- 3.1.5 Le Comité a noté qu'il était prévu qu'une audience de cinq semaines se tiende à compter du 5 octobre 2009.

Débat

- 3.1.6 Une délégation a déclaré qu'il était préoccupant que le tribunal correctionnel de Paris ait accordé des indemnités importantes sans tenir compte apparemment des dispositions de canalisation prévues au paragraphe 4 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cette délégation a souligné qu'à son avis, il était important que, une fois qu'un jugement définitif aurait été rendu dans le cadre de cette procédure, le Secrétariat analyse les implications que ce jugement risquait d'avoir pour le régime international d'indemnisation. Cette délégation s'est déclarée préoccupée de la tendance croissante qui se manifestait dans un certain nombre de pays où les tribunaux correctionnels accordaient des indemnités au titre de dommages dus à la pollution sans tenir pleinement compte des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.1.7 L'Administrateur a expliqué que le Secrétariat suivait l'évolution de la situation par l'intermédiaire de l'avocat français du Fonds de 1992 et que, une fois qu'un jugement définitif aurait été rendu, le Secrétariat examinerait ses implications pour le régime international d'indemnisation. L'Administrateur a fait observer que le Secrétariat continuerait, comme toujours, de garder présente à l'esprit la possibilité d'engager une action récursoire.
- 3.1.8 Le Comité a pris note de l'intervention de l'avocat français du Fonds de 1992 qui a rappelé que le jugement du tribunal correctionnel faisant l'objet d'un appel, il était trop tôt pour tirer une quelconque conclusion et qu'à son avis, le juge correctionnel avait veillé attentivement à ce que le jugement ne contredise pas les dispositions des conventions. Il a été noté qu'en déclarant Total responsable des dommages provoqués par le sinistre, le juge avait tenu compte que cette société particulière appartenant au groupe Total n'était pas l'affréteur de l'*Erika* et n'était donc pas protégée par le paragraphe 4 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a également été noté que, selon l'avocat français du Fonds, une des questions que la cour d'appel correctionnelle examinerait était de savoir si les parties déclarées responsables des dommages provoqués par le sinistre étaient protégées par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

ACTIONS EN JUSTICE METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1992

- 3.1.9 Il a été rappelé que des actions en justice avaient été engagées par 796 demandeurs contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992, que des règlements à l'amiable avaient été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et que les tribunaux avaient statué sur un certain nombre d'autres demandes. Il a été noté que 28 actions en justice impliquant 46 demandeurs étaient encore en instance et que le montant total des sommes réclamées au titre des actions en instance, hors les demandes présentées par Total, s'élevait à environ €25 millions (£22,5 millions).

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

3.1.10 Le Comité a pris note de deux jugements rendus par la cour d'appel de Paris au sujet de demandes d'indemnisation déposées par un ostréiculteur et par une société de publicité aérienne et d'un jugement rendu par la cour d'appel de Rennes au sujet d'une demande déposée par l'opérateur d'un train touristique, tous ces jugements ayant été favorables au Fonds. On a particulièrement noté que dans le jugement concernant la société de publicité aérienne, la cour d'appel de Paris avait reconnu qu'il y avait lieu d'établir une distinction entre les demandeurs qui avaient directement affaire aux touristes et qui étaient donc directement touchés par une réduction de leur nombre et les demandeurs qui vendaient des marchandises ou fournissaient des services à d'autres entreprises dans le secteur du tourisme, mais pas directement à des touristes. Il a en outre été noté que l'on éviterait ainsi la situation où les victimes les plus touchées par la pollution, qui étaient principalement les demandeurs appartenant au secteur de la pêche, recevaient moins d'indemnités pour les pertes subies au bénéfice des demandeurs dont les demandes avaient un lien plus éloigné avec les ressources touchées par la pollution.

Débat

3.1.11 Une délégation s'est déclarée satisfaite de ce que les tribunaux français aient pris en compte les critères de recevabilité des demandes appliqués par le Fonds, même si dans certains cas le juge avait déclaré que les tribunaux nationaux n'étaient pas tenus par ces critères.

ACTIONS EN JUSTICE DE LA COMMUNE DE MESQUER CONTRE TOTAL

3.1.12 Il a été rappelé qu'une action en justice avait été intentée par la commune de Mesquer contre Total devant les tribunaux français, à l'occasion de laquelle cette commune avait fait observer qu'au regard de la législation européenne, la cargaison à bord de l'*Erika* constituait en fait un déchet. Il a également été rappelé que la cour de cassation française avait renvoyé cette question devant la Cour de justice des Communautés européennes qui avaient rendu son avis en juin 2008.

3.1.13 Il a été noté que la cour de cassation française avait rendu sa décision en décembre 2008 en suivant l'avis rendu par la Cour de justice des Communautés européennes. Il a été noté que la cour de cassation avait conclu que le fuel-oil déversé et mélangé à de l'eau de mer et des sédiments constituait un "déchet" au regard de la législation européenne et que le vendeur de ce fuel-oil et affréteur du navire le transportant pouvait être considéré comme un "producteur" et comme un "détenteur antérieur" de ce déchet s'il était établi que le vendeur/affréteur avait contribué au risque de la survenance de la pollution occasionnée par le naufrage, et que, dans certaines circonstances également, le producteur du produit d'où provenait le "déchet" pourrait être tenu de prendre à sa charge le coût de l'élimination du déchet s'il était établi qu'il avait contribué au risque de pollution. Il a également été noté que la cour de cassation avait renvoyé l'affaire devant la cour d'appel de Bordeaux, qui devrait décider si Total avait, par sa conduite, contribué ou non à la survenance de la pollution occasionnée par le naufrage de l'*Erika*.

Débat

3.1.14 Une délégation a déclaré que le Secrétariat devrait analyser dans quelle mesure ces décisions étaient compatibles avec les conventions et qu'elle attendait avec intérêt un rapport de l'Administrateur sur cette question.

- 3.1.15 Une autre délégation a déclaré que les décisions de la Cour de justice des Communautés européennes et de la cour de cassation française, considérant que le fuel qui se trouvait à bord de l'*Erika* et qui s'était échappé par accident du navire pouvait devenir un "déchet" une fois mélangé avec de l'eau de mer et des sédiments, étaient préoccupantes car elles pourraient créer un précédent international qui risquait d'attribuer également à l'industrie pétrolière la responsabilité des effets des déversements d'hydrocarbures lorsque la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds établissait déjà le principe de la responsabilité objective du propriétaire du navire.
- 3.1.16 Le Comité a pris note d'une intervention de l'avocat français du Fonds de 1992, selon lequel les décisions de la Cour de justice des Communautés européennes et de la cour de cassation française constituaient des précédents internationaux qui n'étaient susceptibles de s'appliquer que dans le contexte européen.

3.2 Prestige

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Prestige* contenues dans le document 92FUND/EXC.44/4.

DEMANDES D'INDEMNISATION EN ESPAGNE

- 3.2.2 Il a été noté que le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu, au 11 février 2009, 844 demandes d'indemnisation pour un montant total de €1 020,7 millions (£917,5 millions), parmi lesquelles 14 demandes émanant du Gouvernement espagnol d'un montant total de €68,5 millions (£870,6 millions). Il a été noté, par ailleurs, que 761 (91,69 %) demandes autres que celles du Gouvernement espagnol avaient été évaluées à €3,9 millions (£3,5 millions) et que des paiements provisoires s'élevant au total à €27 327 (£474 000)^{<1>} avaient été effectués en ce qui concerne 173 demandes parmi celles qui avaient été évaluées. Parmi les demandes restantes, trois étaient en instance de précision; 168 en attente d'une réponse du demandeur et 53 en attente de documents supplémentaires; 413 (totalisant €29,9 millions (£26,9 millions)) avaient été rejetées et 19 retirées par les demandeurs.
- 3.2.3 Il a été rappelé que la demande présentée par le Gouvernement espagnol au titre des coûts concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevaient initialement à €109,2 millions (£98,2 millions), avait été ramenée à €4,2 millions (£21,8 millions) pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source. Il a également été rappelé que le Comité exécutif avait décidé, à sa session de février 2006, que certaines des dépenses engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, au titre des opérations de colmatage pour éviter que les hydrocarbures ne s'échappent de l'épave, ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études visant à déterminer le risque de pollution que posaient les hydrocarbures, étaient en principe recevables, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 au titre de l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne l'était pas (voir le Rapport annuel 2006, pages 111-114). Il a été noté, suite à la décision du Comité exécutif, que la demande avait été évaluée à € 487 996,83 (£8,5 millions).
- 3.2.4 Il a été noté que les experts du Fonds de 1992 procédaient à l'examen des demandes restantes présentées par le Gouvernement espagnol.

DEMANDES D'INDEMNISATION EN FRANCE

- 3.2.5 Il a été noté qu'au 11 février 2009, le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient avait reçu 482 demandes, d'un montant total de €109,7 millions (£98,6 millions). Quatre cent cinquante deux demandes (94 %) avaient été évaluées pour un montant de €49,9 millions (£44,9 millions). Des versements provisoires d'un montant total de €5 millions (£4,5 millions) avaient été effectués à

<1> Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol ont été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

hauteur de 30 % des montants évalués pour 336 demandes. Le reste des demandes était en attente d'une réponse des demandeurs ou faisait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'avaient pas accepté les montants évalués. Il a été noté par ailleurs que 54 demandes d'un montant total de €3,7 millions (£3,3 millions) avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à la suite du sinistre.

Débat

- 3.2.6 La délégation française, soulignant que le montant versé en France au titre des indemnités paraissait relativement faible, a demandé au Secrétariat des éclaircissements concernant la manière dont les demandes d'indemnisation avaient été traitées.
- 3.2.7 Le Secrétariat a indiqué que les sommes relativement faibles qui avaient été versées au titre des demandes présentées en France s'expliquaient par le fait que le niveau des paiements avait été fixé à seulement 30 % des montants évalués par le Fonds de 1992 et que la plus grosse demande, qui était celle du Gouvernement français, serait remboursée en dernier.

PROCÉDURES ENGAGÉES EN ESPAGNE

Enquêtes sur la cause du sinistre

- 3.2.8 Le Comité a rappelé que, peu de temps après les faits, le tribunal pénal de Corcubión avait ouvert une enquête sur la cause du sinistre afin d'établir s'il était possible de déterminer une responsabilité pénale des événements. Il a été rappelé que le tribunal avait enquêté sur le rôle du capitaine, du second et de l'ingénieur en chef du *Prestige* ainsi que sur celui d'un fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.
- 3.2.9 Il a été noté qu'en mars 2009, le tribunal pénal de Corcubión avait décidé de mettre hors de cause le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol et de continuer les poursuites contre le capitaine, le second et l'ingénieur en chef du *Prestige*.
- 3.2.10 Il a été noté par ailleurs que certaines parties aux procédures pénales feraient probablement appel de cette décision.

Demandes devant un tribunal

- 3.2.11 Il a été noté que quelque 3 780 demandes avaient fait l'objet d'un dépôt de plainte dans le cadre des procédures pénales devant le tribunal de Corcubión (Espagne) et que 608 de ces demandes concernaient des personnes ayant soumis leurs demandes directement au Fonds de 1992, par l'entremise du bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne. Les éléments des plaintes déposées devant certains de ces tribunaux avaient été communiqués par ceux-ci et étaient en cours d'examen par les experts engagés par le Fonds de 1992. Il a été noté, en outre, que le Gouvernement espagnol avait saisi le tribunal pénal de Corcubión en son nom propre et au nom des autorités régionales et locales ainsi qu'au nom de 1 878 autres demandeurs ou groupes de demandeurs.

PROCÉDURES JUDICIAIRES ENGAGÉES EN FRANCE

- 3.2.12 Il a été noté que 232 demandeurs, dont le Gouvernement français, avaient engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club) et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux en France pour demander une indemnisation d'un montant total de €131 millions (£117,8 millions), dont €67,7 millions (£60,9 millions) étaient réclamés par le Gouvernement. Il a été noté que 199 demandeurs avaient donc des actions en instance devant les tribunaux et réclamaient un montant total de €93,4 millions (£84 millions) à titre d'indemnisation.

- 3.2.13 Il a été noté, en outre, que quelque 140 demandeurs français, dont plusieurs communes, s'étaient associés à la procédure engagée à Corcubión, en Espagne.

Débat

- 3.2.14 Une délégation a souligné que, puisque les procédures judiciaires relatives au sinistre du *Prestige* avaient été ouvertes devant un tribunal espagnol, le fait que des actions en justice concernant le même sinistre avaient également été engagées devant des tribunaux français semblait contrevenir aux dispositions de l'Article IX 3) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui dispose que:

“Après la constitution du fonds conformément aux dispositions de l'article V, les tribunaux de l'État où le fonds est constitué sont seuls compétents pour statuer sur toutes questions de répartition et de distribution du fonds.”

- 3.2.15 Le Secrétariat a indiqué que le tribunal de Corcubión ne s'était pas encore prononcé sur le fait de savoir si le propriétaire du navire serait habilité à limiter sa responsabilité et que, par conséquent, le fonds de limitation n'avait pas encore été créé. Il a été dit également que les jugements rendus en France jusqu'à présent avaient été favorables au Fonds et que la question de la répartition du montant de limitation ne s'était pas encore posée.

PROCÉDURES JUDICIAIRES AUX ÉTATS-UNIS

- 3.2.16 Il a été rappelé que l'État espagnol avait engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS) devant le tribunal fédéral de première instance de New York pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estimait devoir dépasser US\$1 milliard (£538 millions). L'État espagnol avait notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.
- 3.2.17 Il a été rappelé qu'en janvier 2008, le tribunal de New York avait retenu l'argumentation d'ABS selon laquelle ABS entrait dans la catégorie du “pilote ou toute autre personne qui (...) s'acquitte de services pour le navire” en vertu de l'Article III.4 b) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; que le tribunal avait également jugé qu'en vertu de l'Article IX.1 de ladite Convention, l'Espagne ne pouvait déposer de plainte contre ABS que devant ses propres tribunaux; et qu'il avait donc accordé à ABS la demande en référé qu'il avait soumise, rejetant la demande de l'État espagnol. Il a été rappelé également que ce dernier avait fait appel de la décision du tribunal de New York.
- 3.2.18 Le Comité a noté qu'en mars 2009, la cour d'appel avait accepté une proposition permettant au Natural Resources Defense Council de soumettre un mémoire en qualité d'*amicus curiae*. Il a été noté que la cour d'appel avait également invité les États-Unis, par le biais du Département de la justice ou du Département d'État, à intervenir oralement dans l'argumentation et à soumettre un mémoire en qualité d'*amicus curiae* pour répondre aux questions ci-après:

- La Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique-t-elle à l'action engagée par l'Espagne contre ABS?
- ABS, en tant que société de classification, relève-t-elle du champ d'application de la disposition de la Convention sur la responsabilité civile qui dégage de toute responsabilité “le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire”?; et
- En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la demande d'indemnisation de l'État espagnol contre ABS doit-elle être jugée dans un État contractant de ladite convention?

- 3.2.19 Le Comité a noté, par ailleurs, que l'audience à la cour d'appel avait eu lieu le 25 mars 2009.

3.3 Solar 1

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Solar 1* telles qu'elles sont fournies dans le document 92FUND/EXC.44/5.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.3.2 Le Comité a pris note du bilan des demandes d'indemnisation figurant à la section 6 du document 92FUND/EXC.44/5. Il a été relevé que 32 359 demandes avaient été reçues et que des paiements d'un montant total de PHP 954 millions (£14,1 millions) avaient été effectués au titre de 26 343 de ces demandes, essentiellement dans le secteur de la pêche.
- 3.3.3 Il a également été noté que les travaux se poursuivaient en vue de l'évaluation des demandes afférentes aux dépenses de nettoyage du littoral, particulièrement des demandes soumises par la société Petron et de celles déposées pour des pertes économiques enregistrées dans les secteurs de la mariculture et du tourisme.

CONVENTIONS DE 1992 ET ACCORD STOPIA 2006

- 3.3.4 Il a été rappelé que ce sinistre était le premier 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) en application duquel le propriétaire/assureur du navire avait volontairement accepté de relever à 20 millions de DTS (£20,8 millions) le montant de limitation applicable aux navires en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a noté que le Fonds de 1992 recevait régulièrement des remboursements du club du propriétaire du navire, la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).
- 3.3.5 Le Comité a noté, bien que cela paraisse peu probable, qu'il était difficile à ce stade de prévoir aussi bien si le montant d'indemnisation dû en ce qui concerne ce sinistre dépassera le montant de limitation de 20 millions de DTS (£20,8 millions) fixé par l'accord STOPIA 2006 que si le Fonds de 1992 sera appelé à verser des indemnités au-delà de ce montant.

3.4 Volgoneft 139

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Volgoneft 139* fournies dans les documents 92FUND/EXC.44/6 soumis par l'Administrateur et le document 92FUND/EXC.44/6/1 soumis par la Fédération de Russie.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.4.2 Le Comité a pris note des informations concernant le bilan des demandes d'indemnisation tel qu'établi à la section 9 du document 92FUND/EXC.44/6.
- 3.4.3 Il a été noté que des demandes d'indemnisation d'un montant total de R 8 193,9 millions (£162,3 millions) avaient été soumises comme suite au sinistre et que les experts du Fonds étaient en train d'examiner la documentation versée à l'appui des diverses demandes.

PROCÉDURE EN LIMITATION ET "DÉFICIT D'ASSURANCE"

- 3.4.4 Le Comité a rappelé que le navire appartenait à la société JSC Volgotanker qui avait depuis lors été déclarée en faillite par le tribunal de commerce de Moscou. Il a également été rappelé que le propriétaire du navire était assuré par Ingosstrakh (Fédération de Russie). Il a en outre été rappelé que la couverture d'assurance se limitait à 3 millions de DTS (£2,9 millions), un montant bien inférieur à la limite minimum prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui est de 4,51 millions de DTS (£4,3 millions) et qu'il subsistait donc un "déficit d'assurance" de quelque 1,5 million de DTS (£1,4 million).

- 3.4.5 Il a été rappelé qu'en février 2008, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad a déclaré qu'un fonds de limitation avait été constitué par une lettre de garantie à hauteur de 3 millions de DTS (£2,9 millions). Il a également été rappelé qu'en mai 2008, la cour d'appel avait confirmé la décision du tribunal d'arbitrage et qu'en septembre 2008, la cour de cassation de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad avait rendu un jugement rejetant l'appel que le Fonds de 1992 avait introduit contre la décision de la cour d'appel et confirmant que le montant du fonds de limitation devait être de 3 millions de DTS (£2,9 millions). Il a en outre été rappelé que le Fonds avait fait appel de ce jugement devant la cour suprême de Moscou.
- 3.4.6 Il a été noté que lors d'une audience tenue en décembre 2008 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad, le Fonds de 1992 avait de nouveau demandé au tribunal d'accorder davantage de temps à ses experts pour qu'ils examinent les demandes et en discutent avec les demandeurs et que le tribunal, par une décision provisoire, avait accepté de repousser son examen sur le fond jusqu'à une audience fixée à la fin du mois de mars 2009. Il a été également noté qu'à la même audience, le Fonds avait soumis des écritures demandant au tribunal d'arbitrage de reconsidérer sa décision antérieure sur le fonds de limitation du propriétaire du navire au motif que les modifications apportées aux limites fixées par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1992 portant création du Fonds avaient été depuis lors officiellement publiées et que le tribunal se prononcerait sur ce point à la prochaine audience prévue en mars 2009.
- 3.4.7 Le Comité a noté qu'en décembre 2008, la cour suprême avait confirmé la décision de la cour de cassation en ce qui concernait le fonds de limitation prévu par la Convention sur la responsabilité civile. Il a été noté que le Fonds devait désormais attendre que le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad examine sa demande tendant à ce que le tribunal reconsidère sa décision antérieure, ce qu'il ferait en mars 2009.

Débat

- 3.4.8 De nombreuses délégations se sont de nouveau déclarées préoccupées et déçues par le fait que le Gouvernement russe n'ait pas mis en œuvre correctement les conventions et qu'à ce jour, aucune solution n'avait été apportée à cette question, qui avait été soulevée à plusieurs reprises lors de réunions précédentes.
- 3.4.9 Une délégation a rappelé que par le passé, l'Administrateur avait été chargé d'écrire à tous les États Membres pour leur demander si les conventions avaient été pleinement transposées dans leur système juridique national; cette délégation a demandé quelle avait été la réponse du Gouvernement russe. Elle a également déclaré qu'il serait souhaitable d'étudier de près le texte des conventions afin de veiller à ce que des tribunaux nationaux ne prennent pas à l'avenir de décisions contraires aux conventions.
- 3.4.10 Une délégation a souhaité savoir si le Secrétariat pouvait faire traduire les décisions pertinentes prises par les tribunaux russes pour les communiquer au Comité de façon à ce que les délégations soient à même de mieux comprendre le fondement des décisions prises.
- 3.4.11 Une délégation a proposé que si la décision finale prise par les tribunaux russes ne réglait pas la question du déficit d'assurance, le montant de ce déficit devrait être déduit des indemnités qui seraient versées au Gouvernement russe dans cette affaire, du fait que, du point de vue de la délégation en question, il incombait au Gouvernement russe d'appliquer correctement les conventions.
- 3.4.12 La délégation russe a déclaré que les tribunaux se penchaient sur la question du déficit d'assurance et que le Gouvernement russe ne pouvait influencer en rien sur leur décision, les tribunaux, en Fédération de Russie, étant des organes indépendants.

DEMANDES D'INDEMNISATION PRÉSENTÉES SELON LA FORMULE METHODIKA

- 3.4.13 Il a été 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 au titre des dommages subis par l'environnement d'un montant de R6 048,6 millions (£119,8 millions) et que cette demande se fondait sur la quantité d'hydrocarbures déversés, multipliée par un montant en roubles par tonne (formule "Methodika"). Il a aussi été rappelé que le Secrétariat avait informé les autorités

russes qu'une demande fondée sur une quantification abstraite des dommages calculée selon un modèle théorique allait à l'encontre du paragraphe 6 de l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas recevable, 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 remettre l'environnement en état afin de déterminer dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des conventions.

Débat

- 3.4.14 De nombreuses délégations ont souligné que le recours à la formule "Methodika" pour calculer les dommages causés à l'environnement n'était pas conforme aux conventions et allait en particulier à l'encontre de la définition des dommages par pollution donnée au paragraphe 6 de l'article I de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été fait observer que l'on ne saurait calculer des dommages à partir de modèles abstraits, que pour évaluer une demande d'indemnisation au titre de dommages causés à l'environnement, il fallait que des informations détaillées sur les mesures effectivement prises soient apportées et que seules des demandes étayées pouvaient donner lieu à indemnisation.
- 3.4.15 La délégation russe a déclaré que la demande d'indemnisation calculée selon la formule "Methodika" n'avait pas été déposée par le Ministère des ressources naturelles ni par un autre ministère mais par un organisme chargé de la protection de l'environnement. Cette délégation a fait valoir que cet organisme avait soumis la demande devant un tribunal avant de procéder au calcul effectif des dommages. Il a également été dit que les tribunaux russes étaient conscients que la loi qui régit l'application de la formule "Methodika" permet également de suivre d'autres méthodes pour calculer les dommages causés à l'environnement, notamment en prenant compte les coûts encourus à l'occasion d'opérations de nettoyage. Cette délégation a également déclaré que l'organisme chargé de l'environnement soumettrait aux FIPOL une documentation à l'appui de sa demande.
- 3.4.16 La délégation russe a également déclaré que la question de l'utilisation de la formule "Methodika" faisant actuellement l'objet d'un examen par le tribunal et que le Gouvernement russe ne pouvait opérer aucune influence sur les tribunaux, du fait que ces derniers constituaient des organes indépendants en Fédération de Russie. Une délégation a précisé que dans ce cas, le demandeur était un organisme public et que de ce fait le Gouvernement devrait être en position de soumettre la demande auprès des tribunaux en application des Conventions. Cette délégation s'est enquis également de la volonté du Gouvernement russe à poursuivre une procédure dans ce sens.

CAUSE DU SINISTRE

- 3.4.17 Il a été rappelé que l'assureur avait fait valoir pour sa défense devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Leningrad que le déversement résultait d'un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que le propriétaire du navire et l'assureur n'étaient donc pas responsables du dommage de pollution que ce déversement avait causé. Il a également été rappelé que si ce moyen de défense devait être accepté, le Fonds de 1992 serait d'emblée tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.
- 3.4.18 Il a également été rappelé que les experts du Fonds étaient en train d'examiner les preuves disponibles sur les causes du déversement et 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 concerne le *Volgoneft 139*, car les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant à ce moment. Il a néanmoins été rappelé que ces experts avaient également conclu que le sinistre n'était pas inévitable dans la mesure où le navire n'aurait pas dû être exposé à la tempête comme cela avait été le cas.

DOCUMENT SOUMIS PAR LA DÉLÉGATION RUSSE

- 3.4.19 Il a été rappelé qu'à sa session d'octobre 2008, le Comité exécutif avait demandé à la délégation russe de soumettre un complément d'information concernant des questions telles que la cause du sinistre du *Volgoneft 139* et les opérations de nettoyage ainsi qu'une carte montrant la zone touchée.

- 3.4.20 Le Comité a pris note d'un rapport joint en annexe au document 92FUND/EXC.44/6/1, soumis par la délégation russe comme suite à la demande susmentionnée, rapport consacré aux accidents de navires ayant eu lieu dans le détroit de Kerch le 11 novembre 2007.
- 3.4.21 Il a été noté que les experts du Fonds de 1992 étaient en train d'examiner la documentation soumise par la délégation russe.

Débat

- 3.4.22 Le Comité a pris note de la présentation PowerPoint faite par la délégation russe et fondée sur le document 92FUND/EXC.44/6/1.
- 3.4.23 La délégation de la Fédération de Russie a précisé que l'objectif de sa présentation consistait simplement à fournir des informations et non pas à influencer la décision du Comité.
- 3.4.24 Plusieurs délégations ont remercié la délégation russe des informations qu'elle a fournies sur les circonstances qui avaient entouré le sinistre.
- 3.4.25 Une délégation a souligné que plusieurs navires avaient coulé le jour où le sinistre du *Volgoneft 139* avait eu lieu et a demandé si le Secrétariat avait vérifié si la pollution ayant donné lieu aux demandes d'indemnisation aurait pu avoir une autre origine que le *Volgoneft 139*.
- 3.4.26 La délégation russe a déclaré que les autorités russes avaient procédé à une enquête y compris sous forme d'inspections sous-marines des autres navires qui avaient coulé au cours de la tempête et qu'il avait été confirmé qu'aucun déversement d'hydrocarbures ne s'était produit à partir de ces navires.
- 3.4.27 Une délégation s'est déclarée préoccupée par les divergences d'opinion qui semblaient exister entre la Fédération de Russie et le Secrétariat au sujet du caractère de la tempête.
- 3.4.28 Une délégation a fait observer que même si la tempête, au moment du sinistre du *Volgoneft 139*, avait été sévère, selon son avis préliminaire, on ne pouvait la considérer comme un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible au sens de l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.4.29 Une délégation a demandé s'il y avait eu des cas antérieurs où la disposition pertinente de la Convention avait été appliquée et si il existait des documents de référence pour déterminer à quel moment une tempête doit être considérée comme un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible.
- 3.4.30 L'Administrateur a déclaré que le Secrétariat n'avait pas totalement exploré les interprétations et les applications possibles du concept de "force majeure" mais qu'il n'était pas du tout convaincu à ce stade qu'il s'agisse d'un cas de "force majeure".
- 3.4.31 Une délégation a renvoyé à l'alinéa d) de la section 8 du document 92FUND/EXC.44/6, qui semblait laisser entendre qu'un système adéquat de contrôle et de suivi des navires au mouillage dans le détroit de Kerch n'était pas en place au moment des faits. Cette délégation a suggéré que le Secrétariat pourrait chercher à savoir si le Fonds serait ainsi en mesure d'entreprendre une action récursoire ou d'invoquer la négligence concurrente.
- 3.4.32 L'Administrateur a précisé que la section 8 du document 92FUND/EXC.44/6 n'avait été rédigée que pour refléter l'avis des experts techniques engagés par le Fonds et qu'on ne pouvait donc tirer aucune déduction juridique de ce texte. Il a toutefois assuré le Comité qu'étudier la possibilité d'invoquer une négligence concurrente était une procédure systématique pour le Secrétariat.
- 3.4.33 La même délégation a également évoqué le fait que, au moment du sinistre, le *Volgoneft 139* semblait se livrer à un voyage international et a demandé s'il n'y avait pas de réglementation internationale régissant le fonctionnement du navire dans la zone du sinistre à laquelle le navire aurait dû se conformer.
- 3.4.34 L'Administrateur a déclaré que le Secrétariat étudierait la question de savoir s'il existait une réglementation internationale susceptible de s'appliquer à ce sinistre.
- 3.4.35 La délégation russe a fait observer qu'il y avait lieu de corriger le libellé de la section 8 du document 92FUND/EXC.44/6 car, à son avis, le *Volgoneft 139* avait le droit de naviguer dans la zone au

moment du sinistre. Cette délégation a également déclaré que contrairement à ce que la section du document semblait laisser entendre, un système adéquat de contrôle était bel et bien en place dans la zone du détroit de Kerch au moment du sinistre.

- 3.4.36 La délégation russe a exprimé sa gratitude et sa reconnaissance à l'Ukraine pour sa coopération totale dans le cadre de l'assistance et de la mise en place des opérations de recherche, de sauvetage et de nettoyage nécessaires pendant et après que le sinistre ait eu lieu.

DÉCLARATION DE LA DÉLÉGATION D'OBSERVATEURS DE L'UKRAINE

- 3.4.37 La délégation d'observateurs de l'Ukraine a fait une déclaration au sujet de certaines des conclusions formulées dans le document 92FUND/EXC.44/6/1, soumis par la Fédération de Russie, notamment en ce qui concernait les observations formulées au sujet de la réglementation du trafic et du suivi du mouillage géré par l'Ukraine dans le complexe de transbordement du détroit de Kerch ainsi que sur le caractère suffisant du système de recherche et de sauvetage ukrainien dans la zone.
- 3.4.38 Cette délégation a fait observer que son intervention se fondait sur les résultats d'une enquête menée sur les événements qui ont eu lieu dans le détroit de Kerch en novembre 2007, enquête menée par la commission instituée par le Ministre des transports et des communications d'Ukraine.
- 3.4.39 La délégation d'observateurs de l'Ukraine a déclaré que selon cette enquête, le 9 novembre 2007, le navire-citerne *Volgoneft 139* avait pénétré dans le détroit de Kerch en provenance de la mer d'Azov, les deux opérations étant réglementées et suivies par le Centre russe de réglementation du trafic du port de Kavkaz, selon un itinéraire recommandé, avant d'être placé au mouillage. Cette délégation a également déclaré que le navire était resté au mouillage à ce poste dans les eaux intérieures russes jusqu'à ce qu'il se brise en deux et sombre à 3h39 le 11 novembre 2007. Cette délégation a souligné qu'à partir du moment où le *Volgoneft 139* avait pénétré dans le détroit de Kerch jusqu'à sa disparition, il était resté sous le contrôle et la surveillance des autorités russes compétentes.
- 3.4.40 La délégation d'observateurs de l'Ukraine a également déclaré que, selon l'enquête, le navire a été perdu parce qu'il a été exposé à des hauteurs de vagues dépassant les limites pour lesquelles il avait été conçu et que l'enquête avait en outre permis de conclure que le capitaine du navire aurait dû être au courant du danger couru dans la mesure où un avertissement avait déjà été lancé par le Centre météorologique ukrainien pour la mer Noire et la mer d'Azov lorsque le *Volgoneft 139* était entré dans le détroit le 9 novembre 2007, cet avertissement mettant en garde contre l'approche d'un ouragan et des hauteurs de vagues attendues de deux et quatre mètres dans le détroit. Cette délégation a rappelé au Comité que la navigabilité du navire le restreignait à des hauteurs de vagues de deux mètres et que des annonces météorologiques étaient publiées régulièrement tant par le Centre météorologique ukrainien que par le Centre "Kerch" de régulation du trafic maritime ukrainien.
- 3.4.41 La délégation d'observateurs de l'Ukraine a également déclaré que l'enquête avait conclu que les mesures prises par diverses instances ukrainiennes avaient permis de sauver l'équipage et d'éviter que la partie flottante du navire-citerne entre en collision avec d'autres navires se trouvant dans la zone. Cette délégation a souligné que les allégations selon lesquelles le service de recherche et de sauvetage ukrainien dans la zone était inadéquat n'avaient aucun fondement et avaient été démenties par les résultats de l'enquête.
- 3.4.42 La délégation d'observateurs de l'Ukraine a déclaré que, en résumé, l'enquête avait conclu que les causes du sinistre du *Volgoneft 139* avaient été les suivantes:
- a) Le capitaine a ignoré les règles de la société de classification concernant les conditions et la zone de navigation et n'a pas pris à temps les mesures appropriées pour gagner une zone sûre après avoir reçu les mises en garde météorologiques;
 - b) Le capitaine du port de départ en Fédération de Russie a permis à ce navire fait pour la navigation fluviale de pénétrer dans une région maritime où les conditions de navigation dépassaient les limites établies par la société de classification;
 - c) Le propriétaire du navire, "JSC Volgotanker", n'a pas garanti des conditions sûres d'utilisation du navire;

- d) Il y avait une certaine ambiguïté en ce qui concernait la définition de la région de navigation indiquée sur le certificat de classification du navire délivré par la société de classification "Russian River Register"; et
- e) Les conditions météorologiques dans la région étaient sévères au moment du sinistre.

Débat

- 3.4.43 Le Comité a remercié la délégation ukrainienne de son intervention détaillée. Certaines délégations ont déclaré qu'il serait utile de recevoir des informations complémentaires de la part de l'Ukraine.
- 3.4.44 Une délégation a noté avec inquiétude qu'il semblait qu'il y ait une différence d'opinion regrettable entre les deux administrations préoccupées quant à leurs responsabilités précises concernant le navire au moment du sinistre.

CONCLUSIONS DU DÉBAT

- 3.4.45 Dans son résumé du débat, le Président a conclu que bien que plusieurs délégations se soient déclarées reconnaissantes des informations fournies par la délégation russe à la présente session, la plupart des délégations restaient préoccupées par des questions de principe, notamment celles concernant le "déficit d'assurance" et le recours à la formule "Methodika". Il a également relevé que s'agissant de la cause du sinistre, il subsistait une divergence d'opinion sur la question de savoir si la tempête au cours de laquelle le *Volgoneft 139* avait coulé pouvait ou non donner lieu à un moyen de défense fondé sur la "force majeure" en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Président a donc conclu que le Comité ne pouvait pas à ce stade décider d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements au titre des demandes reçues.

3.5 *Hebei Spirit*

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre du *Hebei Spirit* telles que fournies dans les documents 92FUND/EXC.44/7 et 92FUND/EXC.44/7/Add.1, soumis par l'Administrateur et dans le document 92FUND/EXC.44/7/1, soumis par la République de Corée.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.5.2 Il a été noté qu'au 26 mars 2009, 3 489 demandes d'indemnisation d'un total de KRW 500 300 millions (£250 millions) avaient été soumises. Il a également été noté que 258 d'entre elles avaient été évaluées à un montant total de KRW 47 186 millions (£23,6 millions), que 503 avaient été rejetées et que le reste était en cours d'évaluation ou qu'un complément d'information avait été sollicité des demandeurs. Il a été noté que d'autres demandes étaient attendues.

ACCORDS DE COOPÉRATION

- 3.5.3 Il a été rappelé qu'en juillet 2008, sur la base d'un second accord de coopération entre le propriétaire, l'Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) et le Gouvernement coréen (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 évaluées jusqu'à concurrence de la limite prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£84,2 millions). Il a également été rappelé qu'en retour, le Gouvernement coréen s'était engagé à régler intégralement toutes les demandes d'indemnisation évaluées par le Club et le Fonds de 1992 et à verser toutes les sommes qui, octroyées dans des jugements définitifs en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, dépasseraient la limite fixée, de manière à ce que tous les demandeurs soient intégralement indemnisés. Il a été rappelé que le Gouvernement coréen s'était en outre engagé à déposer le montant déjà réglé par le Skuld Club aux demandeurs auprès du tribunal de limitation si ce dernier ordonnait le dépôt du fonds de limitation.

- 3.5.4 Il a été noté que le Skuld Club avait commencé à procéder aux paiements conformément au deuxième accord de coopération et qu'au 12 mars 2008, il avait versé au total KRW 31 558 millions (£ 15,6 millions) au titre de 93 demandes d'indemnisation.

NIVEAU DES PAIEMENTS

- 3.5.5 Il a été rappelé que l'on s'attendait à ce que les pertes découlant de ce sinistre dépassent le montant de limitation applicable au *Hebei Spirit* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£84,2 millions). Il a aussi été rappelé qu'en mars 2008, le Comité exécutif, compte tenu de l'incertitude qui régnait quant au montant total des demandes recevables, avait décidé de limiter pour l'instant les paiements à 60 % du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, sur la base de l'évaluation effectuée par les experts du Fonds de 1992. Il a cependant été rappelé qu'en juin 2008, le Comité exécutif, compte tenu de l'incertitude accrue qui régnait quant au montant total des demandes recevables, avait décidé de ramener le niveau des paiements à 35 % des demandes établies et qu'en octobre 2008 il avait décidé de maintenir ce niveau.
- 3.5.6 Le Comité a noté que selon l'estimation la plus récente des experts du Fonds, le montant total des préjudices causés par le déversement se situait entre KRW 567,3 et 602,3 milliards (£280,03-297,30 millions) et que sur la base de cette estimation, l'Administrateur proposait de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 35 % et de revoir ce niveau à la prochaine session du Comité exécutif.

Décision

- 3.5.7 Le Comité exécutif a décidé, compte tenu de l'incertitude qui continuait de régner quant au montant total des demandes recevables, de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 35 % des montants évalués par le Club et le Fonds, ce niveau devant être revu à sa prochaine session.

PROCÉDURES PÉNALES

- 3.5.8 Il a été rappelé que le 23 juin 2008 la section de Seosan du tribunal de district de Daejeon (tribunal de Seosan) avait rendu son jugement comme suit: i) le capitaine d'un des remorqueurs était condamné à trois ans de prison et à une amende de KRW 2 millions (£1 000); ii) le capitaine de l'autre remorqueur était condamné à une année de prison; iii) le propriétaire/exploitant des deux remorqueurs, Samsung Heavy Industries (SHI), se voyait infliger une amende de KRW 30 millions (£16 600); iv) le capitaine du ponton-grue était déclaré non coupable; et v) le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient également déclarés non coupables. Il a aussi été rappelé que le procureur et le propriétaire des remorqueurs avaient fait appel du jugement.
- 3.5.9 Le Comité a noté qu'en décembre 2008, la cour d'appel pénale (tribunal de Daejeon) avait rendu son jugement par lequel elle réduisait la condamnation prononcée contre les capitaines des deux remorqueurs et annulait les jugements déclarant non coupables le capitaine du ponton-grue ainsi que le capitaine et le second du *Hebei Spirit*. Il a aussi été noté que le propriétaire du *Hebei Spirit* se voyait également infliger une amende de KRW 30 millions (£ 14 800) et que le capitaine et le second du *Hebei Spirit* avaient été arrêtés. Il a en outre été noté qu'en janvier 2009, le capitaine et le second du *Hebei Spirit* avaient été relâchés sous caution mais n'avaient pas été autorisés à quitter la République de Corée.

PROCÉDURES CIVILES

Procédure en limitation engagée par les propriétaires du *Hebei Spirit*

- 3.5.10 Il a été noté qu'en février 2009, la section de Seosan du tribunal de district de Daejeon (tribunal de limitation) avait rendu une ordonnance permettant d'engager la procédure en limitation selon laquelle les personnes qui avaient des demandes d'indemnisation à formuler à l'encontre des propriétaires du

Hebei Spirit devaient les enregistrer au plus tard le 8 mai 2009 faute de quoi ces demandeurs perdraient leurs droits à l'égard du fonds de limitation.

Procédure en limitation engagée par le propriétaire/exploitant des deux remorqueurs et du ponton-grue

- 3.5.11 Il a été noté qu'en décembre 2008, SHI avait déposé une requête demandant au tribunal de district central de Séoul d'ordonner que lui soit accordé le droit de limiter sa responsabilité à un montant de 2,2 millions de DTS.
- 3.5.12 Il a aussi été noté que le 24 mars 2009, le tribunal de limitation avait prononcé une ordonnance pour que soit entamée la procédure de limitation et avait fixé le fonds de limitation, y compris les intérêts judiciaires, à KRW 5 600 millions (£2,8 millions) et que les demandes formées contre le fonds de limitation devaient être enregistrées au plus tard le 19 juin 2009.
- 3.5.13 Le Comité a noté que, compte tenu du montant fixé au fonds de limitation, il ne serait possible de récupérer auprès de SHI que des sommes relativement modestes.

DOCUMENT SOUMIS PAR LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE

- 3.5.14 Le Comité a pris note du document 92FUND/EXC.44/7/1 soumis par la République de Corée, qui décrit les opérations de nettoyage effectuées, l'enquête menée sur la cause du sinistre, les effets de la pollution provoquée et les mesures spéciales prises par le Gouvernement.
- 3.5.15 Il a été indiqué qu'en ce qui concerne la cause du sinistre, un certain nombre de défendeurs avaient fait appel de la décision rendue en décembre 2008 par le tribunal central de la sûreté maritime, et que l'affaire était devant la Cour suprême. Il a été indiqué qu'il faudrait peut-être plusieurs mois avant que cette dernière ne prenne une décision quant à la cause du sinistre.
- 3.5.16 Il a été indiqué que malgré les efforts de nettoyage déployés, on continuait de trouver des traces d'hydrocarbures près du fond de la mer le long du littoral le plus souillé et du goudron au fond de la mer dans des zones de pêche. Il a également été indiqué que, bien que le Fonds ait recommandé la régénération naturelle, les pêcheurs locaux craignaient qu'il ne faille plusieurs dizaines d'années pour que le milieu marin des zones de pêche se régénère naturellement, ce qui rendrait difficile la normalisation de la pêche. La délégation coréenne a demandé au Fonds d'examiner la question du besoin d'un nettoyage artificiel/mécanique supplémentaire et déclaré que, si l'on continuait néanmoins d'estimer que la régénération naturelle était plus appropriée, il faudrait donner des explications s'appuyant sur des données objectives et sur des arguments scientifiques pour aider à persuader les pêcheurs locaux de la justesse de la décision.
- 3.5.17 Il a encore été indiqué qu'au total, 600 000 jours-hommes avaient été consacrés aux travaux de nettoyage depuis que le sinistre s'était produit et que le remboursement des frais de nettoyage encourus à titre privé restait une question des plus urgentes pour les régions touchées. La délégation coréenne a demandé au Fonds de procéder à une évaluation plus efficace et rapide étant donné que les entreprises privées, qui avaient participé activement aux opérations de nettoyage, rencontraient maintenant des difficultés financières et étant donné également qu'une partie importante des demandes présentées par les entreprises portait sur des frais de location de navires de pêche appartenant aux résidents locaux touchés.
- 3.5.18 Il a été indiqué que des pêcheurs locaux avaient affirmé que les coquilles Saint-Jacques étaient mortes des suites du déversement d'hydrocarbures et que d'autres sortes de coquillages avaient également été touchées. Il a été indiqué en outre que ces pêcheurs n'avaient cessé de demander une explication de ce phénomène récent. La délégation coréenne a sollicité la pleine coopération du Fonds à cet égard.
- 3.5.19 Il a aussi été indiqué que les prises auraient notablement baissé dans les zones de pêche de Taean depuis le début du sinistre et que les pêcheurs locaux avaient des difficultés à maintenir leurs moyens de subsistance et avaient demandé que le Gouvernement prenne des mesures. La délégation coréenne

demandait la coopération du Fonds pour qu'il examine la cause de la baisse des prises et qu'il en tienne compte au moment d'évaluer les dommages causés par la pollution par les hydrocarbures.

- 3.5.20 En ce qui concerne les demandes soumises par les secteurs autres que celui de la pêche et le règlement de ces demandes, il a été indiqué que 83 % des demandes évaluées avaient été rejetées, ce qui amenait le Gouvernement coréen à se demander avec beaucoup de préoccupation si une réparation adéquate pouvait être obtenue. Il a été indiqué que les demandes semblaient avoir été rejetées au motif que des pièces justificatives objectives faisaient défaut, condition préalable imposée pour recevoir une réparation adéquate, mais que si les normes actuelles continuaient d'être appliquées sans prendre en compte les transactions commerciales traditionnelles et la réalité de la République de Corée, beaucoup de demandes seraient rejetées, y compris celles de demandeurs de bonne foi. La délégation coréenne demandait aux États Membres du Fonds et au Secrétariat d'examiner dans un esprit positif d'autres méthodes permettant d'établir des dommages lorsqu'il s'agissait de petites entreprises qui avaient des difficultés à présenter un jeu complet de pièces justificatives.
- 3.5.21 Il a été indiqué que, le 21 janvier 2009, le Gouvernement coréen avait signé le "Mémoire d'accord - Procédure visant à éviter tout double paiement" avec le Centre *Hebei Spirit*, le bureau local des demandes d'indemnisation qui agit au nom du Skuld Club et des FIPOL. Il a en outre été indiqué que le mémoire d'accord établissait les modalités de travail visant à éviter le double paiement des indemnités versées par le propriétaire, y compris le Skuld Club, et des avances faites par le Gouvernement.
- 3.5.22 La délégation coréenne, s'exprimant au nom du Gouvernement de la République de Corée, a exprimé sa satisfaction devant la coopération dont a fait preuve le Secrétariat du Fonds pour traiter ce sinistre.

Débat

- 3.5.23 Un certain nombre de délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que la grande majorité des demandes qu'il fallait s'attendre à voir présenter à l'occasion de ce sinistre proviendrait de très petites entreprises, et ont suggéré qu'il conviendrait peut-être d'envisager un moyen plus rapide de traiter les demandes dans les cas où il fallait évaluer un grand nombre de petites demandes.
- 3.5.24 Le Comité a relevé la remarque de l'Administrateur selon laquelle, vu le nombre sans précédent de demandes qu'il fallait s'attendre à voir présenter à l'occasion de ce sinistre, le Fonds étudiait d'autres moyens d'évaluer les demandes d'un faible montant mais que, étant donné le caractère très limité, voire inexistant, des éléments de preuve présentés, le Fonds devait prendre une décision quant à l'opportunité de rejeter la grande majorité de ces demandes ou d'aider les demandeurs à déterminer le montant de leurs pertes. Le Comité a en outre relevé le point de vue de l'Administrateur selon lequel le Fonds devrait, dans la mesure du possible, opter pour la seconde solution, mais que cela entraînerait inmanquablement des retards dans la procédure d'évaluation.
- 3.5.25 Le Comité a encore pris note de la remarque de l'Administrateur selon laquelle, bien que la Loi spéciale adoptée par le Gouvernement coréen fût un effort fort louable de sa part pour atténuer les difficultés financières des demandeurs, elle avait également ajouté un niveau supplémentaire de complexité.

ACTION RÉCURSIVE CONTRE LES SOCIÉTÉS SAMSUNG C&T ET SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES

- 3.5.26 Le Comité exécutif a poursuivi ses délibérations lors d'une session à huis clos, conformément à la règle v) du Règlement intérieur, afin d'examiner l'opportunité, pour le Fonds de 1992, de poursuivre son action récursoire contre Samsung C&T et SHI auprès du tribunal maritime de Ningbo (Chine). N'étaient présents à cette session à huis clos, visée par les paragraphes 3.5.27 à 3.5.29, que des représentants des États Membres du Fonds de 1992.

- 3.5.27 Le Comité a pris note de la présentation que l'Administrateur a faite de la partie du document 92FUND/EXC.44/7 (paragraphe 13.3) consacrée à cette action récursoire.

Décision

- 3.5.28 Le Comité a entériné la décision prise par l'Administrateur en janvier 2009 d'entreprendre une action récursoire contre Samsung C&T et SHI auprès du tribunal maritime de Ningbo (Chine), en même temps que le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit*. Le Comité a également décidé que le Fonds de 1992 devrait poursuivre cette action récursoire.
- 3.5.29 En réponse à une déclaration de la délégation coréenne selon laquelle il faudrait différer la décision de poursuivre ou non l'action récursoire contre Samsung C&T et SHI auprès du tribunal maritime de Ningbo, en Chine, afin de laisser le temps à ladite délégation d'établir un document détaillé visant à clarifier sa position en la matière, le Président a déclaré que toutes les délégations pouvaient de nouveau saisir le Comité de cette question, à l'avenir, et soumettre un document si elles le souhaitaient.

3.6 Sinistre survenu en Argentine

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des informations concernant le sinistre survenu en Argentine telles qu'elles figurent dans le document 92FUND/EXC.44/8.
- 3.6.2 Il a été rappelé qu'une grande quantité d'hydrocarbures avait souillé le littoral à Caleta Córdova dans la province de Chubut (Argentine) le 26 décembre 2007.

POURSUITES JUDICIAIRES

- 3.6.3 Il a été rappelé qu'une enquête sur la cause du sinistre avait été entreprise par le tribunal pénal de Comodoro Rivadavia (Argentine) et que ce tribunal avait abouti à une décision préliminaire aux termes de laquelle le déversement provenait du *Presidente Umberto Arturo Illia (Presidente Illia)*, alors qu'il chargeait des hydrocarbures à partir d'une bouée de chargement au large de Caleta Córdova. Il a également été rappelé que le propriétaire du navire et son assureur (West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club)) avaient fait appel de cette décision en soutenant que ce n'était pas le *Presidente Illia* qui avait provoqué le déversement qui avait souillé la côte.

DEMANDES D'INDEMNISATION

- 3.6.4 Il a été noté que l'on s'attendait à ce que des demandes d'indemnisation soient soumises au titre des dépenses de nettoyage, des pertes subies dans les secteurs de la pêche et du tourisme et des dommages causés à l'environnement et que le West of England Club avait informé le Fonds de 1992 qu'il s'attendait à ce que le montant total des demandes, qui seraient finalement soumises, dépasserait la limite de responsabilité qui incombait au propriétaire du *Presidente Illia* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (24 067 845 DTS (£24,3 millions)).

FAITS RÉCENTS

- 3.6.5 Le Comité a relevé que des entretiens avaient eu lieu entre le Fonds de 1992 et le West of England Club et qu'il avait été convenu que le propriétaire du navire réglerait les demandes d'indemnisation évaluées et approuvées conformément aux principes énoncés dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.6.6 Il a été noté qu'il avait également été convenu que, s'il était finalement établi que les hydrocarbures qui avaient souillé la côte ne provenaient pas du *Presidente Illia* mais avaient une autre origine, le propriétaire du navire et le West of England Club s'efforceraient de récupérer les indemnités versées auprès de la partie responsable du déversement d'hydrocarbures et que, s'il était prouvé que ce

déversement provenait d'un navire-citerne autre que le *Presidente Illia*, (ce que l'on a appelé le "déversement mystérieux"), le propriétaire et le West of England Club se tourneraient vers le Fonds de 1992 pour obtenir le remboursement des montants versés à titre d'indemnités.

- 3.6.7 Il a également été noté que des dispositions avaient été prises pour que des représentants du West of England Club et du Fonds de 1992 se rencontrent en avril 2009 à Buenos Aires en présence de leurs avocats et de leurs experts.

Débat

- 3.6.8 La délégation argentine a remercié le Secrétariat des informations fournies et a déclaré qu'elle attendait avec intérêt la venue en avril des représentants du Club et du Fonds de 1992 en Argentine.

4 Divers

Octroi du statut d'observateur

- 4.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.44/9 et a décidé d'accorder le statut d'observateur à la Bolivie à titre provisoire en attendant que l'Assemblée se prononce à sa prochaine session.
- 4.2 La délégation de Bolivie a manifesté sa gratitude au Comité pour avoir accordé à titre provisoire le statut d'observateur à son pays comme suite à la demande que celui-ci avait faite. Elle a exprimé l'espoir que l'Assemblée confirmerait cette décision à sa prochaine session.

Publications

- 4.3 L'Administrateur a informé le Comité exécutif que les éditions de décembre 2008 du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement du poisson et des Directives techniques pour l'évaluation des demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche, particulièrement en ce qui concerne les exploitations de petite envergure sans justificatifs de revenus, étaient dorénavant disponibles en anglais, espagnol et français. Il a fait observer qu'il était possible de télécharger les trois publications à partir du site Web des FIPOL et que des exemplaires papier du Manuel des demandes d'indemnisation et des Directives pour la présentation des demandes d'indemnisation dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement du poisson étaient disponibles.

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