



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
36ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.36/4
27 septembre 1993
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

AEGEAN SEA

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 A l'aube du 3 décembre 1992, par très mauvais temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec AEGEAN SEA (57 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne au nord-ouest de l'Espagne. Les 32 membres de l'équipage ont tous été sauvés par hélicoptère après l'échouement. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de brut. Il s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant quelque 24 heures; puis la partie avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte. La partie arrière a continué de se consumer lentement pendant plusieurs jours; émergeant de la mer, elle est demeurée largement intacte. Il y restait environ 6 500 tonnes de brut et 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Ces hydrocarbures ont été récupérés par des sauveteurs travaillant à partir du littoral. Il a été confirmé qu'il ne restait pas d'hydrocarbures dans la partie avant immergée. On ne sait pas combien d'hydrocarbures se sont déversés mais il semble que la plupart de la cargaison ait été consumée par l'incendie ou se soit dispersée naturellement en mer.

1.2 Des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) ont été recrutés par le propriétaire du navire et son assureur P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (ci-après dénommée le UK Club), et par le FIPOL; ils sont arrivés à La Corogne dans l'après-midi du jour de l'accident.

1.3 Vu le mauvais temps, il n'était guère possible de récupérer les hydrocarbures en mer mais l'on a tenté de protéger les zones vulnérables en déployant des barrages flottants à partir de navires et à partir du rivage. Toutefois, comme la cargaison était du brut léger (Brent Blend Crude) et que l'action des vagues est extrêmement vigoureuse sur cette côte exposée, les

nappes ont fait l'objet d'une dispersion naturelle considérable. La côte qui est surtout rocheuse et très découpée comporte aussi quelques grands estuaires. Certains rivages à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminés et la Ria de Ferrol a été extrêmement souillée.

1.4 Dans les zones où il était possible d'intervenir depuis le rivage, on a essayé de récupérer les hydrocarbures flottants en utilisant des camions aspirateurs, des écrémeurs et des pompes que l'on avait sur place. Environ 5 000 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été recueillis au total et emmenés dans des installations locales de réception des hydrocarbures pour y être traités. Dans l'ensemble, le matériel dont disposaient les autorités espagnoles a suffi mais l'assureur P & I a fait venir de France et du Royaume-Uni quelques pompes et citernes de stockage portatives, après avoir consulté le FIPOL.

1.5 Le nettoyage des plages polluées a commencé à la fin de décembre 1992 (quelque 1 200 m³ de sable et de débris contaminés ont été enlevés pour être livrés à une société de traitement qui devait procéder à leur élimination définitive.

1.6 Outre les plages exposées, l'estuaire abrité de la Ria de Ferrol où se trouvent des bancs de vase et des marais d'eau salée a été pollué. Comme cet environnement est particulièrement sensible, il a fallu choisir avec soin les méthodes de nettoyage. Les travaux ont commencé dans l'estuaire en janvier 1993 et ont consisté à enlever à la main les sédiments et les débris pollués des plages et à laver les rochers et les ouvrages artificiels. A ce jour, 1 500 tonnes environ de matières ont été transportées jusqu'à une entreprise spécialisée dans l'évacuation des déchets pour y être traitées.

1.7 Dès le début, la pêche a été frappée d'une interdiction générale dans la zone sinistrée qui comprenait les eaux proches de la côte ainsi que le littoral entre les îles Sisargas et le Cap Ortegal. Le ramassage des palourdes, des coques, des oursins de mer et des bernacles qui sont des espèces de la plus grande importance commerciale a été interdit. L'élevage des moules sur des radeaux est très développé dans la Ria de Betanzos et bien que ceux-ci n'aient guère été touchés par les hydrocarbures, il y a eu une altération des moules. La zone renferme d'autres fermes aquacoles spécialisées dans l'élevage du turbot et du saumon, ainsi que des installations de purification des palourdes et des moules. Les fermes aquacoles ont été la proie d'une légère altération tandis que les installations de purification étaient fermées pendant plusieurs mois. Un expert d'un organisme français de recherches, le Centre de documentation, de recherches et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), aide l'ITOPF à évaluer l'impact de la pollution sur la pêche et l'aquaculture.

2 Traitement des demandes d'indemnisation

2.1 Les autorités espagnoles, l'assureur P & I du propriétaire du navire (la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, dénommée le UK Club) et le FIPOL ont très tôt examiné ensemble la procédure à suivre pour le traitement des demandes d'indemnisation. Le 25 janvier 1993, un accord a été conclu entre le Gouvernement espagnol, le Gouvernement de la région de la Galice, le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL en vue de définir les modalités de leur coopération pour le traitement des demandes d'indemnisation.

2.2 Les autorités espagnoles ont ouvert, à La Corogne, un bureau public qui donne aux demandeurs potentiels des renseignements sur la procédure à suivre pour présenter leurs réclamations et qui distribue les formulaires de demande d'indemnisation fournis par le UK Club et le FIPOL.

2.3 Après avoir consulté le Gouvernement espagnol et le Gouvernement de la région de la Galice, le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint qui reçoit et traite les demandes d'indemnisation. Ce bureau collabore étroitement avec les autorités espagnoles et les demandeurs afin de faciliter le traitement des demandes.

3 Demandes d'indemnisation

3.1 Situation générale

3.1.1 Au 24 septembre 1993, 805 demandes représentant au total Pts 5 701 238 580 (£29,4 millions) avaient été reçues par le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. 366 d'entre elles ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 62 657 474 (£322 200). Sur les demandes approuvées, 291 ont été acquittées à raison d'un montant total de Pts 24 699 260 (£127 000), tandis que les chèques établis pour les autres attendaient au Bureau des demandes d'indemnisation d'être recouvrés par leurs destinataires. Tous les paiements ont été effectués par le UK Club.

3.1.2 A sa 35ème session, le Comité exécutif a examiné un certain nombre de demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'AEGEAN SEA. Il a pris des décisions importantes à cette session mais il a décidé d'attendre pour se prononcer sur certaines demandes (document FUND/EXC.35/10, paragraphes 3.3.3 à 3.3.25). Le présent document traite des demandes ainsi restées en suspens et de certaines questions importantes qui se sont posées depuis la 35ème session. Il donne également un aperçu de la situation en ce qui concerne des types de demandes qui ont déjà fait l'objet de décisions de la part du Comité.

3.2 Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

3.2.1 Le Gouvernement espagnol, le Gouvernement de la région de la Galice et certaines autorités locales ont encouru des frais au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde. Le Gouvernement de la région de la Galice a présenté une demande d'indemnisation qui s'élève au total à Pts 141 543 709 (£728 000). Quatre autorités locales ont soumis des demandes d'un montant total de Pts 740 247 062 (£3,8 millions). Des entretiens préliminaires ont eu lieu avec ces diverses autorités à propos de leurs demandes respectives.

3.2.2 Des entrepreneurs engagés par les autorités ont effectué certaines des opérations de nettoyage en mer et à terre. Il a été convenu que ces entrepreneurs pourraient s'adresser directement au propriétaire du navire et au FIPOL pour leur demander une indemnisation à ce titre. Des demandes s'élevant au total à Pts 1 099 313 818 (£5,7 millions) ont été reçues de 29 entrepreneurs.

3.2.3 A sa 35ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde qui avaient été exécutées par le Gouvernement espagnol, la région de la Galice, la ville de La Corogne et des entrepreneurs privés (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.3). Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du FIPOL qui ont identifié les cas où il fallait soumettre davantage de documents. A ce jour, aucun règlement n'a été effectué.

3.3 Dommages matériels

3.3.1 A la suite du sinistre, un certain nombre de maisons ont été contaminées par des fumées d'hydrocarbures. Des yachts, des bateaux de pêche, des filets et des casiers à homards ont également été pollués.

3.3.2 A sa 35ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes relatives aux frais encourus pour nettoyer les maisons contaminées et les bateaux souillés, ainsi que de toutes les demandes relatives à d'autres dommages à des biens (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.4).

3.3.3 A ce jour, 87 demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage de maisons contaminées ont été approuvées par l'Administrateur conformément à la règle 8.4.1 du règlement intérieur, à raison du montant total de Pts 21 261 500 (£109 350).

3.3.4 Un certain nombre de demandes portant sur des yachts, des vedettes à moteur et d'autres bateaux contaminés ont été reçues. A ce jour, l'Administrateur en a approuvé 229 à raison d'un montant total de Pts 5 002 200 (£25 700).

3.3.5 Dix demandes d'un montant total de Pts 6 960 306 (£35 800) ont également été soumises au titre de la contamination de filets de pêche et de la perte de casier à homards. Leur examen n'est pas terminé, faute de pièces justificatives suffisantes.

3.4 Marins-pêcheurs et ramasseurs de coquillages

3.4.1 Le Conseil des pêches de la région de la Galice a imposé des restrictions à la pêche effectuée à partir de bateaux dans certains secteurs touchés par les hydrocarbures déversés par l'AEGEAN SEA. Au fur et à mesure que les conditions s'amélioraient, ces restrictions ont été levées et la pêche a retrouvé son rythme normal dans la zone. Les restrictions ont touché plus de 3 000 pêcheurs, y compris des ramasseurs de coquillages.

3.4.2 Seules les personnes qui ont obtenu un permis peuvent pêcher et ramasser des coquillages dans la zone. Les permis sont accordés par le Gouvernement de la région de la Galice aux syndicats de pêcheurs, les "Cofradías" qui, à leur tour, les concèdent aux pêcheurs eux-mêmes. Les pêcheurs et ramasseurs de coquillages de la zone appartiennent à 13 Cofradías.

3.4.3 Les représentants des Cofradías ont indiqué qu'ils avaient l'intention de soumettre des demandes d'indemnisation de l'ordre de Pts 1,843 milliards (£9,5 millions) au nom de pêcheurs et de Pts 2,805 milliards (£14,4 millions)

au nom de ramasseurs de coquillages. Une Cofradía a maintenant soumis deux demandes formelles, l'une de Pts 166 392 000 (£855 700) pour les pêcheurs et l'autre de Pts 2 326 030 000 (£12 millions) pour 303 ramasseurs de coquillages.

3.4.4 A sa 35ème session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation des marins-pêcheurs et des ramasseurs de coquillages pour le manque à gagner subi à la suite de la contamination résultant du sinistre de l'AEGEAN SEA, sous réserve toutefois que cette autorisation ne s'étende pas aux préjudices qui pourraient être allégués ultérieurement (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.5).

3.4.5 Les experts du FIPOL examinent avec l'avocat de ces demandeurs la méthode à utiliser pour évaluer les pertes effectivement subies. Il a été convenu de mener les négociations avec les Cofradías plutôt qu'avec les divers pêcheurs et ramasseurs de coquillages afin de faciliter le règlement rapide des demandes. Peu de documents ont été soumis à ce jour à l'appui des demandes et les demandeurs ont été invités à présenter de plus amples pièces justificatives.

3.4.6 Les Cofradías ont fait part de leur intention de réclamer des indemnités de l'ordre de Pts 209 millions (£1,1 million) au titre du surcroît de frais qu'elles auraient encourus, de la surcharge de travail supportée par leur personnel en décembre 1992 et janvier 1993 et de leurs pertes sur les redevances de leurs membres. Le montant réclamé au titre des redevances non encaissées a été calculé sur la base de la valeur des ventes que leurs membres auraient perdues. Les experts du FIPOL pensent qu'il peut y avoir un certain chevauchement entre les pertes sur les redevances et les demandes d'indemnisation pour manque à gagner qui sont mentionnées aux paragraphes 3.4.3 et 3.4.4 ci-dessus.

3.4.7 Quatre-vingt-dix-huit demandes d'un montant de Pts 79 743 137 (£410 100) ont été soumises par divers pêcheurs et ramasseurs de coquillages. Ces demandes sont actuellement examinées par les experts du FIPOL.

3.4.8 Il convient de noter qu'un grand nombre de ces demandeurs semblent se livrer à leurs activités sans avoir de permis valide à cette fin. Le Comité exécutif voudra peut-être voir si le FIPOL devrait, en principe, accepter ou non les demandes de pêcheurs dépourvus de permis.

3.4.9 Il convient de souligner que les demandeurs devront quantifier les pertes subies. Il a été allégué que les pêcheurs et ramasseurs de coquillages continueraient peut-être dans les années à venir de subir des pertes du fait du sinistre. De toute évidence, il s'avérera difficile d'évaluer le montant de ces pertes.

3.4.10 La région de la Galice a présenté trois demandes d'un montant total de Pts 438 383 000 (£2,3 millions) au titre de l'aide économique accordée aux pêcheurs et ramasseurs de coquillages.

3.5 Fermes piscicoles à terre et installations de purification

3.5.1 Dans la zone touchée par le sinistre de l'AEGEAN SEA, on compte trois fermes à terre spécialisées dans l'élevage du saumon et du turbot. En outre, quatre installations de purification des coquillages tels que les moules, les coques, les palourdes et les huîtres, ont été affectées. Les activités de ces fermes et installations de purification sont contrôlées par le Gouvernement de la région de la Galice.

3.5.2 Ces fermes et installations sont approvisionnées en eau de mer par des pompes dont les prises se trouvent sous la surface de l'océan. A la suite de la contamination des eaux, elles ont dû interrompre leurs activités ce qui a entraîné pour elles des pertes économiques. Une installation de purification est toujours fermée alors que les fermes piscicoles à terre et les autres installations de purification ont rouvert entre le 12 février et le 20 août 1993.

3.5.3 A sa 35ème session, le Comité exécutif a estimé que les pertes subies par ces fermes piscicoles et ces installations de purification devraient être considérées comme des dommages "causés par contamination", et que les demandes de ces exploitants au titre des préjudices économiques ainsi subis devraient être en principe recevables en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes de ce type (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.6). A ce jour, aucune demande d'indemnisation n'a été reçue pour ces exploitations.

3.6 Aquaculture près des côtes

3.6.1 La zone touchée par le déversement d'hydrocarbures abrite dans le secteur de Sada-Lorbé une importante industrie aquacole qui élève des moules, des saumons, des huîtres et des coquilles Saint-Jacques. La mytiliculture est la plus importante de ces activités car les moules représentent 80 % de la valeur totale des récoltes dans la zone. Il semblerait qu'un certain nombre de personnes aient subi des préjudices économiques à la suite du sinistre de l'AEGEAN SEA qui aurait eu un effet sur leurs activités.

3.6.2 Les moules sont élevées sur des cordes de 10 à 15 mètres de long accrochées à des radeaux flottants. Il y a dans le secteur touché quelque 111 radeaux exploités avec un permis qui compte chacun environ 500 cordes. Les moules élevées sur chaque radeau sont de taille variable étant donné qu'il y a plusieurs périodes d'ensemencement par an; à tout moment, l'on peut repérer jusqu'à quatre catégories de tailles différentes. La récolte se fait presque continuellement. Les huîtres et les coquilles Saint-Jacques sont également cultivées sur des radeaux, tandis que les saumons sont élevés dans des cages.

3.6.3 Il semble que 18 radeaux soient également utilisés sans permis pour l'élevage des moules dans la zone. Si leurs exploitants devaient soumettre des demandes, le même problème se poserait à leur égard que pour les pêcheurs non patentés dont il est question au paragraphe 3.4.8 ci-dessus.

3.6.4 D'après une résolution publiée le 12 avril 1993 par le Conseil des pêches de la région de la Galice, tous les produits cultivés dans le secteur de Sada-Lorbé devraient être détruits.

3.6.5 Les experts engagés par le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club ont eu très tôt des entretiens avec les autorités compétentes au sujet de l'état des produits aquacoles dans la zone sinistrée. Les experts ont pensé qu'il ne serait pas justifié de détruire tous ces produits. Toutefois, ils ont reconnu le 16 avril 1993 que, à l'approche de l'époque optimale pour le premier ensemencement de 1993, il était nécessaire de prendre des mesures pour limiter les conséquences du sinistre sur la production future des moules. Compte tenu des analyses alors disponibles qui montraient que les moules

étaient toujours altérées, les experts ont reconnu qu'il serait justifié de détruire une certaine quantité des moules les plus grosses qui étaient prêtes à être récoltées pour la vente afin de faire de la place pour le premier ensemencement de 1993 qui devait avoir lieu en mai/juin 1993. Cette destruction partielle n'a, toutefois, pas eu lieu. Par contre, les experts ont jugé prématuré de détruire les moules de taille inférieure qui étaient visées dans la résolution susmentionnée, ainsi que les autres espèces à savoir les saumons, les huîtres et les coquilles Saint-Jacques, étant donné que les traces d'altération pourraient disparaître grâce à un processus de dépuración naturelle.

3.6.6 La résolution a été mise en oeuvre le 9 août 1993. Les moules puis des saumons, des huîtres et des coquilles Saint-Jacques ont été retirés des radeaux et des cages, emmenés à terre par bateau puis transportés par la route jusqu'à une décharge dans une carrière à l'intérieur des terres. Cette destruction était terminée le 24 septembre, sauf dans des zones qui avaient été délibérément épargnées à la demande du UK Club et du FIPOL pour servir de référence et permettre de suivre le processus de dépuración, de croissance et de maturation.

3.6.7 A sa 35ème session, le Comité a estimé qu'il convenait d'admettre en principe les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques soumise par les aquaculteurs de la zone touchée par l'AEGEAN SEA qui élevaient des moules, du saumon, des huîtres et des coquilles Saint-Jacques (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.7).

3.6.8 L'Administrateur a signalé au Comité à sa 35ème session, qu'au cours de ses entretiens avec les autorités galiciennes, il leur avait clairement indiqué que le FIPOL ne verserait d'indemnités pour les produits détruits que si et dans la mesure où cette destruction était justifiée sur la base de preuves scientifiques et autres disponibles. La délégation espagnole a déclaré qu'il avait été décidé de détruire les produits mentionnés au paragraphe 3.6.4 non seulement parce que les petites comme les grosses moules étaient contaminées mais aussi parce qu'elles tombaient des cordages sur lesquels elles étaient élevées et que, de toute façon, il serait difficile de les commercialiser.

3.6.9 A sa 35ème session, le Comité exécutif a examiné la question générale de la position que le FIPOL devrait adopter en ce qui concerne les demandes d'indemnisation au titre de la destruction du poisson ou d'autres produits de la mer effectuée conformément aux ordres donnés par les autorités publiques ou les demandes pour des préjudices économiques résultant des décisions d'un gouvernement d'interdire la pêche ou d'imposer des zones d'exclusion par exemple. Le Comité a estimé que, en pareil cas, le FIPOL ne serait tenu de verser d'indemnités que si et dans la mesure où l'on pourrait considérer comme raisonnable la destruction des produits en question en se fondant sur les preuves scientifiques et autres disponibles et après s'être demandé, entre autres, si les produits avaient ou non été contaminés, si la contamination pouvait être amenée à disparaître avant la date normale de la récolte, si le fait de laisser les produits dans la mer risquait d'empêcher l'élevage de nouveaux produits et si les produits seraient vraisemblablement commercialisables au moment de la récolte normale.

3.6.10 Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation soumises au titre de leurs pertes économiques par les aquaculteurs de la zone atteinte par le sinistre de l'AEGEAN SEA si et dans la mesure où il était convaincu que la destruction des produits en question était raisonnable compte tenu des critères énoncés au paragraphe 3.6.9 ci-dessus.

3.6.11 Le Comité exécutif a invité les autorités compétentes de la région de la Galice et les personnes qui avaient l'intention de soumettre des demandes semblables à celles qui étaient visées au paragraphe 3.6.10 à permettre aux experts engagés par le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL d'avoir accès aux sites aquacoles et de prélever tous les échantillons des stocks de produits qu'ils jugeaient nécessaires, afin de faciliter l'évaluation des demandes d'indemnisation. L'Administrateur a été prié de tenter de maintenir en vie une portion représentative des moules et des autres espèces à détruire afin de suivre l'évolution de leur altération pour permettre au FIPOL d'évaluer le degré de contamination des produits à l'avenir.

3.6.12 Après la 35ème session du Comité exécutif, des représentants du Conseil des pêches de la Galice ont eu à Londres, en juillet 1993, des entretiens avec l'Administrateur, au sujet de la nécessité d'étayer par des preuves scientifiques la décision de détruire les produits aquacoles; l'Administrateur et les experts du FIPOL ont également traité de cette question dans un certain nombre de communications écrites qu'ils ont envoyées au Conseil des pêches. Le 6 août 1993, l'un des experts du FIPOL a pu participer à une plongée d'inspection dans la zone sinistrée. D'après lui, un examen visuel semblait indiquer que les moules qui avaient pourtant été négligées pendant des mois avaient bonne apparence et étaient toujours fermement fixées à leurs cordages. Il a signalé que, lorsqu'on les ouvrait pour les goûter, on ne détectait pas de traces d'hydrocarbures dans leur chair crue. L'expert n'avait guère vu de moules tombées au fond de la mer comme l'avaient signalé les biologistes du Conseil des pêches lors de précédentes plongées. En revanche, les cages à saumons et les poissons qu'elles contenaient étaient en piteux état mais, de l'avis de l'expert, il était impossible de déterminer dans quelle mesure cela était dû à la pollution par les hydrocarbures ou à d'autres facteurs.

3.6.13 Les experts du FIPOL ont essayé de suivre le processus de destruction des moules qui a commencé le 9 août 1993 et de trouver une justification à la décision de les détruire. Les analyses additionnelles effectuées le 29 juillet 1993 sur les moules étaient à leur avis peu concluantes. En outre, elles n'avaient pas été effectuées en aveugle contrairement à ce qu'avaient demandé les experts. Aucun renseignement n'a été fourni sur l'état du saumon. Certains des cordages à moules qui ont été laissés tels quels ont été marqués par les experts du FIPOL avec l'accord du Conseil des pêches afin de permettre le suivi du processus de dépuraison naturelle des moules.

3.6.14 Le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club ont demandé à un groupe de consultants espagnols de procéder à une analyse du marché et à des interviews afin d'établir si les produits de la mer altérés par les hydrocarbures puis épurés par un processus naturel seraient acceptés par les grossistes, les installations de purification, les transformateurs et les consommateurs. Les consultants ont déclaré que les moules en question étaient normalement commercialisées en Galice. Ils ont conclu que la vente de ces produits ne rencontrerait pas de résistance notable parmi les acheteurs nationaux mais que le marché des exportations risquait d'être plus sensible.

3.6.15 Les experts du FIPOL persistaient à penser, d'après les preuves disponibles, qu'il n'était pas justifié de détruire les produits de la zone atteinte.

3.6.16 Les aquaculteurs ont officieusement fait savoir qu'en août 1993 le Conseil des pêches avait évalué leur préjudice à Pts 3 150 029 250 (£16,2 millions), en tenant compte des pertes sur les ventes de moules, d'huîtres, de coquilles Saint-Jacques et de saumons de décembre 1992 à la fin de 1995. A ce jour, aucune pièce justificative n'a été soumise. Un examen préliminaire effectué par les experts du FIPOL semble indiquer qu'il n'y a pas de raison de s'attendre à des pertes à l'avenir. Néanmoins, l'évaluation du stock effectuée par le Conseil des pêches en 1992 et révisée en août 1993 constitue, à leur avis, un bon document de référence pour l'évaluation du dommage.

3.6.17 Un mytiliculteur a récemment présenté une demande s'élevant à Pts 494 517 681 (£2,5 millions) au titre de son manque à gagner. Cette demande est en cours d'examen.

3.7 Autres demandes examinées par le Comité exécutif à sa 35ème session

Magasins, café, bar

3.7.1 A sa 35ème session, le Comité exécutif a examiné des demandes d'indemnisation soumises par :

- a) le propriétaire d'une poissonnerie de La Corogne qui alléguait un manque à gagner résultant de la baisse de ses ventes de poissons et de coquillages de décembre 1992 à février 1993;
- b) un commerçant de La Corogne vendant des planches à voile et des appareils de pêche qui alléguait des pertes de recettes résultant du sinistre de l'AEGEAN SEA de décembre 1992 à février 1993;
- c) le plagiste exploitant un magasin, un café et un bar sur une plage légèrement polluée par les hydrocarbures de l'AEGEAN SEA, au titre de son manque à gagner dû à une baisse de ses ventes de décembre 1992 à mars 1993.

3.7.2 Compte tenu de la décision qu'il avait prise à la 34ème session de déclarer recevables, dans leur principe, les demandes d'indemnisation des propriétaires de certains magasins et restaurants pour des préjudices purement économiques nés du sinistre du HAVEN, le Comité a décidé que les demandes mentionnées au paragraphe 3.7.1 ci-dessus qui portaient sur des pertes prétendument causées par le sinistre de l'AEGEAN SEA devraient être en principe considérées comme indemnissables dans la mesure où il s'avérerait que les préjudices en question découlaient bien de ce sinistre. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de ces demandes.

3.7.3 On examine actuellement ces demandes en vue d'établir le montant des préjudices allégués.

Porteurs de poisson et remailleurs de filets travaillant à leur compte

3.7.4 A sa 35ème session, le Comité exécutif a examiné les demandes d'indemnisation suivantes :

- a) les demandes de travailleurs indépendants qui portaient habituellement des caisses de poisson à terre dans un port du secteur touché par le sinistre de l'AEGEAN SEA et qui avaient subi un manque à gagner du fait que la quantité de poisson débarquée dans le port avait diminué à la suite du sinistre;
- b) les demandes de travailleurs indépendants qui réparaient habituellement les filets des pêcheurs empêchés d'exercer leur activité du fait de l'interdiction de pêcher.

3.7.5 Le Comité exécutif a estimé que les pertes alléguées par ces deux groupes de travailleurs indépendants qui étaient mentionnés au paragraphe 3.7.4 ci-dessus devraient être considérées comme des dommages causés par contamination, puisque les activités des porteurs et les réparations effectuées par les remailleurs de filets faisaient partie intégrante des activités de pêche exercées dans la zone sinistrée. C'est pourquoi le Comité a décidé d'accepter ces demandes dans leur principe et a autorisé l'Administrateur à procéder à leur règlement définitif.

3.7.6 On examine actuellement ces demandes en vue d'établir le montant des préjudices allégués.

Préjudices subis par des employés licenciés

3.7.7 A sa 35ème session, le Comité exécutif a examiné un certain nombre de demandes d'indemnisation soumises par des personnes qui avaient été licenciées : certaines d'entre elles qui travaillaient dans des installations de purification avaient été congédiées lorsque l'interdiction de pêcher avait virtuellement stoppé les activités de leurs employeurs respectifs; d'autres étaient employées dans des élevages de moules au large qui avaient été fermés à la suite du sinistre, tandis qu'une personne employée à fileter le poisson disait avoir été congédiée du fait de la réduction des activités de l'usine de son employeur à la suite du sinistre.

3.7.8 Le Comité exécutif a estimé que les préjudices subis par les employés étaient une conséquence plus indirecte de la contamination que les pertes subies par les sociétés ou les personnes travaillant à leur compte, étant donné que ces préjudices résultaient des répercussions du déversement sur leurs employeurs qui avaient dû réduire leurs effectifs. Certes le Comité exécutif avait accepté, à sa 34ème session, les demandes d'entreprises de traitement du poisson pour leur manque à gagner, mais la contamination était éloignée d'un degré de plus des employés. C'est pourquoi le Comité a estimé que le préjudice de ces employés ne pouvait pas être considéré comme un dommage causé par contamination et ne relevait donc pas de la définition du "dommage par pollution". Il a par conséquent décidé que les demandes de ces employés devraient être rejetées. Les demandeurs ont été informés de la décision du Comité.

3.7.9 Certains demandeurs se sont déclarés déçus par la décision du Comité exécutif. L'Administrateur le signale au Comité pour examen.

3.8 Demandes renvoyées par la 35ème session

Atelier de réparation automobile

3.8.1 L'exploitant d'un atelier de réparation automobile situé dans la zone fermée par les autorités immédiatement après le sinistre a demandé à être indemnisé pour le préjudice découlant d'une fermeture de huit jours.

3.8.2 A sa 35ème session, le Comité exécutif s'est demandé si les pertes alléguées pouvaient être considérées comme un dommage causé par une mesure de sauvegarde, étant donné que l'on ne connaissait pas la raison principale qui avait motivé la fermeture de cette zone, celle-ci pouvant viser à prévenir la pollution ou à faciliter les opérations de nettoyage ou avoir une autre finalité. L'Administrateur a été chargé d'étudier cette demande plus avant.

3.8.3 Il semble que les autorités aient décidé de fermer la zone afin d'éviter que les mesures de sauvegarde, les opérations de nettoyage et les autres activités menées à la suite de l'échouement de l'AEGEAN SEA ne soient gênées par la présence du public. Les pertes alléguées par le demandeur pouvaient donc, de l'avis de l'Administrateur, être considérées comme un dommage relevant de mesures de sauvegarde. C'est pourquoi l'Administrateur estime que l'exploitant de cet atelier de réparation automobile devrait en principe avoir droit à des indemnités au titre de tout manque à gagner étayé par des pièces justificatives pendant les huit jours de fermeture.

Agents maritimes

3.8.4 Cinq agents maritimes ont réclamé des indemnités d'un montant total de Pts 2 714 875 (£15 340) au titre des pertes qu'ils auraient subies à la suite du sinistre de l'AEGEAN SEA du fait du détournement de navires attendus au port de La Corogne qui avait été fermé.

3.8.5 Les pertes alléguées par ces agents maritimes ne résultent pas directement d'une contamination mais sont la conséquence indirecte du détournement de navires attendus au port de La Corogne. C'est pourquoi l'on peut se demander si ces pertes constituent un dommage par contamination. Il ne semble toutefois pas qu'elles aient avec le sinistre un lien plus indirect que certains préjudices subis par les propriétaires ou exploitants des magasins, du café et du bar mentionnés au paragraphe 3.7.1 ci-dessus qui ont été acceptés en principe par le Comité à sa 35ème session. L'Administrateur pense donc que ces demandes devraient être en principe acceptées.

Pertes sur des locations

3.8.6 Une société suédoise qui affrète à temps un navire a soumis une demande afin de recouvrer le montant versé au propriétaire pour la location du navire qui n'avait pu être utilisé car il s'était trouvé immobilisé du 3 au 5 décembre 1993 dans le port de La Corogne fermé par les autorités.

3.8.7 Un propriétaire de navire a demandé une indemnisation pour avoir perdu six jours de location pour son navire qui devait quitter sa cale de réparation à La Corogne et en avait été empêché du fait de la fermeture du port.

3.8.8 Le port de La Corogne a été fermé en raison du déversement d'hydrocarbures. C'est pourquoi l'Administrateur pense que les préjudices allégués par l'affréteur à temps et le propriétaire du navire mentionnés aux paragraphes 3.8.6 et 3.8.7 devraient être considérés comme des dommages causés par contamination. Il propose donc que ces demandes soient acceptées dans leur principe.

Sociétés d'inspection des hydrocarbures

3.8.9 Deux sociétés d'inspection des hydrocarbures ont soumis des demandes d'indemnisation pour n'avoir pas pu travailler sur six navires-citernes qui avaient été détournés vers d'autres ports à la suite de la fermeture du port de La Corogne. L'une des demandes portait entre autres sur des travaux qui auraient été effectués sur l'AEGEAN SEA. Ces demandes s'élèvent au total à Pts 1 691 605 (£8 700).

3.8.10 De l'avis de l'Administrateur, il est possible que des quantités d'hydrocarbures correspondant à celles qui se trouvaient à bord des navires détournés arrivent ultérieurement au port de La Corogne sur d'autres navires dont les sociétés en question inspecteraient alors les cargaisons. L'Administrateur pense donc que ces demandeurs n'ont pas prouvé qu'ils avaient subi une perte économique. C'est pourquoi il propose que ces demandes soient rejetées.

Exploitant d'un transbordeur à passagers

3.8.11 L'exploitant d'un transbordeur à passagers soutient qu'à la suite de la marée noire causée par le sinistre de l'AEGEAN SEA, il a dû suspendre la desserte assurée entre Mugardos et Ferrol du 5 au 8 décembre 1992, période pendant laquelle le port de Mugardos était extrêmement pollué, et que le service a été ensuite irrégulier jusqu'au 15 décembre 1992. Il dit également avoir transporté moins de passagers que d'habitude en janvier et février 1993 du fait que la traversée était gâchée par la marée noire. Il réclame donc une indemnisation au titre de ses pertes.

3.8.12 L'Administrateur estime que le préjudice allégué par l'exploitant du transbordeur devrait être considéré comme un dommage par contamination dans la mesure où il a été causé par le déversement d'hydrocarbures; la demande devrait donc être acceptée dans son principe.

4 Procédure en limitation

4.1 Par une décision du 30 décembre 1992, le tribunal de La Corogne a ordonné au propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation dont il a fixé le montant à Pts 1 121 219 450 (£6,3 millions). Le tribunal ne s'est pas prononcé sur le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité.

4.2 Le fonds de limitation a été constitué le 20 janvier 1993 au moyen d'une garantie bancaire fournie par le UK Club au nom du propriétaire du navire, à raison du montant fixé par le tribunal.

5 Enquête sur la cause du sinistre

5.1 Le tribunal de La Corogne procède à une enquête sur la cause du sinistre dans le contexte d'une procédure criminelle. Le Gouvernement espagnol effectue une enquête administrative pour établir la cause de l'échouement.

5.2 Le FIPOL suivra ces enquêtes par l'intermédiaire de son avocat espagnol et des experts techniques dont les services pourraient s'avérer nécessaires.

6 Procédure devant le tribunal de La Corogne

6.1 Le 31 août 1993, le tribunal de La Corogne qui était saisi de la procédure criminelle contre le capitaine de l'AEGEAN SEA et le pilote chargé de faire entrer le navire dans le port a rendu une décision qui comportait entre autres les éléments suivants :

- i) Le capitaine de l'AEGEAN SEA et le pilote devaient fournir des garanties dans les sept jours, le capitaine à raison de Pts 8 milliards (£40 millions) et le pilote à raison de Pts 4 milliards (£20 millions).
- ii) Le UK Club et le FIPOL étaient conjointement et solidairement responsables avec le capitaine et le pilote jusqu'à concurrence des limites qui leur étaient applicables respectivement de par la loi. Ils devaient fournir une caution de Pts 12 milliards (£60 millions) dans les sept jours, faute de quoi le tribunal saisirait leurs biens conformément aux dispositions applicables du Code de procédure pénale.
- iii) Si le UK Club et le FIPOL ne fournissaient pas une caution suffisante, celle-ci devrait être offerte par le propriétaire de la cargaison (Repsol Petroleo SA) et le propriétaire de l'AEGEAN SEA (AEGEAN SEA Traders Corporation).

6.2 Le FIPOL a fait appel de cette décision. Il a soutenu qu'il n'était pas directement responsable en vertu de la Convention portant création du Fonds puisqu'il n'était tenu à réparation que lorsque les montants effectivement versés en vertu de la Convention sur la responsabilité civile étaient insuffisants pour honorer toutes les demandes d'indemnisation dans leur intégralité. Il a également déclaré que les poursuites criminelles étaient des actions contre les particuliers et qu'il n'y avait aucun lien entre le FIPOL et les accusés, à savoir le capitaine et le pilote.

6.3 Le tribunal a demandé aux parties de présenter leur défense sur le fonds des demandes d'indemnisation. Le FIPOL a soumis son mémoire au tribunal le 14 septembre 1993.

6.4 Dans ce mémoire, le FIPOL a soutenu que le pilote et le commandant militaire du port de La Corogne (Comandante Militar de Marina) étaient responsables de l'échouement. Il a ajouté que la responsabilité du pilote tenait au fait qu'il avait donné au capitaine l'ordre d'entrer dans le port à deux heures du matin, alors que les conditions météorologiques étaient mauvaises et qu'il savait qu'elles risquaient d'empirer. En outre, de l'avis du FIPOL, le pilote était responsable parce qu'il n'avait pas rencontré le navire à la station désignée pour l'embarquement du pilote, conformément aux règles de pilotage applicables. Pour ce qui est du commandant militaire du port, sa responsabilité découlait, de l'avis du FIPOL, du fait qu'il avait connaissance d'un ordre interdisant aux navires du type de l'AEGEAN SEA d'entrer dans le port à cette heure de la nuit, avec cette hauteur de marée et par un si mauvais temps.

6.5 A ce jour, des demandes d'un montant total de Pts 21 319 168 755 (£109 millions) ont été déposées au tribunal dans le cadre des poursuites criminelles. Les avocats et experts du Fonds n'ont pas encore pu procéder à l'examen détaillé de leurs descriptifs. Il semble toutefois que les demandes présentées au tribunal correspondent dans une grande mesure à celles qui ont été soumises au bureau conjoint des demandes d'indemnisation de La Corogne, bien qu'il y ait apparemment des divergences dans certains cas. En outre, un grand nombre des demandes soumises au tribunal se chevauchent en partie avec d'autres demandes.

6.6 Dans son mémoire, le FIPOL a traité de manière provisoire les diverses demandes et groupes de demandes présentés au tribunal. D'une façon générale, il a soutenu que la plupart des demandes n'étaient pas appuyées par suffisamment de pièces justificatives. Il a également déclaré que les montants réclamés étaient bien souvent excessifs. Il a soutenu, que dans bien des cas, il n'y avait pas de lien de cause à effet entre la pollution et le dommage allégué.

6.7 Le tribunal se prononcera dans un proche avenir sur la procédure qu'il suivra pour examiner les demandes. L'avocat et les experts du FIPOL rédigent actuellement un mémoire qui exposera leurs prétentions dans le détail.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à :

- a) prendre note des renseignements fournis dans le présent document;
- b) prendre note de la situation en ce qui concerne les demandes d'indemnisation visant :
 - i) les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde (paragraphe 3.2);
 - ii) les dommages aux biens (paragraphe 3.3);
 - iii) les marins-pêcheurs et ramasseurs de coquillages (paragraphe 3.4);
 - iv) les fermes piscicoles à terre et les installations de purification (paragraphe 3.5);
 - v) les installations aquacoles près des côtes (paragraphe 3.6);
 - vi) d'autres réclamations examinées par le Comité exécutif à sa trente-cinquième session (paragraphe 3.7.1 à 3.7.9);
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées au sujet des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, en particulier celles qui concernent :
 - i) un atelier de réparation automobile (paragraphe 3.8.1 à 3.8.3);

- ii) des agents maritimes (paragraphe 3.8.4 et 3.8.5);
 - iii) des pertes sur des locations (paragraphe 3.8.6 à 3.8.8);
 - iv) des sociétés d'inspection des hydrocarbures (paragraphe 3.8.9 et 3.8.10);
 - v) l'exploitant d'un transbordeur à passagers (paragraphe 3.8.11 et 3.8.12); et
- d) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne la procédure devant le tribunal de La Corogne (paragraphe 6).
-