



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

COMITE EXECUTIF
38ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.38/4
31 janvier 1994
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

AEGEAN SEA

Note de l'Administrateur

1 Le sinistre

1.1 Le 3 décembre 1992 au matin, 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. 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 poupe a continué de fumer pendant plusieurs jours, mais 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 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 en mer.

1.2 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. 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. Plusieurs kilomètres de côtes à l'est et au nord-est de La Corogne ont été souillés et la Ria de Ferrol a été gravement polluée.

1.3 Dans les zones auxquelles il était possible d'accéder depuis le rivage, on a essayé de récupérer les hydrocarbures flottants en utilisant des camions aspirateurs, des écrémeurs et des pompes. Environ 5 000 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été recueillis et transférés dans des installations locales de réception des hydrocarbures pour y être traités.

1.4 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.

1.5 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. 1 500 tonnes environ de matières ont été transportées jusqu'à une entreprise spécialisée dans l'évacuation des déchets pour y être traitées.

1.6 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. La situation s'améliorant, ces restrictions ont été levées et les activités de pêche ont repris leur cours normal en août 1993. Les restrictions ont touché quelque 3 000 pêcheurs, dont les pêcheurs de mollusques et crustacés.

1.7 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. Certaines installations aquacoles ont été légèrement touchées par cette altération tandis que les installations de purification ont été fermées pendant plusieurs mois. Toutes ces installations, à l'exception d'une, ont été réouvertes.

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 31 janvier 1994, 1 077 demandes représentant au total Pts 10 725 607 671 (£51 millions) avaient été reçues par le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation, 585 d'entre elles ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 58 895 152 (£279 120). Sur les demandes approuvées, 550 ont été acquittées à raison d'un montant total de Pts 40 542 226 (£192 140), 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 Des demandes d'indemnisation ont aussi été présentées au tribunal de La Corogne. Au 31 janvier 1994, ces demandes représentaient au total un montant de Pts 21 000 millions (£100 millions). Les avocats et les experts du FIPOL n'ont pas encore pu examiner en détail les documents concernant ces demandes. Il semble toutefois que les demandes d'indemnisation présentées au tribunal correspondent dans une large mesure à celles soumises au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation de La Corogne.

3.1.3 A sa 36ème session, le Comité exécutif a pris note de l'état de la procédure en justice concernant les demandes d'indemnisation déposées auprès du tribunal. Vu le montant élevé de ces demandes, le Comité exécutif a estimé qu'il faudrait faire preuve de prudence à ce stade lors du versement d'indemnités aux demandeurs afin de veiller au respect des dispositions de l'article 4.5 de la Convention portant création du Fonds concernant le traitement équitable des victimes. Le Comité a donc chargé l'Administrateur de se borner à ce stade à faire des paiements partiels au titre des demandes acceptées, lesquels ne devraient pas représenter plus de 30 à 40 % du montant approuvé (document FUND/EXC.36/10, paragraphe 3.3.21).

3.1.4 Etant donné l'incertitude entourant le montant total des demandes d'indemnisation, l'Administrateur a décidé de limiter, tout du moins au stade actuel, les versements effectués par le FIPOL à 25 % des dommages avérés, subis par les demandeurs respectifs.

3.2 Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

3.2.1 Le Gouvernement espagnol et certains de ses services administratifs, le Gouvernement de la région de la Galice et certaines autorités locales ont encouru des frais au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Le montant total de la demande du Gouvernement espagnol s'élève à Pts 1 059 235 549 (£5,1 millions). Le Gouvernement de la région de la Galice a présenté une demande d'indemnisation qui s'élève au total à Pts 175 173 776 (£830 200). Cinq autorités locales ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 596 058 933 (£2,8 millions). Il a été pris contact avec les demandeurs au sujet de ces demandes et des pièces supplémentaires à l'appui des demandes ont été requises.

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 1 280 287 740 (£6,1 millions) ont été reçues de 21 entrepreneurs. A ce jour, une demande a été réglée pour un montant de W/8941k

Pts 16 495 500 (£78 180), mais n'a pas encore été acquittée. Le versement se limitera à 25 % de ce montant. Les experts du FIPOL sont en train d'examiner les autres demandes et ont estimé que des pièces supplémentaires étaient nécessaires.

3.2.3 En outre, des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 4 300 000 (£20 400) ont été présentées par 20 particuliers qui auraient été employés par le Maire de Mugardos pour le nettoyage du littoral. Ces demandes font actuellement l'objet de négociations avec les demandeurs.

3.2.4 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).

3.2.5 Des entretiens ont eu lieu entre le personnel du Bureau conjoint des demandes d'indemnisation, les experts techniques nommés par le propriétaire du navire, le UK Club et le FIPOL et les représentants de diverses entreprises de remorquage et de ravitaillement d'autres engins qui avaient participé aux opérations de nettoyage. Les demandeurs ont été informés des points de vue du Club et des experts du Fonds en ce qui concerne le coût raisonnable des services rendus et leurs réponses sont attendues.

3.3 Domages à des biens

3.3.1 A la suite du sinistre, un certain nombre de maisons ont été souillées par la fumée des hydrocarbures embrasés. 200 demandes d'indemnisation au titre des frais encourus pour le nettoyage des maisons souillées ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 30 869 229 (£146 300). Un certain nombre de demandes ont été reçues au titre des frais encourus pour le nettoyage de yachts, de vedettes et d'autres embarcations souillées. 378 demandes ont été approuvées à raison d'un montant total de Pts 7 236 984 (£34 300). D'autres demandes de ce type sont en train d'être examinées.

3.3.2 Dix demandes d'un montant total Pts 6 966 306 (£33 000) ont été soumises au titre de la contamination des filets de pêche et de la perte de casiers à homards. Une demande a été réglée pour un montant de Pts 187 500 (£890) et un versement représentant 25 % de ce montant sera effectué prochainement. L'examen des autres demandes n'est pas terminé, faute de pièces justificatives suffisantes.

3.4 Marins-pêcheurs et pêcheurs de mollusques et crustacés

3.4.1 Des demandes ont été reçues de trois groupes de marins-pêcheurs et de pêcheurs de mollusques et crustacés, à savoir des pêcheurs indépendants de poissons, des pêcheurs indépendants de mollusques et crustacés et des associations (cofradías) représentant les pêcheurs de poissons et les pêcheurs de mollusques et de crustacés.

3.4.2 A sa trente-cinquième session, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation des marins-pêcheurs et des pêcheurs de mollusques et de crustacés pour le manque à gagner subi à la suite de la contamination résultant du sinistre de l'AEGEAN SEA, sous réserve que cette autorisation ne s'étende pas au préjudice qui pourrait être subi ultérieurement (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.3.5).

3.4.3 Une association a soumis une demande séparée d'un montant de Pts 2 492 422 000 (£11,8 millions). Cette association a reçu un versement partiel de Pts 28 millions (£132 700) du UK Club. Compte tenu de la situation concernant les demandes visées aux paragraphes 3.1.3 et 3.1.4 ci-dessus, ce paiement a été limité à 25 % des pertes évaluées sur la base des statistiques officielles publiées. Les entretiens se poursuivent avec cette association afin qu'elle fournisse des pièces justificatives permettant de quantifier les pertes subies par ses membres.

3.4.4 Des entretiens ont aussi eu lieu avec un comité représentant dix autres cofradías qui avaient présenté des demandes s'élevant à Pts 4 858 615 485 (£23 026 600). Ces entretiens se poursuivent en vue d'obtenir les pièces justificatives à l'appui des pertes subies par les membres. Dans l'intervalle, il a été convenu avec les demandeurs qu'un versement partiel devrait être effectué à raison d'un montant total de Pts 361 millions (£1,7 million), représentant 25 % des pertes évaluées sur la base des statistiques officielles. Ce versement devrait être effectué prochainement.

3.4.5 Des pêcheurs indépendants de poissons et de mollusques et crustacés ont soumis quelque 130 demandes, d'un montant total de Pts 2 110 699 421 (£10 millions) qui sont en train d'être examinées individuellement. A ce jour, trois de ces demandes d'indemnisation ont été définitivement réglées à raison d'un montant total de Pts 4 399 700 (£20 850) et les montants réclamés ont été versés. L'obstacle principal au règlement des autres demandes est le manque de pièces justificatives permettant de quantifier les pertes.

3.5 Aquaculture près des côtes

3.5.1 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.

3.5.2 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. Les experts engagés par le FIPOL, le propriétaire du navire et le UK Club ont pensé qu'il ne serait pas justifié de détruire tous ces produits. Toutefois, ils ont reconnu 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 saumons, les huîtres et les coquilles Saint-Jacques, étant donné que les traces d'altération pourraient disparaître grâce à un processus de déuration naturelle. La résolution a néanmoins été mise en vigueur le 9 août 1993 et la destruction s'est achevée le 24 septembre.

3.5.3 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 (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.11).

3.5.4 Les experts engagés par le FIPOL et le UK Club se sont efforcés d'obtenir des preuves suffisantes sous forme d'analyses d'échantillons de manière à pouvoir déterminer si la destruction des produits susmentionnés était justifiée. Ils n'ont pas réussi à ce jour à recueillir ces preuves et continuent donc de penser que la destruction totale des produits dans la zone touchée n'était pas suffisamment justifiée. Un programme de surveillance est en cours pour déterminer l'évolution de l'altération des moules.

3.5.5 Les aquaculteurs ont officieusement fait savoir qu'en août 1993, le Conseil des pêches avait évalué leurs préjudices à Pts 3 150 029 250 (£14,9 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. D'après un examen préliminaire effectué par les experts du FIPOL, il n'y a pas de raison de s'attendre à des pertes à l'avenir.

3.5.6 A sa 35ème session, le Comité a estimé que les demandes d'indemnisation au titre du préjudice économique soumissionnées par les aquaculteurs de la zone touchée par le sinistre de l'AEGEAN SEA qui élevaient des moules, du saumon, des huîtres et des coquilles Saint-Jacques étaient en principe recevables (document FUND/EXC.35/10, paragraphe 3.3.7).

3.5.7 Un mytiliculteur a présenté une demande d'un montant de Pts 494 517 881 (£2,3 millions) au titre du manque à gagner. Cette demande est actuellement examinée. Un montant partiel de Pts 23 millions (£109 000) qui représentait 25 % du préjudice évalué sur la base des statistiques officielles publiées, a été versé à ce demandeur.

3.6 Demandes d'indemnisation au titre de paiements de sécurité sociale

3.6.1 Des demandes ont été soumissionnées par deux établissements publics responsables du versement des indemnités de chômage, pour des montants respectifs de Pts 9 505 770 (£45 050) et Pts 6 897 323 (£32 700). Des indemnités avaient été versées à 32 personnes supposées avoir été licenciées en raison de la réduction du travail due aux restrictions imposées aux activités de pêche à la suite du sinistre.

3.6.2 L'un de ces établissements publics a soumis une demande de Pts 38 184 756 (£181 000) au titre du manque à gagner dû à une diminution des cotisations versées à la Caisse de sécurité sociale par les employeurs qui avaient réduit leur personnel.

3.6.3 De l'avis de l'Administrateur, les demandes visées aux paragraphes 3.6.1 et 3.6.2 ci-dessus ne sauraient être considérées comme relevant d'un "dommage causé par une contamination" et devraient donc être rejetées.

3.7 Paiements effectués par une autorité régionale et la CE

3.7.1 Le Conseil des pêches de la région de la Galice a versé des paiements à quelque 365 marins pêcheurs et quelque 1 535 pêcheurs de mollusques et crustacés qui avaient pu se livrer à leurs activités en raison des restrictions dues à la pollution. Chaque personne avait reçu un certain montant correspondant au nombre de jours pendant lesquels elle n'avait pu pêcher. Le Conseil des pêches réclame le remboursement des montants versés qui s'élèvent au total à Pts 438 383 000 (£2,10 millions). Il a toutefois été indiqué que cette demande pourrait être retirée.

3.7.2 En outre, la Communauté européenne (CE) a effectué des versements à distribuer entre les marins-pêcheurs et les pêcheurs de mollusques et crustacés. Le montant précis de ces versements et la manière dont ils ont été distribués ne sont pas encore connus.

3.7.3 L'Administrateur demande au Comité exécutif d'examiner la question de savoir si les montants versés par le Conseil des pêches et la CE devraient être déduits des indemnités que devront verser le propriétaire du navire et le FIPOL.

3.8 Agents maritimes

3.8.1 Deux agents maritimes ont réclamé des indemnités d'un montant total de Pts 2 714 875 (£12 870) au titre des pertes qu'ils auraient subies à la suite du sinistre de l'AEGEAN SEA du fait du détournement de cinq navires attendus au port de La Corogne qui avait été fermé.

3.8.2 Le Comité exécutif a examiné ces demandes à sa 36ème session. Au cours des délibérations, plusieurs délégations ont douté que les pertes alléguées par ces demandeurs puissent être considérées comme des "dommages causés par une contamination". Le Comité exécutif a décidé de charger l'Administrateur d'étudier ces demandes plus avant et de les lui soumettre pour examen à sa trente-huitième session (document FUND/EXC.36/10, paragraphes 3.3.13 et 3.3.14).

3.8.3 De nouvelles investigations ont révélé que quatre de ces navires devaient charger des produits pétroliers dans le port de La Corogne tandis que le cinquième navire aurait dû y faire escale pour décharger une cargaison de mélasse. De l'avis de l'Administrateur, il est probable que les mêmes navires ou d'autres navires auraient dû faire escale dans le port après sa réouverture pour charger les produits pétroliers en question et la cargaison de mélasse aurait dû être déchargée dans le port à une date ultérieure. Des frais d'agence auraient été alors normalement payés. L'Administrateur estime donc que les demandeurs n'ont pas prouvé qu'ils avaient subi un préjudice économique et propose que les demandes soient rejetées.

3.8.4 Il convient de noter qu'à sa 36ème session, le Comité exécutif a examiné les demandes de deux sociétés d'inspection des hydrocarbures qui n'avaient pu travailler sur six navires-citernes détournés vers d'autres ports à la suite de la fermeture du port de La Corogne. De l'avis du Comité exécutif, il était probable que les quantités d'hydrocarbures correspondant à celles qui se trouvaient à bord des navires détournés arriveraient ultérieurement au port de La Corogne sur d'autres navires, dont les sociétés en question inspecteraient la cargaison. Le Comité a donc pensé que ces demandeurs n'avaient pas prouvé qu'ils avaient subi un préjudice économique et a donc décidé de rejeter leurs demandes (document FUND/EXC.36/10, paragraphes 3.3.15 et 3.3.16).

4 Enquêtes sur les causes du sinistre

4.1 Le tribunal de La Corogne procède actuellement à une enquête sur les causes du sinistre dans le contexte d'une procédure pénale. Le Gouvernement espagnol effectue une enquête administrative pour établir les causes de l'échouement.

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

5 Procédure devant le tribunal de La Corogne

5.1 En vertu d'une décision rendue le 30 décembre 1992, le tribunal de La Corogne a ordonné au propriétaire du navire de déposer une caution d'un montant de Pts 1 121 219 450 (£5,3 millions). Cette somme correspond au montant estimatif de la limite de responsabilité applicable à l'AEGEAN SEA, mais le tribunal n'a pas pris de décision concernant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le 20 janvier 1993, le UK Club a procuré une garantie bancaire au nom du propriétaire du navire, à titre de caution du montant fixé par le tribunal.

5.2 Le 31 août 1993, le tribunal de La Corogne qui était saisi de la procédure pénale 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 (£38 millions) et le pilote à raison de Pts 4 milliards (£19 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 (£57 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).

5.3 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 pénales visaient des particuliers et qu'il n'y avait aucun lien entre le FIPOL et les accusés, à savoir le capitaine et le pilote. Cet appel a été rejeté étant donné qu'en vertu de la législation espagnole, les décisions de ce type ne pouvaient faire l'objet d'un appel, mais que la décision serait réexaminée dans le contexte du jugement définitif.

5.4 A sa 36ème session, le Comité exécutif a entériné le point de vue exposé par le FIPOL dans son appel (document FUND/EXC.36/10, paragraphe 3.3.18).

5.5 A sa 36ème session, le Comité exécutif s'est déclaré gravement préoccupé par la décision du tribunal de La Corogne. En effet, en exigeant du FIPOL qu'il fournisse une caution, le tribunal s'écartait de la Convention portant création du Fonds qui faisait partie de la législation espagnole. Le Comité a donné pour instruction à l'Administrateur de ne pas fournir de caution au tribunal. Il l'a également chargé de prendre toutes les mesures juridiques voulues pour protéger les avoirs du Fonds au cas où la décision du tribunal serait mise à exécution. En outre, il l'a chargé d'informer le Gouvernement espagnol de la position du FIPOL et des raisons qui l'avaient motivée (document FUND/EXC.36/10, paragraphe 3.3.20).

5.6 Dans son mémoire sur le bien-fondé des demandes d'indemnisation, 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 empiraient. 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.

5.7 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.

5.8 Le 10 décembre 1993, la Cour d'appel de La Corogne a révoqué une décision du tribunal de première instance datée du 10 juillet 1993 par laquelle ce dernier rejetait une pétition d'un syndicat selon laquelle il devrait être ordonné au commandant militaire du port de La Corogne et au responsable du terminal pétrolier de Repsol Petroleo SA de porter témoignage. La raison du rejet invoquée par le tribunal de première instance était que la pétition avait été présentée trop tard. La Cour d'appel a décidé que les

W/8941k

témoignages demandés devraient être recueillis et qu'une nouvelle audience devrait avoir lieu pour permettre aux parties de présenter leur mémoire et témoigner du bien-fondé des demandes d'indemnisation. Il semble donc qu'en conséquence de la décision de la Cour d'appel, la décision du tribunal de première instance datée du 31 août 1993 ne soit plus applicable.

5.9 Le tribunal de première instance se prononcera dans un proche avenir sur la procédure à suivre pour l'examen des demandes. L'avocat et les experts du FIPOL rédigent actuellement un mémoire en défense détaillé.

6 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) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait jugées nécessaires au sujet des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, en particulier celles qui concernent :
 - i) les paiements de sécurité sociale (paragraphe 3.6);
 - ii) les paiements effectués par une autorité régionale et la CE (paragraphe 3.7);
 - iii) les agents maritimes (paragraphe 3.8); et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il pourrait juger appropriées en ce qui concerne la procédure devant le tribunal de La Corogne (paragraphe 5).