



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

COMITE EXECUTIF
44ème session
Point 3 de l'ordre du jour

FUND/EXC.44/4
20 septembre 1995
Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FIPOL

AEGEAN SEA

Note de l'Administrateur

1 Introduction

1.1 Le 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 évacués par hélicoptère après l'échouement. Le navire qui transportait environ 80 000 tonnes de brut 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 se consumer pendant plusieurs jours, mais est demeurée largement intacte. Elle renfermait encore 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 S'agissant des opérations de nettoyage, on se reportera aux paragraphes 1.2 à 1.4 du document FUND/EXC.40/5.

1.3 Le présent document fait état de la situation en ce qui concerne le règlement des demandes d'indemnisation. Il contient également des renseignements sur la procédure judiciaire devant les tribunaux espagnols.

2 Effets sur la pêche

2.1 Le conseil des pêches de la région de la Galice a complètement interdit la pêche dans la zone sinistrée qui comprenait les eaux proches de la côte ainsi que le littoral. La situation s'améliorant, ces

restrictions ont été levées et les activités de pêche ont repris leur cours normal en août 1993. Ces restrictions ont touché quelque 3 000 pêcheurs et ramasseurs de coquillages.

2.2 L'élevage des moules sur des radeaux est très développé dans la Ría 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 ont été rouvertes.

3 Traitement des demandes d'indemnisation

3.1 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 leur distribue les formulaires de demande d'indemnisation fournis par le FIPOL. Le FIPOL, le propriétaire du navire et l'assureur P & I du propriétaire du navire (à savoir la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, dénommé "le UK Club") ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint qui reçoit et traite les demandes d'indemnisation. Ce Bureau conjoint des demandes d'indemnisation collabore étroitement avec les autorités espagnoles et les demandeurs afin de faciliter le traitement des demandes.

3.2 Le mardi 20 juin 1995, à 10 heures 30 du matin, quelque 20 représentants des cofradías de pêcheurs sont entrés dans le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Ils manifestaient contre l'intention qui était prêtée au FIPOL d'esquiver sa responsabilité concernant l'indemnisation des personnes affectées par le déversement d'hydrocarbures de l'Aegean Sea. Les manifestants ont occupé une anti-chambre et l'un des trois bureaux, empêchant dans un premier temps le personnel de sortir des locaux du Bureau. Les manifestants, en dépit de leur refus de quitter les lieux bien qu'ils y aient été invités par le personnel du Bureau, se sont agréablement comportés. L'Administrateur a immédiatement informé le Gouvernement espagnol ainsi que les autorités locales de la situation. A 6 heures du soir, plusieurs tentatives visant à persuader les manifestants de quitter les locaux ayant échoué, le personnel du Bureau a appelé la police. Les manifestants ont quitté le bâtiment dans le calme à 8 heures du soir après avoir parlé avec la police.

4 Demandes d'indemnisation

Situation générale

4.1 Au 15 septembre 1995, 1 270 demandes représentant au total Pts 24 585 472 542 (£128 millions) avaient été reçues par le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Des indemnités ont été versées au titre de 793 demandes à raison d'un montant total de Pts 1,414 millions (£7,4 millions). Sur ce montant, le UK Club a effectué un paiement de Pts 782 millions (£3,9 millions) et le FIPOL Pts 632 millions (£3,3 millions).

4.2 Des demandes d'indemnisation d'un montant total de quelque Pts 20,765 milliards (£101 millions) ont aussi été présentées au tribunal de première instance de La Corogne. Ces demandes correspondent dans une large mesure à celles soumises au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Les avocats et les experts du FIPOL examinent actuellement les descriptifs de ces demandes.

4.3 Vu le montant élevé des demandes présentées au tribunal, le Comité exécutif a estimé, à sa 36ème session, 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, lesquelles ne devraient pas représenter plus de 30 à 40% du montant approuvé (document FUND/EXC.36/10,

paragraphe 3.3.21). Le montant total des demandes d'indemnisation étant incertain, l'Administrateur a décidé de limiter les versements effectués par le FIPOL à 25% des dommages avérés subis par chaque demandeur.

4.4 Compte tenu de certains renseignements fournis par les autorités espagnoles en octobre 1994, l'Administrateur a informé le Comité exécutif, à sa 41ème session, qu'à son avis, l'incertitude qui planait sur le montant total des demandes s'était quelque peu dissipée. Le Comité a noté que l'Administrateur avait, en conséquence, décidé d'augmenter les paiements partiels à 40% des préjudices subis par demandeur tels qu'évalués par le FIPOL sur l'avis de ses experts au moment où il aurait à effectuer un paiement partiel ou un paiement partiel additionnel. Le Comité a appuyé la décision de l'Administrateur (document FUND/EXC.41/2, paragraphes 4.1.4 et 4.1.5).

4.5 Les Espagnols ont exprimé leur mécontentement, notamment au travers des médias et des manifestations de La Corogne, à propos des délais nécessaires au règlement des demandes d'indemnisation et au versement des indemnités. L'Administrateur estime que le retard enregistré dans le règlement des indemnités et dans le versement des indemnités provient, dans le cas de l'Aegean Sea, du fait que les demandeurs les plus importants n'ont pas présenté les documents ou autres pièces justificatives nécessaires à l'évaluation des pertes véritablement subies, en dépit de ses demandes réitérées effectuées soit par l'entremise du Bureau Conjoint des demandes d'indemnisation, soit directement auprès des demandeurs. Conformément à la décision prise par le Comité exécutif et par l'Assemblée lorsqu'elle a souscrit aux conclusions du 7ème Groupe de travail intersessions, l'Administrateur a informé les demandeurs que les indemnités ne pourraient être versées qu'aux demandeurs qui auraient justifié leurs pertes (documents FUND/A.17/35, paragraphe 26.5 et FUND/A.17/23, paragraphe 7.2.33).

4.6 En juillet 1995, les représentants du Gouvernement espagnol et du Gouvernement de la région de la Galice ont rencontré l'Administrateur à Londres afin d'examiner comment il serait possible d'évoluer vers un règlement amiable des groupes de demandes d'indemnisation les plus importants, à savoir ceux qui portent sur la pêche et sur l'aquaculture. Ces négociations sont en cours.

Frais de nettoyage

4.7 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. Une partie des opérations de nettoyage en mer et à terre a été effectuée par des entrepreneurs engagés par les autorités.

4.8 A ce jour, 99 demandes d'un montant total de l'ordre de Pts 4,931 milliards (£25,7 millions) ont été reçues au titre des frais de nettoyage. Des paiements partiels d'un montant total de Pts 28 millions (£143 400) ont été versés à 32 demandeurs. Des paiements partiels d'un montant total de Pts 90 millions (£461 500) doivent être versés à deux demandeurs dans un proche avenir. Les demandes restantes sont en cours d'évaluation.

Dommages à des biens

4.9 Un certain nombre de maisons ont été souillées par la fumée des hydrocarbures embrasés et ont dû être nettoyées. Des yachts et d'autres bateaux ont également été contaminés. Des paiements d'un montant total de Pts 47,5 millions (£242 200) ont été versés pour le règlement de 699 demandes au titre du nettoyage de maisons et de bateaux.

Aquaculture près des côtes

4.10 La zone touchée par le déversement d'hydrocarbures abrite dans le secteur de Sada-Lorbé d'importants élevages aquacoles de moules, de saumons, d'huîtres et de coquilles Saint-Jacques. La mytiliculture est la plus importante de ces activités car les moules représentent plus de 80% de la valeur totale des récoltes.

4.11 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 devaient 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 moules de 1993, il était nécessaire de prendre des mesures pour limiter les conséquences du sinistre sur la production future. Compte tenu des résultats 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 dépuration naturelle. La résolution a néanmoins été mise en vigueur le 9 août 1993 et la destruction s'est achevée le 24 septembre.

4.12 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. Un programme de surveillance a été exécuté pour déterminer le degré de dépuration des moules.

4.13 En avril 1994, l'Administrateur a admis que d'après les résultats des analyses qu'il avait reçues, il n'était pas déraisonnable de détruire les moules et les saumons d'une taille commercialisable qui auraient été récoltés en 1993. Pour ce qui est de la position de principe adoptée par le FIPOL à l'égard des demandes relatives à la destruction des poissons et des coquillages d'élevage, on se reportera au rapport du Groupe de travail intersessions sur les travaux de sa 7ème réunion (document FUND/A.17/23, paragraphe 8.11.2 à 8.11.5).

4.14 Quinze demandes d'un montant total de Pts 4,723 milliards (£24,6 millions) ont été reçues au titre des préjudices subis par des élevages de palourdes, de moules, de turbots et de saumons. Les renseignements donnés à l'appui de ces demandes sont très restreints. Sur la base de ces renseignements et après avoir examiné les statistiques officielles publiées par le Conseil des pêches, le FIPOL et le UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis, à la suite de laquelle des paiements partiels ont été effectués au titre de huit demandes d'un montant total de Pts 378 728 000 (£1,9 million). Tous les demandeurs ont été invités à soumettre de plus amples justificatifs afin que leurs demandes puissent être évaluées correctement.

4.15 Des demandes d'un montant total de Pts 139 282 181 (£721 700) ont été reçues au titre des préjudices subis par des élevages intertidaux de plusieurs espèces de palourdes et de clovisses. L'une de ces fermes, située en dehors de la zone atteinte par la pollution par les hydrocarbures, ne dispose pas d'élément de preuve qu'un préjudice quelconque ait été subi. Pour ce qui est des deux autres fermes qui sont situées dans la zone atteinte, les renseignements donnés à l'appui de leurs demandes sont très restreints. Sur la base de ces renseignements, les experts du FIPOL et du UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis à la suite de laquelle un demandeur a reçu un paiement partiel de Pts 760 000 (£3 940) en avril 1995. Les deux demandeurs ont été invités à soumettre des pièces justificatives supplémentaires.

Installations de dépuration

4.16 Des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 2,067 milliards (£10,7 millions) ont été reçues de huit installations de dépuration. Sur la base des renseignements limités qui leur ont été fournis, les experts du FIPOL et du UK Club ont procédé à une évaluation provisoire des préjudices subis par trois de ces demandeurs, à l'issue de laquelle ces demandeurs ont reçu des paiements partiels d'un montant total de Pts 130 millions (£664 626).

Aquaculture sur le littoral

4.17 Trois fermes piscicoles sur le littoral de la zone atteinte, dont deux élèvent du turbot et l'une élève du turbot et du saumon, ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de Pts 2,041 milliards (£10,6 millions) au titre de la perte alléguée de leur stock due à la pollution. L'un de ces demandeurs a reçu un paiement partiel de Pts 32 millions (£156 100) en mars 1995, tandis qu'un autre demandeur doit prochainement recevoir un paiement partiel de Pts 28,8 millions (£150 000). Tous les demandeurs ont été invités à soumettre de plus amples justificatifs.

Marins pêcheurs et ramasseurs de coquillages

4.18 Quelque 3 680 pêcheurs et ramasseurs de coquillages ont soumis des demandes d'un montant total de Pts 10,276 milliards (£53,5 millions). Certaines de ces demandes ont été soumises par des particuliers tandis que d'autres l'étaient par des groupes. Des paiements partiels d'un montant total de Pts 788,5 millions (£4 millions) ont été versés à ces demandeurs en 1993, 1994 et 1995. Trois demandeurs ont obtenu l'intégralité des sommes demandées qui s'élevaient au total à Pts 3 068 668 (£16 000).

4.19 Le FIPOL a tenu plusieurs réunions en 1994 et en 1995 avec les représentants d'un certain nombre de pêcheurs et de ramasseurs de coquillages en vue de discuter du traitement des demandes d'indemnisation. L'Administrateur a invité à maintes reprises les demandeurs à fournir davantage de renseignements pour justifier les préjudices subis afin de permettre au UK Club et au FIPOL d'évaluer correctement leurs demandes et d'effectuer des paiements partiels supplémentaires. Un certain nombre de pièces justificatives ont été présentées début mars 1995. Ces documents ont été examinés par les experts du FIPOL qui n'ont toutefois pas été en mesure d'augmenter leurs évaluations antérieures des pertes véritablement subies puisque les documents présentés ne contenaient pas d'éléments leur permettant de le faire.

4.20 Les statistiques officielles recueillies par le Centre d'information de la pêche et des coquillages (Centro Informacion Pesquera e Marisquera (CIPEM)) constituent un élément important pour évaluer les demandes émanant des secteurs piscicoles et conchyliques. Selon les demandeurs, les statistiques du CIPEM sous-évaluent largement le revenu réel des pêcheurs et des ramasseurs de coquillages. Le Conseil des pêches de la région de la Galice a souscrit aux suggestions selon lesquelles les relevés statistiques effectués par le CIPEM étaient largement erronés. Les experts du FIPOL acceptent que les données du CIPEM puissent ne pas être complètes mais ils estiment toutefois que ces données doivent être considérées comme un élément valable et indispensable de l'évaluation, en particulier dans les cas où les demandes sont accompagnées de pièces justificatives insuffisantes.

Coût de l'enlèvement des hydrocarbures de l'Aegean Sea

4.21 Comme cela a été mentionné au paragraphe 1.1 susvisé, la poupe de l'Aegean Sea renfermait environ 6 500 tonnes de brut et 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Les hydrocarbures ont été enlevés de l'épave sur la base de l'Accord général de sauvetage du Lloyd's de 1990 (LOF 1990) conclu entre le propriétaire du navire et une société d'assistance (Smit Tak).

4.22 Le propriétaire du navire a effectué un versement d'un montant de Florin 17,5 millions (£7 millions) à Smit Tak conformément à son obligation contractée en vertu du LOF. Ce montant a été conclu entre les parties contractuelles aux termes de négociations prolongées. Le FIPOL n'a pas participé à ces négociations.

4.23 Le propriétaire du navire a présenté une demande de remboursement du montant conclu avec Smit Tak. Cette demande soulève plusieurs questions de principes dont l'importance dépasse l'affaire de l'Aegean Sea. Certaines questions analogues doivent par exemple être traitées dans le contexte d'une demande d'indemnisation correspondante née du sinistre du Braer. Il convient de se reporter à un document distinct qui traite de ces questions (document FUND/EXC.44/14).

5 Enquêtes sur la cause du sinistre

5.1 Le tribunal de La Corogne procède actuellement à une enquête sur la cause du sinistre dans le contexte d'une procédure pénale. Le FIPOL suit cette enquête par l'intermédiaire de son avocat espagnol.

5.2 Une commission créée par l'Administration espagnole a enquêté sur la cause du sinistre. Elle a conclu que le capitaine de l'*Aegean Sea* était en grande partie responsable du sinistre et que les conditions météorologiques, qui s'étaient rapidement détériorées immédiatement avant le sinistre, avaient contribué à l'échouement. En consultation avec le propriétaire du navire et le UK Club, le FIPOL a présenté des observations concernant le rapport de la Commission. Par la suite, les autorités espagnoles ont fait savoir à l'Administrateur qu'étant définitif le rapport ne pourrait tenir compte des observations du FIPOL.

5.3 Le navire battait pavillon grec et son capitaine était un ressortissant grec breveté par les autorités grecques. Le Ministère grec de la marine marchande a ordonné une enquête sur les actions du capitaine et sur le sinistre. Les poursuites judiciaires entamées en Grèce contre le capitaine ont été ajournées dans l'attente des conclusions de l'enquête officielle. Cette enquête a conclu que le capitaine n'était pas fautif et que le sinistre était un cas de force majeure, un acte de Dieu. Les autorités grecques ont arrêté la procédure pénale.

6 Procédure devant le tribunal de La Corogne

6.1 Une procédure pénale a été engagée devant le tribunal de première instance de La Corogne contre le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne.

6.2 Le 30 décembre 1992, le tribunal de première instance de La Corogne a ordonné, dans le contexte de la procédure pénale qu'il avait engagée, au propriétaire du navire de déposer une caution d'un montant de Pts 1 121 219 450 (£5,5 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 de limitation du propriétaire du navire. Le 20 janvier 1993, le UK Club a, au nom du propriétaire du navire, fourni à titre de caution une garantie bancaire pour le montant fixé par le tribunal.

6.3 Le 31 août 1993, le tribunal saisi de la procédure pénale a rendu une décision qui comportait les éléments suivants:

- ▶ Le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote devaient fournir des garanties dans les trois jours, le capitaine à raison de Pts 8 milliards (£42 millions) et le pilote à raison de Pts 4 milliards (£21 millions).
- ▶ 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 (£63 millions) dans les trois jours, faute de quoi le tribunal saisirait leurs biens conformément aux dispositions applicables du Code de procédure pénale.
- ▶ 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), le propriétaire de l'*Aegean Sea* (Aegean Sea Traders Corporation), et l'Etat espagnol.

6.4 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 seraient réexaminées dans le contexte du jugement définitif.

6.5 A sa 36ème session, le Comité exécutif s'est déclaré préoccupé par la décision du tribunal qui, en exigeant du FIPOL qu'il fournisse une caution, s'écartait de la Convention portant création du Fonds qui faisait partie du droit espagnol. Le Comité a donné pour instructions à l'Administrateur de ne pas fournir de caution au tribunal (document FUND/EXC.36/10, paragraphe 3.3.20).

6.6 Dans son mémoire provisoire sur le bien-fondé des demandes d'indemnisation présenté en septembre 1993, 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 empiéraient. 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.

6.7 Le tribunal a déclaré que le commandant militaire du port n'était pas responsable. Il est possible que cette question soit rouverte au cas où les poursuites pénales révéleraient que le commandant militaire est en fait responsable.

6.8 Le tribunal de première instance devait tenir des audiences dans le cadre de la procédure pénale pendant quatre semaines à partir du 13 mars 1995. Dans le cadre de cette procédure, le tribunal aurait également été appelé à examiner les demandes d'indemnisation présentées. Le capitaine de l'*Aegean Sea* ne s'étant pas présenté à l'audience, le tribunal a reporté la procédure pénale à une date ultérieure. Les audiences devraient avoir lieu au début de 1996.

6.9 Un certain nombre de demandeurs qui ont présenté des demandes d'indemnisation au Bureau conjoint des demandes d'indemnisation n'ont pas présenté de réclamations au plan pénal. La plupart ont indiqué qu'ils présenteraient ultérieurement leurs réclamations dans le cadre de la procédure civile qu'ils engageront contre le propriétaire du navire, son assureur et le FIPOL.

6.10 Il conviendrait de noter que lorsqu'une procédure pénale a été engagée contre un défendeur, il n'est pas possible d'intenter une action au titre d'une demande d'indemnisation contre ce même défendeur dans le cadre d'une procédure civile distincte tant que la procédure pénale n'a pas été clôturée.

6.11 Les demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure pénale dépassent le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. Il est probable que des demandes d'indemnisation seront également intentées contre le propriétaire du navire, son assureur et le FIPOL dans le cadre d'une procédure civile distincte, lorsque la procédure pénale aura été achevée. Si le montant total déterminé par les tribunaux devait dépasser le montant maximal disponible, l'Administrateur estime que les tribunaux respectifs auraient des difficultés à veiller au respect des dispositions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds concernant le traitement équitable des victimes (article V.4 de la Convention sur la responsabilité civile et article 4.5 de la Convention portant création du Fonds). A sa 42ème session, le Comité exécutif a indiqué qu'il partageait les préoccupations de l'Administrateur à cet égard (document FUND/EXC.42/11, paragraphe 3.3.15).

6.12 Aux termes de l'article III, alinéa 4 de la Convention sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage par pollution, qu'elle soit ou non fondée sur la présente

convention, ne peut être introduite contre les préposés ou mandataires du propriétaire. Le capitaine entre clairement dans la catégorie des "préposés du propriétaire". Des demandes de réparation ont toutefois été introduites contre le capitaine de l'*Aegean Sea* dans le cadre d'une procédure pénale.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document;
- b) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées sur les demandes nées du sinistre; et
- c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées sur les poursuites judiciaires en cours (paragraphe 6).
