



FONDS INTERNATIONAL
D'INDEMNISATION DE
1971 POUR LES DOMMAGES
DUS A LA POLLUTION PAR
LES HYDROCARBURES

COMITE EXECUTIF
50ème session
Point 3 de l'ordre du jour

71FUND/EXC.50/13
14 octobre 1996

Original: ANGLAIS

SINISTRES METTANT EN CAUSE LE FONDS DE 1971

Sinistres de l'*ILIAD*, du *KIHNU*, du *VISTABELLA* et du *KRITI SEA*, et
déversement de source inconnue survenu au Maroc

Note de l'Administrateur

1 Introduction

Le présent document fait le bilan de la situation en ce qui concerne les sinistres de l'*Iliad*, du *Kihnu*, du *Vistabella* et du *Kriti Sea*, ainsi que le déversement de source inconnue survenu au Maroc.

2 Vistabella

(Caraïbes, 7 mars 1991)

2.1 La barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), qui était immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportait environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, était en cours de remorquage entre une installation d'entreposage des Antilles néerlandaises et Antigua. Le câble de remorque a lâché et la barge a coulé à une profondeur de plus de 600 mètres à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.

2.2 Au total, cinq juridictions ont été touchées. Toutefois, seuls les dommages de pollution survenus dans le département français de la Guadeloupe et dans les Iles Vierges britanniques pouvaient être indemnisés par le Fonds de 1971. L'Etat indépendant de Saint-Kitts-et-Nevis n'était pas Membre du Fonds de 1971 à la date du sinistre. Ni Porto Rico, ni les Iles Vierges américaines ne sont couverts par la Convention portant création du Fonds. Le Royaume des Pays-Bas n'a pas étendu l'application de la Convention aux Antilles néerlandaises.

2.3 La barge *Vistabella* n'était couverte par aucun Club P & I. Elle avait souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité. Cette compagnie a fait valoir que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire est estimé à FF 2 354 000 (£291 000). Un fonds de limitation n'a pas été constitué. Il semble peu probable que le propriétaire du navire soit en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention sur la responsabilité civile,

à moins d'être assuré de manière appropriée. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite, à diverses reprises, de coopérer dans le cadre de la procédure de règlement.

2.4 Le Fonds de 1971 a versé au Gouvernement français des indemnités d'un montant de FF8 127 519 (£986 500) pour les opérations de nettoyage. Des indemnités ont été versées à des particuliers de Saint-Barthélemy et des Iles Vierges britanniques, ainsi qu'aux autorités des Iles Vierges britanniques, à raison de FF110 010 (£11 040), US\$6 100 (£3 200) et US\$2 000 (£1 000), respectivement. Les nouvelles demandes formées contre le FIPOL sont frappées de prescription.

2.5 Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de grande instance de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la Marine française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et a acquis par subrogation la demande du Gouvernement français. Ce dernier s'est retiré de la procédure.

2.6 Lors d'un jugement rendu le 4 juillet 1996, le tribunal de grande instance a déclaré que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'était pas applicable, étant donné que le *Vistabella* battait le pavillon d'un Etat (Trinité-et-Tobago) qui n'était pas Partie à cette convention, et a donc appliqué la législation française. Le tribunal a accepté que, au titre de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter des poursuites directement contre l'assureur de celui-ci. Le tribunal a déclaré qu'il n'avait pas compétence pour examiner le recours porté par le Fonds de 1971 pour les dommages causés dans les Iles Vierges britanniques et lui a accordé le droit de recouvrement de la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés dans les territoires français, soit FF8 239 858.

2.7 La question qui se pose est de savoir si le Fonds de 1971 devrait faire appel de ce jugement. L'Administrateur estime que le jugement du tribunal était erroné sur deux points: premièrement, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile faisant partie de la législation française s'applique en cas de dommages causés dans un Etat Partie à cette convention, quel que soit l'Etat d'immatriculation du navire; deuxièmement, les tribunaux français ont compétence, en vertu de l'article IX.1 de la Convention, pour examiner les demandes pour dommages causés dans un Etat contractant. C'est ce qui s'est passé en Italie, où les demandes portant sur les dommages causés en France ont été acceptées par le tribunal de première instance à Gênes (Italie).

2.8 On peut se demander, toutefois, si le Fonds aurait intérêt à faire appel. La décision du tribunal en ce qui concerne l'applicabilité des conventions n'aurait guère valeur de précédent pour d'autres affaires. Ainsi qu'il est mentionné ci-dessus, le tribunal a accordé au Fonds de 1971 le remboursement de la totalité du montant versé par celui-ci pour les dommages causés dans les territoires français. Le montant de la demande subrogée au titre des dommages causés dans les Iles vierges britanniques est très faible (£4 200). Si, toutefois, toute autre partie faisait appel, le Fonds serait fondé à soulever ces points.

2.9 L'Administrateur soumet à l'examen du Comité exécutif la question de savoir si le Fonds devrait faire appel du jugement.

3 Kihnu (Estonie, 16 janvier 1993)

Le sinistre

3.1 Le navire-citerne estonien *Kihnu* (949 tjb) s'est échoué à proximité du port de Tallin (Estonie). Le navire transportait environ 1 000 tonnes de fuel-oil lourd et 460 tonnes d'huile diesel. Quelque 100 tonnes de fuel-oil lourd et 40 tonnes d'huile diesel se seraient déversées à la suite de l'échouement.

3.2 Les autorités estoniennes ont procédé à certaines opérations de nettoyage.

3.3 En réponse à une requête faite par les autorités estoniennes en vertu de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki), l'Agence finlandaise de l'environnement a dépêché en Estonie deux navires anti-pollution et un hélicoptère afin d'assister les autorités estoniennes dans la lutte contre le déversement.

3.4 Il convient de noter que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds sont entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993, c'est-à-dire après le sinistre du *Kihnu*.

3.5 Le propriétaire du navire *Kihnu* au moment du sinistre était une société estonienne, AS PKL Ltd. Le navire avait contracté une assurance P & I auprès de l'Ocean Marine Mutual Protection and Indemnity Association Ltd, qui est inscrite dans les îles Turks et Caicos (Antilles britanniques).

3.6 A sa 49ème session, le Comité exécutif a estimé que, bien que la demande des autorités finlandaises concerne des opérations entreprises dans les eaux territoriales d'un Etat non Membre, les mesures prises visaient à prévenir ou à limiter les dommages par pollution sur le territoire ou la mer territoriale de la Finlande, laquelle était un Etat Membre du Fonds de 1971. Le Comité a donc décidé que les mesures prises par les autorités finlandaises relevaient en principe du champ d'application de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.4.6).

Demandes d'indemnisation

3.7 En décembre 1995, l'Agence finlandaise pour l'environnement a présenté au Fonds de 1971 une demande d'un montant de FM713 055 (£100 000). A l'issue de l'examen de la demande, les experts du Fonds de 1971 ont sollicité de plus amples informations auprès des autorités finlandaises. Le complément d'information fourni par les autorités est en cours d'examen.

3.8 A sa 49ème session, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de découvrir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure, les autorités finlandaises avaient pris les mesures nécessaires pour recouvrer le montant correspondant aux frais encourus auprès du propriétaire du navire et de son assureur ou encore, auprès des autorités estoniennes, et d'étudier si le montant réclamé était raisonnable. L'Administrateur a été également chargé d'examiner le rapport entre des accords régionaux applicables sur la coopération en ce qui concerne des déversements d'hydrocarbures et le régime d'indemnisation établi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds. Ces questions sont en cours d'enquête.

Action en justice

3.9 Par l'intermédiaire de l'Agence finlandaise pour l'environnement, la Finlande a engagé une action en justice contre le Fonds de 1971 auprès du tribunal d'instance d'Helsinki le 16 janvier 1996, à savoir, le dernier jour de la période de prescription de trois ans prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Selon la loi finlandaise, il suffit qu'une action soit introduite devant un tribunal avant l'expiration de cette période. Pour cette raison, la demande de la Finlande n'est pas frappée de prescription. L'assignation a été signifiée au Fonds de 1971 le 20 juin 1996.

3.10 L'Administrateur a été informé que la Finlande a également engagé une action en justice auprès du tribunal d'instance d'Helsinki contre l'assureur du propriétaire du navire (Ocean Marine Mutual Protection and Indemnity Association Ltd).

3.11 Le montant de limitation applicable au *Kihnu* calculé conformément à la Convention sur la responsabilité civile est estimé à 113 000 DTS (soit £103 800).

3.12 Les avocats qui agissent pour le compte du Fonds de 1971 préparent actuellement leurs conclusions qui seront soumises au tribunal. L'on s'attend toutefois à ce que les autorités finlandaises et le Fonds de 1971 entament prochainement des négociations.

4 *Iliad*
(Grèce, 9 octobre 1993)

Le sinistre

4.1 Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce). L'*Iliad* transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut syrien dont quelque 200 tonnes se sont déversées. Le plan d'urgence national de la Grèce a été déclenché. Le déversement a été assez rapidement contenu.

4.2 Le 22 octobre 1993, il ne subsistait que des irisations et traces de résidus d'hydrocarbures sur la surface de l'eau et les opérations de récupération en mer étaient achevées. Les hydrocarbures ont fini d'être enlevés des plages de sable le 29 octobre 1993. Le nettoyage définitif des digues et de certaines parties du littoral rocheux de la baie de Pylos était terminé à la mi-janvier 1994.

4.3 Les hydrocarbures flottants ont interrompu les activités de pêche dans la baie de Pylos et le long du littoral extérieur pendant quinze jours. Une ferme piscicole de Pylos a perdu une petite partie de ses stocks et il semble que le rythme normal de ses ventes ait été interrompu. Ces stocks font actuellement l'objet d'analyses pour déterminer la présence d'une contamination résiduelle.

Procédure en limitation

4.4 En mars 1994, les assureurs P & I du propriétaire du navire, le Newcastle Protection and Indemnity Association (le Newcastle Club) a constitué un fonds de limitation de Drs 1 496 533 000 (£4,2 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire. Un demandeur a intenté une action afin de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Bien que le tribunal de première instance ait rejeté cette action, le demandeur est en droit de faire appel de cette décision.

4.5 Le tribunal a décidé que les demandes devaient lui parvenir avant le 20 janvier 1995. A cette date, 527 demandes avaient été présentées pour un montant total de Drs 3 071 175 610 (£8,3 millions), plus des indemnités au titre du "préjudice moral" à raison de Drs 377 800 000 (£1 million).

4.6 Le tribunal a nommé un liquidateur qui examinera les demandes lors de la procédure en limitation. L'examen devrait démarrer prochainement.

Demandes d'indemnisation

Ministère de la marine marchande

4.7 Le Ministère de la marine marchande a présenté une demande de Drs 14 730 010 (£39 000) au titre du coût des opérations de nettoyage que les avocats et les experts techniques nommés par le propriétaire du navire, le Newcastle Club and le Fonds de 1971 examinent actuellement.

Entreprise de nettoyage

4.8 Une entreprise de nettoyage a présenté une demande de Drs 130 844 700 (£347 400). Le Newcastle Club a versé une avance de US\$350 000 (£224 400).

4.9 Le demandeur a calculé le montant réclamé sur la base du tarif qui aurait été convenu entre l'entreprise et le propriétaire du navire. Il n'existe toutefois aucune preuve d'un tel accord. Un complément d'information a été demandé en ce qui concerne diverses rubriques de cette demande, notamment le tarif afférent à certaines catégories d'équipement de nettoyage, de matériel et de personnel, ainsi que le coût de l'évacuation des déchets.

Demande du propriétaire du navire

4.10 Le propriétaire du navire a soumis une demande de Drs 277 millions (£735 400) au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage. Le Newcastle Club a acquitté ce montant.

Installation piscicole de Messine

4.11 Le propriétaire d'une installation piscicole a présenté une demande s'élevant à Drs 993 millions (£2 636 000) parce qu'il avait prétendument perdu sa production et ses viviers à la suite du sinistre. Il a été constaté, cependant, que les viviers du pisciculteur étaient toujours dans l'eau, et des preuves indirectes tendent à démontrer que l'installation avait poursuivi sa production de poisson. Le pisciculteur a également soutenu qu'il avait subi un manque à gagner dû à la baisse des prix, mais il n'a pas justifié sa réclamation par des documents.

Installation piscicole à Sapienza

4.12 Une autre installation piscicole qui n'avait pas été contaminée à la suite du sinistre a présenté une demande à raison de Drs 66 millions (£175 000). Des irisations d'hydrocarbures à la surface de l'eau sont toutefois parvenues à un kilomètre de l'installation. Des barrages de défense ont été déployés, mais ceux-ci ont été levés une semaine après, une fois qu'il a été établi que les hydrocarbures n'atteindraient pas l'installation piscicole.

4.13 Le propriétaire de l'installation piscicole a soutenu que les barrages (qui atteignaient une profondeur de 50 cm) avaient entravé l'écoulement de l'eau dans la baie où se trouvait l'installation. Il a également fait valoir que les barrages avaient empêché les ouvriers piscicoles d'accéder à l'installation, ce qui avait provoqué des difficultés opérationnelles, entraînant un nombre de maladies et de décès chez les poissons plus élevé qu'il ne serait normalement escompté. Selon l'opinion préliminaire des experts employés par le Club et par le Fonds de 1971, ces allégations sont infondées. Des pièces justificatives à l'appui des préjudices réclamés ont été demandées.

Demandes de pêcheurs

4.14 Des pêcheurs qui opéraient à partir de Pylos et du littoral extérieur ont présenté des demandes d'un montant total de Drs 40 345 750 (£107 000). Très peu de pièces justificatives ont été fournies pour étayer les pertes alléguées. L'opinion préliminaire des experts engagés par le Club et par le Fonds de 1971 indique que les montants réclamés sont exagérés. De nouvelles pièces justificatives ont été demandées.

Demandes de particuliers et de petites entreprises

4.15 Un certain nombre de demandes ont été présentées au titre du manque à gagner prétendument subi par des pêcheurs et un groupe important de petits entrepreneurs, tels que des hôteliers et des restaurateurs, des chauffeurs de taxi, des commerçants et des agents immobiliers. La qualité et le volume des pièces justificatives qui ont été soumises au titre de ces demandes varient considérablement, certains demandeurs n'ayant pas étayé leurs demandes. D'autres demandeurs ont fourni des copies de leurs licences d'exploitation, des attestations par écrit et sous serment, des lettres de réservation et d'annulation, ainsi que des déclarations fiscales au titre de la TVA.

4.16 Neuf demandeurs ont fourni des déclarations de revenus au titre de la TVA pour 1992 et 1993, ce qui a permis de comparer les revenus des mois de novembre et de décembre 1993 (période durant laquelle les dommages auraient été les plus graves) avec ceux des mêmes mois de l'année antérieure. Cette comparaison a fait apparaître que, dans quatre cas, les revenus du demandeur avaient augmenté de 1992 à 1993 et que, dans cinq cas, ils avaient diminué. Toutefois, le manque à gagner qui s'était dégagé de cette comparaison ne correspondait pas au montant réclamé du préjudice.

4.17 Il est apparu manifeste que la plupart des demandeurs remplissent une déclaration fiscale annuelle au titre de la TVA et qu'ils ont procédé ainsi en 1992, 1993 et 1994. Les avocats agissant pour le compte de certains de ces demandeurs se sont montrés peu disposés à demander à leurs clients de produire ces pièces et ils ont indiqué qu'ils n'avaient pas l'intention de soumettre ces documents devant le tribunal. L'Administrateur estime cependant que ces documents sont d'une importance capitale aux fins de l'évaluation de ces demandes.

Préjudice moral

4.18 Un certain nombre de demandeurs ont soumis des demandes de divers montants au titre du préjudice moral, à raison d'un montant total de £1 million. Les demandeurs n'ont soumis que des attestations par écrit et sous serment à l'appui de cette rubrique de leurs demandes, ce qui, à leurs yeux, prouve le bien-fondé de leur préjudice.

4.19 Dans un jugement rendu en 1982, un tribunal de première instance de Volos (Grèce) a accepté une demande d'indemnisation au titre du préjudice moral au motif que le plaignant n'avait pas pu nager dans la mer polluée par les eaux d'égouts qui provenaient de l'usine appartenant au défendeur. S'agissant du sinistre du *Irene Serenade* qui s'est produit en 1980 (également à Pylos), le liquidateur désigné par le tribunal pour évaluer les demandes a approuvé des demandes au titre du préjudice moral, bien que ces demandes n'aient été examinées par aucun tribunal quand des règlements négociés avaient été conclus.

4.20 Aux termes de l'article 932 du Code civil grec, le tribunal est habilité à allouer à la victime d'un acte illégal une indemnité pour le préjudice moral qu'elle a subi, en sus des sommes qui pourraient lui être versées au titre des dégâts matériels ou du préjudice économique. Ce type d'indemnités est accordé en particulier en cas de lésions corporelles ou d'atteinte à la réputation. Le tribunal détermine le montant des indemnités à verser en tenant compte de la situation financière des parties, de la gravité de la faute du défendeur, des circonstances dans lesquelles l'acte illégal a été commis, ainsi que des conséquences d'un tel acte.

4.21 L'Assemblée et le Comité exécutif ont adopté la position selon laquelle seul un demandeur qui a subi un préjudice économique quantifiable a droit à réparation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi l'Administrateur estime que les demandes au titre du préjudice moral sont irrecevables.

Prescription

4.22 Les demandes formées contre le Fonds de 1971 en ce qui concerne ce sinistre ont été frappées de prescription le 9 octobre 1996 ou peu de temps après.

4.23 A l'exception de l'installation piscicole de Messine, du propriétaire du navire et du Newcastle Club, les demandeurs n'ont pas intenté une action en justice à l'encontre du Fonds de 1971 ou notifié formellement au Fonds l'action engagée contre le propriétaire du navire et son assureur.

5 Déversement d'hydrocarbures de source non identifiée au Maroc *(Maroc, 30 novembre 1994)*

5.1 En mars 1995, le Fonds de 1971 a été informé d'un déversement d'hydrocarbures qui s'était produit le 30 novembre 1994 dans le port de Mohammedia (Maroc). Les autorités marocaines ont demandé à être indemnisées au titre de leurs frais de nettoyage, à raison d'un montant total de Dhr 2,6 millions (£196 900). Elles n'ont donné aucune indication quant à la source du déversement mais ont déclaré que les hydrocarbures n'avaient pu provenir que de la mer, soit à la suite d'un rejet d'eau de ballast ou du nettoyage de citernes, soit à cause d'une pollution accidentelle.

5.2 L'Administrateur a appelé l'attention des autorités marocaines sur l'article 4.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds en vertu duquel le Fonds de 1971 est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si elle n'a pas été en mesure d'obtenir réparation parce que "la Convention sur la responsabilité civile ne prévoit aucune responsabilité." L'un des cas où aucune responsabilité n'est prévue en vertu de la Convention sur la responsabilité civile se présente lorsque l'on ne connaît pas l'identité du navire qui a commis le dommage, étant donné qu'un propriétaire ne peut pas alors être tenu pour responsable en vertu de la Convention. Aux termes de l'article 4.2 b) de la Convention portant création du Fonds, le Fonds de 1971 est, en pareil cas, exonéré de toute obligation de verser des indemnités "si le demandeur ne peut pas prouver que le dommage est dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires".

5.3 Les autorités marocaines ont soutenu que, vu leur quantité, les hydrocarbures en cause provenaient, selon toute probabilité, d'un navire-citerne en charge. Elles ont mentionné un rapport d'enquête selon lequel les résultats des analyses de laboratoire, la couleur et l'odeur des hydrocarbures montraient qu'il s'agissait d'un pétrole brut.

5.4 Les experts du Fonds de 1971 ont examiné la documentation présentée par les autorités marocaines. Ils ont estimé que l'enquête menée pour déterminer le type d'hydrocarbures en cause ne permettait pas d'établir s'il s'agissait d'un pétrole brut ou d'un fuel oil. Ils ont indiqué que le principal argument invoqué par les autorités marocaines pour prouver que le polluant était du pétrole brut semblait tenir à l'odeur et à l'ampleur du déversement, mais qu'aucune tentative n'avait été faite pour évaluer la quantité déversée. Les experts ont convenu que les pétroles bruts ont des odeurs bien distinctes, et ils ont noté qu'une forte odeur associée au déversement avait été signalée par l'autorité portuaire et son inspecteur. Ils ont toutefois soutenu que l'odorat était très subjectif. Ils ont également déclaré qu'il n'était pas possible, sur la base des renseignements disponibles, de déterminer la source de la pollution alléguée.

5.5 Se fondant sur l'avis des experts du Fonds de 1971, le Fonds de 1971 a informé les autorités marocaines, en décembre 1995, qu'il n'avait pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention de 1971 portant création du Fonds (à savoir un navire-citerne en charge) et que, pour cette raison, le Fonds de 1971 ne pouvait pas accepter la demande d'indemnisation.

5.6 La délégation marocaine a fait savoir au Comité exécutif, à sa 49^{ème} session, que le Gouvernement avait constitué un comité qui avait été chargé d'enquêter sur ce déversement d'hydrocarbures afin d'essayer d'en établir la source. Pour cette raison, la délégation marocaine a demandé que l'examen de ce sinistre soit renvoyé à une session ultérieure.

5.7 Le Comité exécutif a décidé de renvoyer l'examen de cette affaire à sa 50^{ème} session (document FUND/EXC.49/12, paragraphe 3.6.3).

5.8 L'Administrateur a invité les autorités marocaines à le tenir informé des progrès de l'enquête menée par le comité marocain, mais il n'a pas, jusqu'à présent, reçu cette information.

6 Kriti Sea (Grèce, 9 août 1996)

6.1 Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port de Agioi Theodorí (Grèce), à une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut arabe léger.

6.2 Le littoral rocheux et des plages s'étendant à l'ouest, au sud et à l'est de ce terminal ont été pollués; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche dans la zone ont été souillées.

6.3 Les opérations de nettoyage ont été menées par le personnel du terminal. Le propriétaire du navire, le Ministère de la marine marchande et les autorités locales ont utilisé les services d'entreprises de nettoyage. Les opérations de nettoyage en mer se sont poursuivies jusqu'au 17 août, le nettoyage du littoral étant dans une grande partie achevé à la fin du mois.

6.4 Le navire est inscrit auprès de la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club).

6.5 Treize demandes d'un montant de Drs 1 645 113 737 (£4 367 404) ont été notifiées au propriétaire du navire et au UK Club et se répartissent comme suit: Drs 11 567 843 (£30 710) au titre du nettoyage des embarcations de pêche et du manque à gagner des propriétaires de bateaux, Drs 726 298 932 (£1 928 159) au titre des demandes émanant de propriétaires d'installations piscicoles, Drs 10 901 872 (£28 942) au titre des demandes soumises par des hôteliers et des propriétaires de campings,

Drs 753 518 205 (£2 000 420) au titre de demandes d'entreprises de nettoyage et Drs 142 826 885 (£379 173) au titre de demandes présentées par divers autres demandeurs.

6.6 Le propriétaire du navire et le UK Club ont eu connaissance de 13 nouvelles demandes à l'égard desquelles les demandeurs n'ont pas encore étayé leurs préjudices allégués. En particulier, la demande finale de la principale entreprise de nettoyage estimée à environ £2 millions n'a pas encore été reçue.

6.7 D'après les estimations, le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* serait de £6 millions.

6.8 Le UK P & I Club estime que les demandes seront réglées à raison d'un montant moins élevé que le montant de limitation du navire.

7 Mesures que le Comité exécutif est invité à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

- a) prendre note des renseignements communiqués dans le présent document;
 - b) examiner la position que le Fonds de 1971 devrait adopter dans la procédure en justice dans l'affaire du *Vistabella*; et
 - c) donner à l'Administrateur les instructions qu'il jugera appropriées concernant les sinistres visés dans le présent document.
-