



FONDS INTERNATIONAL  
D'INDEMNISATION DE 1992  
POUR LES DOMMAGES  
DUS À LA POLLUTION  
PAR LES HYDROCARBURES

COMITÉ EXÉCUTIF  
18ème session  
Point 6 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.18/14  
18 octobre 2002  
Original: ANGLAIS

## COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA DIX-HUITIÈME SESSION

(tenue les 14 et 18 octobre 2002)

Président: M. G Sivertsen (Norvège)  
Vice-Président: M. J Cowley (Vanuatu)

### *Ouverture de la session*

#### **1 Adoption de l'ordre du jour**

Le Comité exécutif a adopté l'ordre du jour tel qu'il figure dans le document 92FUND/EXC.18/1.

#### **2 Examen des pouvoirs des représentants**

2.1 Les membres ci-après du Comité exécutif ont assisté à la session:

Algérie	Libéria	République de Corée
Australie	Mexique	Royaume-Uni
Espagne	Norvège	Vanuatu
Italie	Pays-Bas	
Japon	Philippines	

Le Comité exécutif a pris note de l'information fournie par l'Administrateur selon laquelle les membres susmentionnés du Comité avaient présenté des pouvoirs en bonne et due forme.



propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures à l'origine de la pollution ne provenaient pas du *Kuzbass*. Il a été rappelé enfin que le Fonds de 1992 s'était porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.

- 3.2.3 Le Comité a noté qu'en avril 2002, le tribunal avait demandé à toutes les parties de présenter un résumé de leurs positions respectives et que les avocats du Fonds de 1992 établissaient un projet en consultation avec les autorités allemandes.
- 3.2.4 Le Comité a noté en outre que le 14 juin 2002, la République fédérale d'Allemagne avait engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 pour s'assurer que ses demandes contre le Fonds de 1992 ne seraient pas frappées de prescription une fois expirée la période de six ans à compter de la date du sinistre, comme prévu par l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été noté en outre que le Fonds avait adressé au tribunal une demande de suspension de la procédure relative à cette action, en attendant l'issue de l'action en justice engagée par les autorités allemandes contre le propriétaire et son assureur.

### 3.3 *Nakhodka*

#### *Demandes d'indemnisation*

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.18/4 (document 71FUNDAC.9/13/5). Il a été relevé que 458 demandes, d'un montant total de ¥36 045 millions (£192 millions), avaient été reçues et que toutes les demandes avaient fait l'objet d'un accord à raison de ¥26 089 892 682 (£139 millions).
- 3.3.2 Il a été noté que le 30 août 2002, les demandes formées par les administrations publiques japonaises au titre des opérations de nettoyage avaient fait l'objet d'un accord de règlement à raison de ¥1 887 millions (£10 millions), qu'un accord de règlement avait été conclu le 30 août 2002 également, s'agissant des demandes présentées par le JMDPC au titre de la construction et du démantèlement de la voie d'accès, à concurrence du montant approuvé par les organes directeurs à leurs sessions d'avril/mai 2002, plus les intérêts, soit un montant total de ¥2 048 millions (£11 millions). Il a été noté en outre que, le 10 septembre 2002, le Fonds de 1992 et l'assureur P&I (United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)) du propriétaire du navire avaient versé au Gouvernement japonais et au JMDPC la totalité des montants approuvés, à hauteur de 80% et 20% respectivement.
- 3.3.3 Le Comité a relevé également que les indemnités versées aux demandeurs par les Fonds se chiffraient à ¥20 361 millions (£111 millions) et que le montant total des paiements effectués par le propriétaire du navire et le UK Club était de US\$5 millions (£3,2 millions) plus ¥2 867 millions (£15 millions).

#### *Actions en justice auprès des tribunaux japonais*

- 3.3.4 Le Comité a rappelé que conformément aux décisions prises par les organes directeurs en novembre 1999, les FIPOL avaient introduit des actions en justice devant le tribunal de district de Fukui contre le propriétaire du *Nakhodka* (Prisco Traffic Limited), la société mère de Prisco (Primorsk Shipping Corporation), le UK Club et le Registre maritime russe de la navigation, en vue de recouvrer tous montants versés par les FIPOL à titre d'indemnisation.

#### *Solution globale*

- 3.3.5 Il a été rappelé que, lors de leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs avaient approuvé la proposition ci-après de règlement global, formulée par le UK Club.

1 Les versements d'indemnités seraient partagés entre le UK Club et les FIPOL dans la proportion de 42 à 58 pour toutes les demandes établies.

- 2 Les FIPOL continueraient d'effectuer des versements à hauteur de 80% pour toutes les demandes établies.
  - 3 Le UK Club verserait le reliquat de 20% dû à tous les demandeurs.
  - 4 Le UK Club rembourserait aux FIPOL environ ¥5 200 millions (£27,8 millions), représentant le montant dû aux FIPOL par le UK Club après paiement, par le Club, du reliquat de 20% dû aux demandeurs.
  - 5 Les frais encourus conjointement par le UK Club et les FIPOL seraient eux aussi répartis entre eux dans la proportion de 42 à 58.
  - 6 Il serait mis fin à toutes les actions en justice découlant de ce sinistre.
  - 7 Les FIPOL, Prisco Traffic Limited, Primorsk Shipping Corporation et le UK Club prendraient chacun à sa charge les dépens lui incombant.
- 3.3.6 Il a été rappelé que le règlement global proposé permettrait aux FIPOL de récupérer environ ¥5 203 millions (£27,8 millions) et d'économiser quelque ¥2 500 millions (£13,3 millions) du fait qu'ils n'auraient pas à procéder à des paiements supérieurs à 80% des montants approuvés et que les FIPOL se verraient également verser une contribution aux frais communs de quelque £3,9 millions.
- 3.3.7 Il a été rappelé en outre que les organes directeurs avaient autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour autant que ce dernier contienne les éléments énoncés au paragraphe 3.3.5 ci-dessus, et à s'entendre avec les autres parties sur les modalités de ce type d'accord (documents 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.1.36, et 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.4.36). De plus, les organes directeurs avaient décidé que les FIPOL devraient retirer les actions en justice qu'ils avaient engagées contre le Registre maritime russe de la navigation.
- 3.3.8 Le Comité a relevé que les FIPOL, Prisco Traffic Limited et le UK Club devaient conclure un accord de règlement selon lequel le UK Club devait verser le solde de 20% dû à tous les demandeurs à l'exception des administrations publiques japonaises et du JMDPC, qui avaient déjà été indemnisés intégralement. Il a été relevé également que cet accord n'avait pas été signé par toutes les parties puisque les conditions du retrait de l'action intentée par les Fonds contre Primorsk n'avaient pas encore été remplies. Il a été noté en outre que le UK Club avait déjà commencé à verser le solde de 20% dû à tous les demandeurs et qu'il devait procéder au versement des sommes dues aux Fonds avant le 1er novembre 2002.

*Conversion de DTS en yen du montant maximum payable par le Fonds 1971*

- 3.3.9 Il a été rappelé que lors de sa session de juillet 2002, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait déclaré que la conversion, en yen, du montant maximal exigible du Fonds de 1971 (58 412 000 DTS) se ferait sur la base du taux de change entre le DTS et le yen en vigueur le 19 février 1997, date à laquelle le Comité avait adopté le compte rendu des décisions de la session où il avait pris la décision d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes (voir le document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.3.20), et que, d'après cette date, les sommes exigibles du Fonds (58 412 000 DTS) équivalaient à ¥10 022 856 668.

*Répartition entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 de tout montant recouvré sur la base du règlement global*

- 3.3.10 Le Comité a rappelé que, à leurs sessions de juillet 2002, les organes directeurs avaient examiné la question des modalités du partage entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 des avantages financiers de l'accord de règlement global. Il a été rappelé en outre que l'Administrateur avait proposé que les montants recouverts soient répartis entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

proportionnellement à leurs responsabilités maximales respectives en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 58 412 000 DTS et 75 millions de DTS, respectivement, c'est-à-dire que le Fonds de 1971 serait responsable à hauteur de 43,783% et, le Fonds de 1992, de 55,217%.

- 3.3.11 Il a été rappelé également que plusieurs délégations qui avaient souscrit à la proposition de l'Administrateur s'étaient cependant déclarées préoccupées du fait que celle-ci pourrait créer un précédent susceptible d'entraîner une répartition inégale des fonds recouverts dans le cadre d'affaires traitées à l'avenir. De plus, de l'avis de certaines délégations, les avantages financiers devraient être partagés en fonction des paiements effectifs faits par chacun des Fonds plutôt que sur la base de leurs responsabilités maximales.
- 3.3.12 Le Comité a rappelé que la délégation japonaise s'était référée au fait que le sinistre du *Nakhodka* était survenu durant la période de transition, à savoir entre la date de l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds et la date à laquelle les dénonciations prévues à l'article 31 du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds avaient pris effet. De plus, cette même délégation avait soutenu qu'en vertu de l'article 36 *bis* b) et c) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 verse une indemnisation seulement dans la mesure où les demandes dépassent les montants maximum disponibles en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et, le cas échéant, de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et qu'une interprétation naturelle de ces dispositions amènerait à conclure que toute somme recouvrée dans le cadre d'un sinistre survenu durant la période de transition devrait être remboursée en premier lieu au Fonds de 1992.
- 3.3.13 Le Comité a rappelé qu'une autre délégation avait fait valoir que l'article 36 *bis* ne visait que le versement d'indemnités et non le partage entre les deux Fonds de montants recouverts du fait d'une action en recours ayant abouti, et qu'une répartition plus équitable des fonds recouverts serait fondée sur les paiements effectués par chacun des Fonds.
- 3.3.14 Il a été rappelé en outre que les organes directeurs avaient décidé de reporter leur décision relative à la répartition des fonds recouverts du fait du règlement global, et qu'ils avaient chargé l'Administrateur de mener à bien une étude approfondie des possibilités et de leurs incidences pour les deux Fonds (documents 92FUND/EXC.17/10, paragraphe 3.1.23, et 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.3.27).
- 3.3.15 Le Comité exécutif a pris note des informations figurant dans le document 92FUND/EXC.18/4/1 (voir le document 71FUND/AC.9/13/5/1) soumis par la délégation japonaise, réaffirmant que tout montant recouvré dans le cadre d'un sinistre survenu au cours de la période de transition devrait être remboursé en premier lieu au Fonds de 1992. Il a été relevé que, de l'avis de cette délégation, le terme 'répartition' n'était pas approprié puisque le Fonds de 1992 n'interviendrait qu'en dernier recours pour ce qui est de verser des indemnités, ce Fonds n'étant tenu d'acquitter des paiements que si et dans la mesure où les sommes disponibles auprès du Fonds de 1971 n'étaient pas suffisantes pour permettre d'indemniser la totalité des demandes.
- 3.3.16 Le Comité a pris note également de l'analyse de l'Administrateur figurant à la section 6.2 du document 92FUND/EXC.18/4 (voir le document 71FUND/AC.9/13/5). Le Comité a pris acte du fait que l'Administrateur souscrivait au point de vue de la délégation qui, lors des sessions de juillet 2002, avait déclaré que l'article 36 *bis* ne visait que les paiements et non la répartition entre chaque Fonds de tout montant recouvré du fait d'un recours ayant abouti, et que, de l'avis de l'Administrateur, les Conventions portant création d'un Fonds ne comportaient pas de disposition applicable à cette question. Le Comité a noté en outre que l'Administrateur avait proposé que l'on décide de garantir une répartition équitable entre chaque Fonds.
- 3.3.17 Il a été relevé que les FIPOL auraient, sans l'accord global, payé à concurrence du montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992, soit 135 millions de DTS ou

¥23 164 515 000, et que le Fonds de 1971 aurait ainsi versé ¥10 022 856 668 (43,268%) et le Fonds de 1992, ¥13 141 658 332 (56,732%). Le Comité a noté également que, du fait de l'accord global, les FIPOL ne devaient verser qu'une somme de ¥20 288 915 844, dont le Fonds de 1971 avait acquitté ¥10 022 856 668 (49,401%) et, le Fonds de 1992, ¥10 266 059 176 (50,599%).

- 3.3.18 Il a été noté que, de l'avis de l'Administrateur, la démarche proposée par certaines délégations, mentionnée au paragraphe 3.3.11 ci-dessus, était, dans son principe, plus appropriée que sa proposition initiale et que, si le montant total des demandes établies nées de ce sinistre devenait inférieur à 135 millions de DTS, cette démarche serait en effet manifestement plus équitable que ce qu'il avait proposé. Il a été noté cependant que, dans le cas présent, pour simplifier la question du point de vue administratif, le Fonds de 1992 et le UK Club avaient décidé que le Fonds de 1992 poursuivrait ses paiements au prorata de 80% et que le UK Club verserait 20% du solde relatif à la totalité des demandes approuvées mais que, à strictement parler, compte tenu du montant total des demandes approuvées, le Fonds de 1992 aurait dû effectuer des paiements au prorata de 88,787% (soit jusqu'à concurrence de la limite du Fonds de 1992) et le UK Club aurait dû verser le solde de 11,213%; de ce fait, le UK Club aurait remboursé aux FIPOL un montant supérieur fondé sur la répartition convenue des responsabilités entre le UK Club et les Fonds (dans la proportion de 42 à 58).
- 3.3.19 Le Comité a pris note de l'avis de l'Administrateur, selon lequel les possibilités envisagées, dont il est question au paragraphe 3.3.18 ci-dessus, seraient toutes les deux équitables, mais que sa proposition initiale était préférable en l'espèce, à savoir que les avantages financiers de l'accord de règlement devraient être répartis proportionnellement aux responsabilités respectives des deux Fonds, le Fonds de 1971 recevant 43,268% et, le Fonds de 1992, 56,732% de ces avantages.
- 3.3.20 Plusieurs délégations ont déclaré que comme les Conventions ne donnaient pas d'indication sur la manière dont il faudrait répartir entre les deux Fonds les montants recouverts, il incombait au Comité exécutif de se prononcer sur la solution la plus équitable. Ces délégations ont souscrit à la proposition de l'Administrateur, tous les créiteurs devant être traités de manière égale en fonction des responsabilités respectives. Cependant, de l'avis de ces délégations, il ne faudrait pas que toute décision relative au sinistre du *Nakhodka* crée un précédent, et les affaires à traiter à l'avenir devraient être envisagées selon leurs caractéristiques fondamentales respectives.
- 3.3.21 La délégation qui, lors de la session de juillet 2002, avait proposé que les avantages financiers soient répartis d'après les sommes versées par chacun des Fonds respectivement, a déclaré que compte tenu des débats, il conviendrait en l'espèce que les montants recouverts du fait de l'accord de règlement global soient répartis proportionnellement aux responsabilités respectives de chacun des deux Fonds.
- 3.3.22 Le Comité exécutif a relevé que les FIPOL avaient encouru des frais de l'ordre de quelque £8,9 millions, portant sur le fonctionnement du bureau des demandes d'indemnisation de Kobe, établi conjointement par les FIPOL et le UK Club, et, d'une manière générale, sur le processus de traitement des demandes, et que le UK Club également avait encouru des frais de ce genre. Il a été relevé qu'il s'agissait dans l'ensemble de dépenses conjointes au sens du mémorandum d'accord signé par les FIPOL et l'International Group of P&I Clubs, et qu'en vertu de l'accord de règlement global, ces frais devraient être répartis entre le UK Club et les FIPOL dans la proportion de 42 à 58. Il a été relevé également qu'il serait procédé à cette répartition quand les FIPOL et le UK Club seraient parvenus à un accord sur les montants respectifs des frais conjoints. De plus, les FIPOL et le propriétaire du navire/UK Club avaient également encouru des frais considérables dans le cadre des différentes actions en justice et, en vertu de l'accord de règlement global, chaque partie devrait prendre à sa charge ses propres dépens.
- 3.3.23 Le Comité a décidé que les avantages financiers de l'accord de règlement global devaient être répartis proportionnellement aux responsabilités respectives de chacun des deux Fonds, le Fonds de 1971 recevant 43,268% et le Fonds de 1992 56,732% de ces montants. Le Comité a décidé en outre que les frais à la charge des deux Organisations devaient être répartis de la même manière.

- 3.3.24 Le Comité a noté que le Conseil d'administration du Fonds de 1971, à sa 9ème session, avait pris la même décision s'agissant de la répartition entre les deux Fonds des avantages financiers du règlement global (voir le document 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.6.23).
- 3.3.25 Le Comité a examiné la question de savoir comment il faudrait répartir les avantages financiers des actions en recours communes dans un cas similaire, hypothétique, impliquant le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire proposé. Il a été décidé que la question de la répartition des avantages résultant d'une action en recours commune, engagée par le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire, ainsi que celle du partage de la charge financière à assumer en cas d'échec du recours, pourraient être examinées par les organes directeurs respectifs lorsqu'ils décideraient de la nécessité d'engager ou non un recours, compte tenu des circonstances particulières de l'affaire.

*Enseignements tirés du sinistre du Nakhodka*

- 3.3.26 Le Comité a noté les informations fournies dans le document 92FUND/EXC.18/4/2, soumis par la délégation du Japon, et le document 92FUND/EXC.18/4/Add.2, présenté par l'Administrateur.
- 3.3.27 Le Comité a relevé que, dans son document, la délégation du Japon avait appelé l'attention sur la nécessité d'améliorer le processus de traitement et de règlement des demandes en fonction des enseignements tirés de l'affaire du *Nakhodka*. Cette délégation s'est référée en particulier à la nécessité d'envisager de meilleures manières d'utiliser les experts et a proposé également que le Manuel des demandes d'indemnisation comporte des exemples d'évaluation des demandes.
- 3.3.28 Le Comité a noté que dans son document, l'Administrateur avait souligné que l'examen des enseignements tirés des sinistres faisait partie intégrante de la politique du Fonds, et que certaines expériences découlant de l'affaire du *Nakhodka* avaient déjà été prises en compte dans l'organisation du traitement des demandes nées du sinistre de l'*Erika*.
- 3.3.29 Plusieurs délégations ont souscrit à la proposition de la délégation du Japon car, à leur avis, il importait d'accélérer le processus de traitement des demandes de façon à alléger le fardeau à la charge des demandeurs dès que possible après un sinistre. Selon quelques délégations, le Manuel des demandes d'indemnisation n'était peut-être pas la publication la plus appropriée pour fournir des conseils aux demandeurs: un document moins formel, expliquant à ceux-ci comment les Fonds procédaient à l'évaluation des demandes et pourquoi certains documents étaient requis pour permettre aux Fonds de les effectuer, conviendrait peut-être mieux.
- 3.3.30 Une délégation a déclaré qu'il faudrait produire un abrégé des expériences acquises par le Fonds dans le traitement des demandes d'indemnisation, fournissant aux demandeurs des conseils pratiques sur la manière de présenter les demandes. Cette délégation a déclaré également que le Groupe de travail intersessions pourrait examiner la question de la nécessité d'accélérer le traitement des demandes, car une façon d'y parvenir consistait à mettre en place de nouvelles procédures qui permettraient de résoudre les différends.
- 3.3.31 Il convient de se reporter au document établi par le Secrétariat en 1993 pour le 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971 (document FUND/WGR.7/3), qui passait en revue les décisions prises entre 1979 et 1993 concernant la recevabilité des demandes. Il a été proposé que ce document soit mis à jour.
- 3.3.32 Une délégation a appelé l'attention sur le manuel de l'Organisation maritime internationale (OMI) intitulé "Manuel sur la pollution par les hydrocarbures, section IV - Lutte contre les déversements d'hydrocarbures", qui donne des indications pratiques sur l'interface existant entre les demandes d'indemnisation et le fonctionnement des Fonds.
- 3.3.33 Le Comité a fait sienne la proposition de l'Administrateur selon laquelle celui-ci devrait soumettre un rapport aux organes directeurs à leurs sessions d'octobre 2003, sur les points soulevés par la délégation japonaise et autres questions connexes après un complément d'examen des leçons à

tirer du sinistre du *Nakhodka*. L'Administrateur a également été invité à présenter à la prochaine réunion du troisième Groupe de travail intersessions du Fonds de 1992 un document sur les questions dont l'examen par le Groupe pourrait présenter quelque utilité.

### 3.4 *Erika*

- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*, telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.18/5 et 92FUND/EXC.18/5/Add.1.

#### *Bilan des demandes d'indemnisation*

- 3.4.2 Le Comité a pris note de l'information relative aux demandes d'indemnisation présentées au Bureau des demandes d'indemnisation ouvert par l'assureur P&I du propriétaire du navire, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual) et le Fonds de 1992, comme suit:

Au 11 octobre 2002, 6 333 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de FF1 068 millions ou €163 millions (£103 millions). Cinq mille sept cent soixante demandes, représentant FF 891 millions ou €36 millions (£86 millions) ont fait l'objet d'une évaluation pour FF461 millions ou €70 millions (£44 millions). Ce sont donc 91% des demandes reçues qui ont été évaluées.

Sept cent trente-six demandes, d'un montant de FF127 millions ou €9 millions (£12 millions), avaient été rejetées. Cent quarante demandeurs, dont les demandes atteignent au total FF38 millions ou €5,7 millions (£3,6 millions), ont contesté le rejet de leurs demandes: celles-ci font l'objet d'une nouvelle évaluation sur la base du complément de justificatifs communiqué par les demandeurs.

Des indemnités ont été versées au titre de 4 650 demandes (paiements provisoires y compris), pour un montant total de FF316 millions ou €48 millions (£30 millions), dont FF84 millions ou €13 millions (£8 millions) à la charge de la Steamship Mutual, et FF232 millions ou €35 millions (£22 millions) à la charge du Fonds de 1992. Des indemnités ont donc été versées pour 73% des demandes.

Cinq cent soixante-treize demandes, d'un montant total de FF177 millions ou €27 millions (£17 millions) étaient soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour achever l'évaluation.

- 3.4.3 Il a été noté que des demandes d'indemnisation d'un montant total de FF124 millions ou €9 millions (£12 millions) avaient été formées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire constitué par la Steamship Mutual et que quelque 30 de ces demandes, représentant FF46 millions ou €7 millions (£4,5 millions), n'avaient pas été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation. Les autres demandes contre le fonds de limitation, d'un montant total de FF78 millions ou €12 millions (£8 millions), ont également été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, mais pour un montant moindre (FF44 millions ou €6,7 millions (£4,3 millions)). Le Comité a toutefois noté que la plupart des demandes de ce groupe avaient été approuvées et qu'il semblerait donc que ces demandes soient à retirer de la procédure en limitation, pour autant qu'elles visent le même préjudice ou dommage.
- 3.4.4 Il a été relevé que plusieurs communes et organismes publics avaient demandé à divers tribunaux de faire procéder à des expertises judiciaires pour mesurer l'ampleur des dommages subis et qu'il était impossible de prévoir les montants qui seraient finalement retenus. Il a été noté que quelque 70 demandeurs, dont la plupart sont des organismes publics, avaient engagé, devant divers tribunaux, des actions en justice alléguant, dans le cadre de ces expertises judiciaires, un préjudice ou dommage et que ces demandes, qui représentent une somme de FF135 millions ou €21 millions (£13 millions), et dont l'une porte sur une somme de FF59 millions ou €9 millions



(£5,8 millions) au titre de dommages à l'environnement, n'avaient été présentées ni auprès du Bureau des demandes d'indemnisation ni dans le cadre de la procédure en limitation.

- 3.4.5 Le Comité a noté que dix demandeurs avaient intenté des actions contre le Fonds de 1992, pour un montant total de € 150 000 (£1 365 000), dont huit étaient dans le secteur touristique et deux dans les pêches. Les demandes avaient été refusées par le Fonds de 1992, soit parce qu'elles n'étaient pas recevables dans leur principe soit parce que les demandeurs n'avaient pu prouver qu'ils avaient subi un préjudice imputable au sinistre de l'*Erika*.
- 3.4.6 Le Comité a noté aussi que l'on s'attendait à ce que plusieurs demandes soient présentées au Bureau des demandes d'indemnisation ou fassent l'objet d'actions devant les tribunaux d'ici au 12 décembre 2002.

#### *Prescription*

- 3.4.7 Le Comité a rappelé qu'en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation auprès du propriétaire du navire et de son assureur s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu (article VIII). S'agissant de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation s'éteignent à défaut d'action en justice contre le Fonds dans les trois ans ou de notification au Fonds d'une action contre le propriétaire du navire ou son assureur, la notification devant intervenir dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu (article 6). Il a été rappelé en outre que l'une et l'autre Conventions disposent en outre qu'aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.
- 3.4.8 Il a été noté qu'en septembre 2002, le Fonds de 1992 avait informé, individuellement, toutes les personnes ayant déposé une demande au Bureau des demandes d'indemnisation et pour lesquelles aucun accord n'était intervenu à la date visée de la question de la prescription. Il pouvait en effet ne pas être tout à fait clair à quelle date commence la période de prescription de trois ans pour un demandeur donné (c'est-à-dire la date à laquelle le dommage ou préjudice s'est effectivement produit pour ce demandeur) et qu' étant donné ce flou quant à la date à laquelle commence la période de prescription, l'Administrateur avait proposé que les demandeurs retiennent comme hypothèse que c'est à partir de la date à laquelle le sinistre a effectivement eu lieu - à savoir le 12 décembre 1999 - qu'il convient de calculer la date du début de la prescription.

#### *Niveau des paiements*

- 3.4.9 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait décidé, à sa 13<sup>ème</sup> session, tenue en juin 2001, de porter le niveau des paiements de 60% à 80% du montant du préjudice ou du dommage effectivement subi par chaque demandeur (document 92FUND/EXC.13/7, paragraphe 3.2.42). Par ailleurs, il a été rappelé qu'à ses sessions d'octobre 2001, avril/mai 2002 et juillet 2002, le Comité exécutif avait décidé que vu les incertitudes qui continuaient de planer sur le niveau des demandes nées du sinistre de l'*Erika* jugées recevables, le niveau des paiements devait rester fixé à 80% (documents 92FUND/EXC.14/12, paragraphe 3.4.49, 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.2.25 et 92FUND/EXC.17/10, paragraphes 3.2.31 à 3.2.34).
- 3.4.10 Le Comité a noté qu'il devait une fois de plus trouver un juste équilibre entre l'importance d'une indemnisation rapide de sa part et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement.
- 3.4.11 Le Comité exécutif a rappelé que les demandes de Total Fina et du Gouvernement français pouvaient être exclues aux fins du calcul du niveau des paiements étant donné qu'il ne serait donné suite à ces demandes que si et pour autant que toutes les autres demandes auraient été payées intégralement.

- 3.4.12 Il a été relevé que bien que l'incertitude inhérente à l'évaluation des demandes recevables émanant du secteur touristique ait été considérablement réduite, l'Administrateur estimait que des incertitudes demeuraient quant au montant total des demandes émanant de ce secteur. En effet, d'après les déclarations de TVA, seuls 21% des établissements des départements touchés dont on sait qu'ils ont subi une baisse effective de leur chiffre d'affaires avaient déposé une demande.
- 3.4.13 Le Comité a noté que, sur la base des demandes d'indemnisation présentées par le Bureau des demandes d'indemnisation, l'Administrateur estimait que le montant total des demandes d'indemnisation recevables dans le secteur du tourisme se situerait entre FF550 millions et FF600 millions, ou entre €84 millions et €91 millions (£53 à £58 millions), et que, de surcroît, il serait prudent de prévoir une marge supplémentaire de FF50 millions ou €8 millions (£5 millions) pour les campagnes de promotion. Il a été noté en outre que le montant total des demandes recevables dans les secteurs autres que le tourisme se situait entre FF250 millions et FF300 millions, ou entre €38 millions et €46 millions (£24 à £29 millions). Sur la base de ces estimations, le total des demandes recevables serait de l'ordre de FF950 millions ou €145 millions (£92 millions). Le Comité a noté que le montant total disponible à des fins d'indemnisation est de FF1 211 966 811 ou €184 763 149 (£117 millions) et que, sur cette base, selon l'Administrateur, le Fonds de 1992 disposerait d'une marge de sécurité suffisante pour pouvoir porter le niveau des paiements à 100%.
- 3.4.14 Le Comité a noté que, de l'avis de l'Administrateur, il était d'autres facteurs qui comportaient un élément d'incertitude. Il a noté que des demandes d'indemnisation qui n'avaient pas été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation avaient été formées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire à hauteur de FF46 millions ou €7 millions (£4,5 millions), que les résultats des expertises judiciaires pourraient donner naissance à de nouvelles demandes d'indemnisation et qu'il convenait de tenir compte des demandes d'indemnisation dont divers tribunaux ont été saisis, pour un total de FF135 millions ou €21 millions (£13 millions). Le Comité a noté également que l'interprétation des tribunaux français du terme "dommage par pollution" pourrait bien être plus large que ne l'est l'interprétation basée sur les critères de recevabilité appliqués par le Fonds de 1992. Il a noté en outre qu'il restait un certain temps avant que les demandes ne soient frappées de prescription et qu'il était fort possible que de nombreuses demandes soient déposées avant le dernier délai. Le Comité a relevé la proposition de l'Administrateur selon laquelle, vu ces incertitudes, il convenait de maintenir le niveau des paiements à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils ont été évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, et selon laquelle le niveau des paiements serait réexaminé à la 20ème session du Comité exécutif, qui se tiendrait début 2003.
- 3.4.15 La délégation française d'observateurs a réaffirmé la position qu'elle avait prise à la session du Comité exécutif tenue en juillet 2002 et a déclaré que s'il fallait certes veiller à éviter tout surpaiement, il fallait aussi éviter de pécher par excès de prudence. À ce sujet, la délégation a fait observer que plus de 5 700 demandes d'indemnisation, soit 91% de toutes les demandes soumises, avaient été évaluées pour un montant total inférieur à FF500 millions, ce qui laissait pour les demandes encore en suspens – il y en avait environ 500 – une somme dépassant FF700 millions. La délégation a relevé que le nombre de nouvelles demandes avait diminué de beaucoup et que, pour certains types de demandes, il y avait chevauchement. La délégation française a conclu que la marge de sécurité était assez grande pour permettre de porter le niveau des paiements à 100%.
- 3.4.16 Plusieurs délégations ont dit comprendre le point de vue de la délégation française, tout en estimant que, vu les incertitudes qui persistaient quant à la situation des demandes d'indemnisation, telle qu'évoquée par l'Administrateur, et vu que le délai de prescription de trois ans arrivait à échéance en décembre 2002, il serait prudent de remettre à début 2003 toute décision tendant à augmenter le niveau des paiements.
- 3.4.17 Le Comité a noté que, selon l'Administrateur, la situation serait bien plus claire à l'issue de la période de trois ans et que l'Administrateur espérait qu'il serait possible de porter le niveau des paiements à 100% à la session du Comité qui se tiendrait en février 2003.

- 3.4.18 Le Comité exécutif a décidé que vu l'incertitude qui demeurait quant au niveau des demandes jugées recevables dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devait rester fixé à 80% du montant du dommage effectivement subi par chaque demandeur, d'après l'évaluation des experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual. Il a été décidé en outre que le niveau des paiements serait revu à la 20ème session du Comité.

*Recours*

- 3.4.19 Le Comité exécutif a pris note de l'information figurant dans le document 92FUND/EXC.18/5/Add.2.

- 3.4.20 Le Comité a rappelé que la politique des FIPOL en matière de recours, telle qu'arrêtée par les organes directeurs, pouvait se résumer comme suit:

La politique des Fonds consiste à intenter un recours chaque fois que cela est approprié. Les Fonds doivent, dans chaque cas d'espèce, envisager s'il serait possible de recouvrer tous montants qu'ils auraient versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Si des questions de principe sont en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant lorsque les Fonds envisagent s'il convenait ou non d'intenter une action en justice. La décision des Fonds d'intenter ou non une telle action devrait être prise dans chaque cas particulier, en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question.

- 3.4.21 Le Comité a rappelé que le tribunal de grande instance de Paris menait une enquête au pénal sur la cause du sinistre et qu'en 2000 le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire inscrit (Tevere Shipping), le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl) et la société gestionnaire elle-même, le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification (RINA) et l'un des responsables de RINA avaient été mis en examen. Il a été rappelé en outre qu'en décembre 2001, la société Total Fina et certains de ses responsables avaient été mis en examen, et ce sur la base du rapport établi par un expert judiciaire. Il a été noté que l'instruction n'était pas encore achevée.

- 3.4.22 Il a été noté que, à la demande de certaines parties, le Tribunal de commerce de Dunkerque avait fait procéder à une expertise judiciaire, confiée à un comité de quatre experts et que le Fonds de 1992 suivait ces expertises par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

- 3.4.23 Le Comité a noté qu'un certain nombre d'organismes, tant publics que privés, avaient intenté des actions devant divers tribunaux français contre les parties ci-après, demandant que les défendeurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

Total Fina SA  
Total Raffinage Distribution SA  
Total International Ltd  
Total Transport Corporation  
Tevere Shipping Co Ltd  
Steamship Mutual  
Panship Management and Services Srl  
RINA (Registro Italiano Navale)

- 3.4.24 Il a été noté que, de l'avis de l'Administrateur, le Fonds de 1992 ne saurait arrêter une position définitive sur la question de savoir s'il devait ou non intenter un recours et, dans l'affirmative, contre quelles parties, et ce tant que les enquêtes sur la cause du sinistre ne seraient pas terminées.

Il a été noté toutefois que l'Administrateur estimait que le Fonds de 1992 devait engager les actions qu'il faut pour veiller à ce que ses droits ne soient pas forclos.

- 3.4.25 Le Comité a noté le point de vue de l'Administrateur, selon lequel, en attendant les conclusions des expertises en cours, le Fonds de 1992 devrait tout au moins contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, vu que les enquêtes réalisées par l'Autorité maritime de Malte et, en France, la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer faisaient douter de la qualité du navire au moment du sinistre (voir le document 92FUND/EXC.14/5/Add.1). Il a été noté en outre qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
- 3.4.26 Le Comité a noté qu'en droit français, la période de prescription en matière commerciale était de dix ans, avec de nombreuses exceptions, mais qu'en vertu de l'article VIII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation prévus par la Convention s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Il a été noté qu'un recours par le Fonds de 1992 contre Tevere Shipping Co Ltd (le propriétaire déclaré de l'*Erika*) constituerait, de l'avis de l'Administrateur, une action en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que ce serait peut-être vrai également de recours contre Panship Management and Services Srl (la société gestionnaire de l'*Erika*), Selmont International Inc. (l'affréteur à temps de l'*Erika*) et Total Transport Corporation (l'affréteur au voyage de l'*Erika*). Il a été noté également que les actions contre les autres sociétés du groupe Total seraient sans doute frappées de prescription au terme de 10 ans, mais, que de l'avis de l'Administrateur, il serait préférable d'engager des actions contre toutes les sociétés appartenant au même groupe en même temps.
- 3.4.27 Il a été noté que pour intenter avec succès un recours contre Panship Management and Services Srl, Selmont International Inc. et Total Transport Corporation, le Fonds de 1992 devrait prouver que le dommage par pollution résulte de leur fait ou omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, car, dans le cas contraire, ils pourraient invoquer la protection prévue par l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.4.28 Le Comité a relevé qu'en vertu de l'article VII.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, une demande en réparation de dommages dus à la pollution pouvait être formée directement contre l'assureur. Cela étant, celui-ci peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, limiter la sienne au montant prévu par l'article V.2. L'assureur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même. Le Comité a noté qu'une action contre l'assureur du propriétaire de l'*Erika*, la Steamship Mutual, pourrait elle aussi être soumise à un délai de prescription de trois ans.
- 3.4.29 Certains ont pensé qu'il serait difficile de priver le propriétaire de son droit de limiter sa responsabilité vu que le Fonds de 1992 aurait à prouver que le dommage par pollution résulte du fait ou omission personnels du propriétaire du navire, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
- 3.4.30 Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et d'intenter des recours, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de trois ans, contre les parties ci-après:

Tevere Shipping Co Ltd (le propriétaire déclaré de l'*Erika*)  
Steamship Mutual (l'assureur P & I de l'*Erika*)  
Panship Management and Services Srl (la société gestionnaire de l'*Erika*)  
Selmont International Inc. (l'affréteur à temps de l'*Erika*)  
Total Fina Elf SA (autrefois Total Fina SA) (société holding)  
Total Raffinage Distribution SA (le chargeur)  
Total International Ltd (la société qui vendait la cargaison)  
Total Transport Corporation (l'affréteur au voyage de l'*Erika*)

3.4.31 Le Comité a noté que les conclusions des enquêtes sur la cause du sinistre pourraient justifier, de la part du Fonds de 1992, des recours contre des parties autres que celles dont la liste figure ci-dessus, mais que l'Administrateur estimait qu'aucune décision ne s'imposait au stade actuel des choses, vu que le délai de prescription de trois ans ne s'appliquait pas à ces autres parties.

3.4.32 Le Comité a rappelé que le Fonds de 1992 avait engagé des procédures contre les sociétés de classification RINA SpA et Registro Italiano Navale devant le Tribunal de commerce de Nantes, le Tribunal de commerce de Vannes, le Tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon et le Tribunal de commerce de Lorient. Le Comité a décidé que vu l'autorisation donnée à l'Administrateur d'intenter des recours contre les parties citées au paragraphe 3.4.30 ci-dessus, les actions engagées contre RINA SpA et Registro Italiano Navale devaient l'être devant le même tribunal que celles engagées contre ces parties-là.

### 3.5 *Al Jaziah 1*

3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.18/6 (voir document 71FUND/AC.9/13/9) concernant le sinistre de l'*Al Jaziah 1*.

#### *Demandes d'indemnisation*

3.5.2 Le Comité a noté que les demandes relatives aux opérations de prévention de la pollution avaient été approuvées pour US\$595 000 (£385 000) et que des demandes d'un montant total de US\$1,4 million (£893 000) avaient été évaluées provisoirement à US\$621 000 (£402 000).

#### *Action en recours éventuelle de la part des FIPOL*

3.5.3 Le Comité a rappelé que le Ministère public d'Abou Dhabi avait engagé une action au pénal contre le capitaine de l'*Al Jaziah 1*. Il a également été rappelé que dans une déclaration adressée au Ministère public, le capitaine avait affirmé que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état, donc dangereux. Le Comité a rappelé en outre que le tribunal avait soutenu notamment que le navire avait causé des dommages à l'environnement et qu'il ne répondait pas aux normes de sécurité de base, qu'il n'était pas en état de naviguer, que le fond du navire était percé en plusieurs endroits et qu'il n'avait pas été autorisé par le Ministère des transports des Émirats arabes unis à transporter des hydrocarbures. Il a été rappelé en outre que le tribunal avait conclu que si le navire avait coulé, c'était à cause de ces nombreuses failles et que le capitaine avait été condamné à une amende de Dh 5 000 (£890) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

3.5.4 Il a été rappelé que les conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis avaient exprimé l'opinion que les conclusions du tribunal pénal quant à la non-navigabilité en mer du navire seraient convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis. Il a été rappelé également que l'Administrateur avait souscrit au point de vue des conseillers juridiques des Fonds et qu'il estimait que le propriétaire du navire était ou aurait dû être conscient de l'état du navire et du fait que le naufrage de celui-ci était dû à la négligence ou la faute personnelle du propriétaire et qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du

navire n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité et, enfin, que les Fonds devaient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.

- 3.5.5 Le Comité a rappelé en outre que les organes directeurs avaient décidé, à leurs sessions de juillet 2002, que si l'enquête menée par les conseillers juridiques des Fonds faisait apparaître que l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne propriétaire de cette entité (un ressortissant des Émirats arabes unis) au moment du sinistre disposait d'avoirs suffisants, les Fonds devraient engager une action en recours à son encontre (documents 92FUND/EXC.16/6 paragraphe 3.3.7 et 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.5.7).
- 3.5.6 Le Comité a noté que le ressortissant des Émirats arabes unis visé au paragraphe 3.5.5 ci-dessus travaillait au sein du département administratif de la compagnie pétrolière nationale Abu Dhabi National Oil Co. et était propriétaire de quatre sociétés ou avait des parts importantes dans ces sociétés. Il a été noté que trois de ces sociétés n'avaient pas de permis d'exploitation valide ou bien que leurs registres commerciaux n'étaient pas fiables. Il a également été noté que la quatrième était une société à responsabilité limitée, spécialisée dans le stockage et le transport des hydrocarbures et que cette personne en détiendrait 50% des actions. Le Comité a noté en outre que les conseillers juridiques des Fonds avaient indiqué que si les Fonds obtenaient un jugement à l'encontre de ladite personne, ils seraient en mesure de le mettre à exécution en prélevant sur les dividendes payables sur la part de 50% que cette personne détenait dans cette société, ou moyennant la vente judiciaire des actions conformément à la législation relative aux sociétés commerciales en vigueur dans les Émirats arabes unis. Toutefois, il a été noté que les conseillers juridiques des Fonds n'avaient pas été en mesure de déterminer si les avoirs en question seraient suffisants pour permettre d'honorer le montant que les Fonds pourraient se voir allouer dans le cadre d'un jugement définitif, que la valeur des actions de la compagnie pétrolière était incertaine et qu'il ne serait pas possible d'empêcher la vente des avoirs de la société durant la procédure.
- 3.5.7 Le Comité a noté que les conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis avaient fait savoir à l'Administrateur que le Fonds pouvait raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable, contre la personne en cause, laquelle ne serait probablement pas autorisée à limiter sa responsabilité. Il a été noté cependant que les conseillers juridiques du Fonds avaient également fait savoir à l'Administrateur que le Fonds pourrait se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le défendeur et qu'en tout état de cause on ne savait pas si celui-ci disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient aux Fonds de recouvrer des sommes substantielles.
- 3.5.8 La plupart des délégations ont exprimé l'opinion que le point de savoir si l'on engagerait ou non une action en recours contre le propriétaire du navire posait une importante question de principe et que les FIPOL devraient contribuer à décourager l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises et mettre en oeuvre le principe du pollueur-payeur. En recommandant que les FIPOL engagent une action en recours, ces délégations reconnaissaient que les chances de mettre à exécution un jugement favorable étaient limitées, mais il était néanmoins important, selon elles, que les Fonds prennent position. Toutefois, certaines délégations considéraient que les Fonds devraient être réalistes et ne pas engager d'action en recours si le propriétaire du navire ne disposait d'aucun avoir.
- 3.5.9 Le Comité a décidé que le Fonds de 1992 devrait engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire.
- 3.5.10 Le Comité a noté que le Conseil d'administration du Fonds de 1971, à sa 9<sup>ème</sup> session, avait décidé que le Fonds de 1971 devrait engager une action en recours contre le propriétaire (voir le document 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.10.9).
- 3.5.11 Le Comité a reconnu qu'en décidant d'engager une action en recours dans ce cas particulier, les Fonds s'écartaient de leur politique tendant à fonder partiellement leurs décisions sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable.

### 3.6 Slops

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.18/7 concernant le sinistre du *Slops*.
- 3.6.2 Le Comité a rappelé qu'à sa 8ème session, tenue en juillet 2000, il avait décidé que le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que par conséquent ces conventions ne s'appliquaient pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).
- 3.6.3 Il a été rappelé qu'en février 2002, deux entrepreneurs grecs avaient engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le Fonds de 1992 concernant une demande d'indemnisation de US\$1,7 million (£1,1 million) et de US\$859 000 (£550 000), au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, respectivement. Le Comité a noté en outre que dans leurs argumentations les entrepreneurs avaient déclaré que le *Slops* avait été construit uniquement pour le transport des hydrocarbures en mer (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que navire-citerne), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que navire et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Le Comité a noté en outre que les sociétés avaient soutenu que même dans les cas où il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), le *Slops* flottait en mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque. Il a été noté que le *Slops* n'avait aucune assurance de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.6.4 Le Comité a noté que les entrepreneurs avaient déclaré que le propriétaire immatriculé ne possédait aucun avoir hormis le *Slops*, qui avait été détruit par un incendie et n'avait donc aucune valeur même comme ferraille, qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du navire, à savoir qu'ils avaient entamé une action en justice à son encontre, fait une enquête sur sa situation financière et demandé au tribunal de saisir ses avoirs et de le déclarer en faillite et que puisque le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.
- 3.6.5 Il a été rappelé qu'à sa 17ème session, tenue en juillet 2002, le Comité avait décidé que les entrepreneurs n'avaient pas fourni dans leurs argumentations d'information susceptible de modifier la position du Comité selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 portant création du Fonds et avait chargé en conséquence l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice (document 92FUND/EXC.17/10, paragraphe 3.5.10). Il a été noté que, conformément à la décision du Comité, l'Administrateur avait informé l'avocat grec engagé par le Fonds de 1992 qu'une audience avait eu lieu le 8 octobre 2002 et que le tribunal devait rendre sa décision avant la fin 2002.

### 3.7 Sinistre en Suède

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.18/8 concernant ce sinistre.
- 3.7.2 Le Comité a rappelé que le 23 septembre 2000 des hydrocarbures persistants avaient échoué sur les rivages de deux îles au nord de Gotland, dans la mer Baltique, ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm, et que le Service des garde-côtes de Suède, l'Agence suédoise des services de secours ainsi que les municipalités avaient mené les opérations de nettoyage.
- 3.7.3 Le Comité a rappelé que d'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé le 3 septembre 2000 dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Il a été noté que selon le Service des garde-côtes, l'analyse montrait que les

échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondaient à ceux prélevés dans l'*Alambra*. Le Comité a noté en outre que le propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

- 3.7.4 Il a été noté que le Service des garde-côtes avait engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage pour un montant de SKr 1,1 million (£75 000), que l'agence suédoise des services de secours ainsi que les municipalités avaient elles aussi engagé des dépenses à ce titre, pour un montant de SKr 4,1 millions (£280 000), et que le montant total des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*, 3 684 760 DTS (£23 millions).
- 3.7.5 Le Comité a noté que les autorités suédoises avaient l'intention de demander réparation des dépenses encourues auprès du propriétaire du navire à l'automne 2002 mais que, faute d'y parvenir, elles envisageaient de former des demandes d'indemnisation contre le Fonds de 1992. Il a été noté cependant que pour obtenir réparation auprès du Fonds de 1992, les autorités devraient établir que les dommages résultaient d'un sinistre mettant en cause un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.7.6 Le Comité a noté en outre que les autorités suédoises avaient communiqué au Fonds de 1992 les résultats d'une analyse d'échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et de ceux qui ont été prélevés sur plusieurs îles suédoises et que le Fonds examinait actuellement les documents communiqués par les autorités suédoises.

### 3.8 Natuna Sea

- 3.8.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.18/9 (voir document 71FUND/AC.9/13/11) concernant le sinistre du *Natuna Sea*, qui était survenu en octobre 2000 dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie) et avait touché l'Indonésie, la Malaisie et Singapour.
- 3.8.2 Le Comité a rappelé que Singapour était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, que l'Indonésie était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais n'était pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds et que la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais pas aux Conventions de 1992.
- 3.8.3 Il a été noté qu'il restait possible que le montant total des demandes recevables pour dommages dus à la pollution à Singapour et en Indonésie dépasse le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 22,4 millions de DTS (£19 millions), et que le Fonds de 1992 pourrait être appelé à effectuer des paiements au titre des dommages dus à la pollution à Singapour.

### 3.9 Baltic Carrier

- 3.9.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.18/10 concernant le sinistre du *Baltic Carrier*.
- 3.9.2 Le Comité a rappelé que le *Baltic Carrier* avait abordé le *Tern* à quelque 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne) ce qui a entraîné un déversement de quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd du *Baltic Carrier* dont une partie a pénétré dans le coqueron avant endommagé du *Tern*. Il a également été rappelé que les deux navires étaient assurés par Assuranceforeningen Gard (Gard Club).



*Pollution par les hydrocarbures au Danemark*

- 3.9.3 Le Comité a relevé que des demandes d'indemnisation avaient été approuvées pour un montant de DKr70,2 millions (£6,1 millions) au titre des opérations de nettoyage et pour un montant de DKr33,3 millions (£2,9 millions) d'élimination des déchets mazoutés et que les demandes au titre des dommages causés aux biens, des pertes économiques subies par le secteur des pêches et de l'aquaculture et du suivi écologique avaient été approuvées pour un total de DKr 36,9 millions (£3,2 millions). Il a été noté que d'autres demandes d'indemnisation concernant le nettoyage en mer et sur le littoral, d'un montant total de DKr 42,6 millions (£3,6 millions), étaient en cours d'évaluation.
- 3.9.4 Le Comité a également relevé qu'en juillet 2002, alors que les travaux de rénovation étaient en cours sur une voie d'accès située dans le secteur touché par le déversement d'hydrocarbures, on avait découvert que les hydrocarbures qui avaient été retenus dans les blocs de pierre situés sous la voie d'accès étaient rejetés à la mer. Il a également été noté que les autorités locales et les entreprises intervenant dans les travaux de rénovation avaient envisagé deux options pour faire face au problème. Le Comité a noté que l'option retenue a été de laisser les blocs de pierre tels quels et de les recouvrir d'un nouveau matériau. Le Comité a en outre noté que l'entreprise avait estimé que cela aurait pour effet d'accroître de quelque DKr1,8 million (£154 000) le coût du projet de rénovation.

*Pollution par les hydrocarbures à Rostock et à Ventspils*

- 3.9.5 Il a été rappelé qu'à la suite de l'abordage, le *Tern* avait continué sa route jusqu'à Rostock (Allemagne) ou s'était produit un léger déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* contenus dans le coqueron avant endommagé du *Tern*. Il a été noté que l'opération de nettoyage avait été entreprise par la brigade locale de pompiers pour un coût de DM 600 (£190).
- 3.9.6 Il a également été rappelé que le *Tern* était ensuite allé à Ventspils (Lettonie) pour y décharger sa cargaison et qu'un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'y était produit. Le Comité a relevé que le Gard Club avait réglé toutes les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution à Ventspils sans consulter le Fonds de 1992 mais qu'il n'avait pas indiqué s'il avait l'intention de faire valoir que les demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution provoqués à Ventspils relevaient du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le sinistre du *Baltic Carrier*.
- 3.9.7 Le Comité a également rappelé qu'à sa 13<sup>ème</sup> session, tenue en juin 2001, il avait étudié la question de savoir si les déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* relevaient du champ d'application des Conventions de 1992.
- 3.9.8 Il a été rappelé que, en ce qui concerne le déversement survenu à Rostock, le coût des opérations de nettoyage était insignifiant, que les autorités allemandes n'avaient pas l'intention de procéder à une enquête sur les circonstances qui entouraient ce déversement et que le Comité avait donc décidé de ne pas poursuivre l'examen de la question.
- 3.9.9 Le Comité a noté, que si le montant total des indemnités versées par le Gard Club (y compris les paiements concernant les dommages par la pollution survenus à Ventspils) devait dépasser le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Club pourrait demander au Fonds de 1992 le remboursement des sommes versées au-delà de ce montant.
- 3.9.10 Le Comité exécutif a également noté que l'Administrateur n'avait pas réussi à obtenir d'autres informations concernant la cause du déversement survenu à Ventspils mais qu'il estimait que tant que l'on ne disposerait pas d'informations plus complètes sur les événements à l'origine du déversement et tant que le Gard Club n'aurait pas tranché la question de savoir s'il fallait ou non faire valoir que ses demandes d'indemnisation subrogées pour les dommages dus à la pollution

causée à Ventspils devraient être réglées par prélèvement sur le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier*, il était prématuré que le Comité décide si le déversement relevait du champ d'application des Conventions de 1992.

*Intervention du Fonds de 1992*

- 3.9.11 Il a été noté qu'il n'était pas encore possible d'évaluer le montant des demandes d'indemnisation établies et qu'il n'était donc pas possible de déterminer si le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier*, qui s'élevait à DKr 118 millions (£10 millions) serait dépassé et si le Fonds de 1992 serait appelé à verser des indemnités.

3.10 *Zeinab*

Le Comité a pris note des faits nouveaux concernant le sinistre du *Zeinab* tels que décrits dans le document 92FUND/EXC.18/11 (cf document 71FUND/AC.9/13/12).

3.11 Autres sinistres

- 3.11.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.18/12 concernant les sinistres suivants: *Mary Anne*, *Dolly* et *Neptank VII*.

*Mary Anne*

- 3.11.2 Le Comité a rappelé que le *Mary Anne* a coulé dans la baie de Manille (Philippines) en juillet 1999, entraînant un léger déversement de fuel-oil intermédiaire.

- 3.11.3 Le Comité a noté qu'en septembre 2002 l'assureur de responsabilité limitée du propriétaire, Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), avait informé le Fonds de 1992 que Terra Nova et deux autres parties avaient entamé une procédure aux Philippines contre le Fonds. Il a également été noté que le Fonds de 1992 n'avait été informé d'aucune action en justice introduite à son encontre aux Philippines mais avait demandé des éclaircissements à Terra Nova sur l'identité des demandeurs, les montants réclamés et la justification des demandes. Il a été noté que les demandes formées contre le Fonds de 1992 avaient été frappées de forclusion le 22 juillet 2002 ou peu après. Il a été d'autre part noté que Terra Nova avait informé le Fonds de 1992 qu'elle avait l'intention de renoncer à ses poursuites contre lui sans préjudice de la position qui était la sienne quant à son droit de lui réclamer un recouvrement auprès du Fonds.

*Dolly*

- 3.11.4 Le Comité a rappelé que le *Dolly* avait coulé au large de la Martinique en septembre 1999 avec à son bord une cargaison de bitume.

- 3.11.5 Le Comité a noté que compte tenu du coût prévu de l'enlèvement de la cargaison de bitume de l'épave du *Dolly*, les autorités françaises avaient lancé un appel d'offres par l'intermédiaire du Journal officiel des Communautés européennes. Il a été d'autre part noté que les opérations devaient commencer vers la fin 2002, après la saison des cyclones.

*Neptank VII*

- 3.11.6 Le Comité a rappelé qu'en juin 2002, le *Neptank VII* avait abordé un navire à marchandises diverses dans le port de Singapour provoquant un déversement de quelque 300 tonnes de fuel-oil lourd.

- 3.11.7 Le Comité a noté que des demandes d'indemnisation avaient été soumises au propriétaire du *Neptank VII* et à son assureur au titre des opérations du nettoyage entreprises à Singapour mais que le coût de ces opérations étant bien inférieur au montant de limitation applicable au navire en

vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il était tout à fait improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

### 3.12 Sinistres survenus en Espagne, à la Guadeloupe et au Royaume-Uni

3.12.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.18/13.

#### *Sinistre survenu en Espagne*

3.12.2 Le Comité a noté qu'en septembre 2000, plusieurs plages du nord de la Galice (Espagne) avaient été polluées par des hydrocarbures, ce qui avait obligé deux autorités locales à procéder à des opérations de nettoyage. Il a été noté que selon l'enquête menée par les autorités espagnoles, il se peut que les hydrocarbures aient été déversés dans la zone économique exclusive espagnole par le pétrolier maltais *Concordia I* (159 147 tjb) qui traversait le secteur au moment où les hydrocarbures sont supposés avoir été déversés, à l'occasion d'un voyage sur lest de Rotterdam (Pays-Bas) à Sidi Kerir (Égypte).

3.12.3 Le Comité a noté que le *Concordia I* était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club). Il a également été noté que le propriétaire du navire avait soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas du *Concordia I*.

3.12.4 Le Comité exécutif a relevé que les autorités espagnoles étaient montées à bord du *Concordia I* à Algésiras (Espagne) et avaient prélevé des échantillons d'hydrocarbures dans plusieurs citernes. Il a en outre été noté que les autorités espagnoles, sur la base des analyses effectuées, avaient conclu que les hydrocarbures provenant des citernes à résidus du navire correspondaient aux hydrocarbures prélevés sur les plages polluées. Il a également été noté qu'après avoir examiné les résultats des analyses communiquées par les autorités espagnoles au Fonds de 1992, l'Administrateur avait souscrit aux conclusions auxquelles celles-ci étaient parvenues et l'avait fait savoir au Standard Club et aux autorités espagnoles.

3.12.5 Il a été noté que les autorités locales qui avaient participé aux opérations de nettoyage avaient soumis au Standard Club et au Fonds de 1992 des demandes d'indemnisation pour un total de Ptas 1 006 500 (€ 050 ou £3 800).

#### *Sinistre survenu à la Guadeloupe*

3.12.6 Le Comité a noté qu'en juillet 2002, le maire de Petit-Bourg (Guadeloupe) avait informé le Fonds de 1992 d'un sinistre ayant donné lieu à pollution qui aurait été dû à un déversement illégal d'hydrocarbures en mer. Il a été noté que les hydrocarbures avaient touché le littoral de la ville, ce qui avait amené les pouvoirs publics à interdire la baignade sur une plage pendant les opérations de nettoyage, et à prononcer une interdiction de pêche à pied. Il a également été noté que les pouvoirs publics s'efforceraient d'identifier le navire responsable de la pollution et avaient envoyé en France des échantillons des hydrocarbures concernés aux fins d'analyse.

3.12.7 Il a été noté que le coût de l'opération de nettoyage avait été évalué à €340 000 (£220 000), et que le maire avait fait savoir qu'il avait l'intention de soumettre des demandes d'indemnisation au Fonds de 1992 au cas où il ne serait pas en mesure d'identifier le navire responsable du déversement illégal.

#### *Sinistre survenu au Royaume-Uni*

3.12.8 Le Comité a noté qu'en septembre 2002 une quantité inconnue d'hydrocarbures s'était échouée sur une bande de 3 km de littoral près de Hythe, dans le Kent (Royaume-Uni), ce qui avait contraint deux autorités locales à procéder à des opérations de nettoyage dont le coût total avait été évalué à £7 000 environ. Il a été noté que les analyses des échantillons de matière polluante

avaient amené à la conclusion que les résidus d'hydrocarbures provenaient très probablement d'un déversement de brut lourd du Moyen Orient et que l'Administrateur souscrivait à cette conclusion.

- 3.12.9 Il a été noté qu'il n'existait pas de raffineries ni d'oléoducs à proximité de Hythe et que l'Administrateur était d'avis que les hydrocarbures provenaient très probablement d'un pétrolier, c'est-à-dire d'un « navire » selon la définition donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

*Examen par le Comité exécutif*

- 3.12.10 Une délégation a exprimé un doute quant à la responsabilité qu'aurait le Fonds de 1992 de verser des indemnités si le navire d'où provenaient les hydrocarbures n'avait pas été identifié. Tout en souscrivant à la logique du raisonnement de l'Administrateur qui avait conclu que le sinistre survenu au Royaume-Uni était probablement dû à un « navire » tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, cette délégation était d'avis qu'en application de l'article 4.1 a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 était seulement tenu de verser des indemnités lorsque le propriétaire d'un navire était exonéré de sa responsabilité en vertu de l'article III.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.12.11 L'Administrateur a indiqué que le Fonds de 1992 s'occupait de 5 sinistres pour lesquels le navire qui avait provoqué la pollution n'avait pas été identifié ou dont l'identité était controversée. Il a fait observer que les sinistres en cause soulevaient des questions de caractère scientifique, factuel et juridique. Il a souligné que s'il était vrai que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et celle de 1971 portant création du Fonds ne s'appliquaient qu'aux navires transportant effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, la Convention de 1992 portant création du Fonds ne s'appliquait pas seulement aux pétroliers en charge mais également, dans certaines circonstances, aux pétroliers légers. Il a rappelé la position adoptée par l'Assemblée quant à l'applicabilité de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux pétroliers légers (document 92FUND/A.5/28, paragraphe 23.2). Il a fait observer qu'en ce qui concerne le sinistre survenu au Royaume-Uni, il était manifeste à son avis que les hydrocarbures devaient provenir d'un pétrolier puisque le pétrole brut n'était pas utilisé comme combustible de soute et que rien n'indiquait que les hydrocarbures aient pu provenir d'une source autre qu'un navire.
- 3.12.12 Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles avaient toujours cru comprendre que les déversements d'une source inconnue relevaient de la Convention de 1992 portant création du Fonds pour autant qu'il puisse être établi qu'il s'agissait d'un déversement d'hydrocarbures persistants et provenant d'un « navire » tel que défini dans les Conventions de 1992 et que, contrairement aux dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, il n'était pas nécessaire que le « navire » ait été en charge.
- 3.12.13 Le Comité exécutif a fait sien l'interprétation que l'Administrateur a donnée de la Convention de 1992 portant création du Fonds sur ce point à savoir que cette Convention s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait être identifié pour autant qu'il était démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend à la satisfaction du tribunal compétent que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.12.14 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer, pour le compte du Fonds de 1992, le règlement définitif de toutes les demandes nées des trois sinistres en cause au cas où les demandeurs ne seraient pas en mesure d'obtenir réparation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais pouvaient démontrer, à la satisfaction de l'Administrateur, que les dommages dus à la pollution avaient été causés par des hydrocarbures persistants provenant d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

**4 Sessions à venir**

- 4.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 19ème session le 18 octobre 2002.
- 4.2 Le Comité a décidé de tenir si nécessaire ses sessions suivantes pendant les semaines commençant le 3 février et le 6 mai 2003.
- 4.3 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa session normale d'automne pendant la semaine commençant le 20 octobre 2003.

**5 Divers**

Le Comité exécutif a remercié le Président sortant, M. Gaute Sivertsen, d'avoir si bien assuré la présidence.

**6 Adoption du compte rendu des décisions**

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel que figurant dans le document 92FUND/EXC.18/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.

---