



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

COMITÉ EXÉCUTIF
20ème session
Point 5 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.20/7
7 février 2003
Original: ANGLAIS

COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA VINGTIÈME SESSION

(tenue les 3, 4 et 7 février 2003)

Président: M. J Rysanek (Canada)
Vice-Président: M. K Amarantidis (Grèce)

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.20/1.

2 Examen des pouvoirs des représentants

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

Cameroun	Îles Marshall	Pologne
Canada	Italie	République de Corée
Espagne	Libéria	Royaume-Uni
France	Mexique	Singapour
Grèce	Philippines	Suède

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.

2.2 Les États Membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

Algérie	Colombie	Maroc
Allemagne	Danemark	Norvège
Angola	Dominique	Panama
Antigua-et-Barbuda	Fédération de Russie	Pays-Bas
Argentine	Finlande	Portugal
Bahamas	Grenade	Tunisie
Barbade	Irlande	Turquie
Belgique	Japon	Uruguay
Chypre	Malte	Venezuela

2.3 Les États non-membres ci-après étaient représentés en qualité d'observateurs:

États qui ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention de 1992 portant création du Fonds ou un instrument d'adhésion à cette Convention:

Nigéria

Autres États

Chili	Équateur	Malaisie
Côte d'Ivoire	Iran	Pérou

2.4 Les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales ci-après étaient représentées en qualité d'observateurs:

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne

Organisations internationales non gouvernementales:

Chambre internationale de la marine marchande

Conférence des Régions périphériques maritimes d'Europe

Cristal Limited

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)

International Group of P & I Clubs

International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)

Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)

Réseau international des amis de la terre

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 *Nakhodka*

3.1.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.20/2 (71FUND/AC.10/3) au sujet du sinistre du *Nakhodka* (Japon, 2 janvier 1997).

3.1.2 Il a été rappelé que le sinistre du *Nakhodka* avait donné lieu à des demandes d'indemnisation de ¥36 045 millions (£188 millions) et que, au vu du montant total des demandes, les organes directeurs avaient décidé de limiter les paiements du Fonds à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. Il a été relevé que toutes les demandes avaient finalement été réglées à raison de ¥26 087 879 202 (£136 millions).

Actions en justice auprès des tribunaux japonais

- 3.1.3 Le Comité a rappelé que, conformément aux décisions prises par les organes directeurs, 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 United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club) et le Registre maritime russe de la navigation, en vue de recouvrer tous montants versés par les FIPOL pour indemnisation.

Solution globale

- 3.1.4 Il a été rappelé que, à leurs sessions d'avril/mai 2002, les organes directeurs avaient approuvé la proposition de règlement global formulée par le UK Club. Il a été rappelé également 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 3.1 du document 92FUND/EXC.20/2, et à s'entendre avec les autres parties sur les modalités de cet accord (documents 92FUND/EXC.16/6, paragraphe 3.1.36, et 71FUND/AC.7/A/ES.9/14, paragraphe 8.4.36). Il a été rappelé en outre que les organes directeurs avaient décidé que les FIPOL devaient retirer les actions en justice qu'ils avaient engagées contre le Registre maritime russe de la navigation.
- 3.1.5 Le Comité a noté que l'Accord de règlement conclu entre, d'une part, les FIPOL, et, d'autre part, Prisco Traffic Limited et le UK Club, avait été signé le 28 octobre 2002. De plus, le 31 octobre 2002, en vertu de cet accord, le UK Club avait remboursé aux FIPOL la somme de ¥5 229 812 901 (£27,3 millions) au titre des indemnités versées par les Fonds, et £3,6 millions en ce qui concerne la part des frais communs incombant au Club. Il a été relevé également que le UK Club avait également versé le reliquat de 20% de toutes les demandes approuvées, que tous les demandeurs avaient par conséquent été indemnisés intégralement et avaient, de ce fait, renoncé à leurs actions en justice. Le Comité a noté en outre que les actions que les FIPOL, Prisco Traffic Limited et le UK Club avaient engagées auprès du tribunal de district Fukui, ainsi que celles que les FIPOL avaient engagées contre la Primorsk Shipping Corporation et le Registre maritime russe de la navigation, avaient été retirées le 9 décembre 2002.
- 3.1.6 Il a été noté que la Primorsk Shipping Corporation et le Registre maritime russe de la navigation n'étaient pas parties à l'accord, et qu'ils avaient décidé de ne pas faire valoir de demande au titre des dépens contre les Fonds.

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

- 3.1.7 Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs avaient 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, et que tous les frais à la charge des deux Fonds devaient être répartis de la même manière (documents 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.2.23, et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.6.23). Le Comité a relevé que la répartition du montant, de ¥5 229 812 901 (£27 288 353), recouvré auprès du UK Club, avait été effectuée en conséquence, et que le Fonds de 1992 avait ainsi recouvré ¥2 966 977 455 (£15 481 228) et le Fonds de 1971, ¥2 262 835 446 (£11 807 125). Il a été relevé également que la contribution du UK Club aux frais communs, de £3 617 526, avait été répartie de la même manière.

Avantages de l'accord de règlement global

- 3.1.8 L'Administrateur a appelé l'attention du Comité sur le fait que les avantages financiers pour les FIPOL seraient d'environ £42 millions, soit £27,3 millions remboursés par le UK Club au titre des indemnités versées par eux, £3,6 millions au titre de la part des frais communs incombant au UK Club, et £11 millions du fait que le Fonds de 1992 n'était pas tenu de verser des indemnités à

concurrence de sa limite. Il a estimé que l'accord de règlement global avait trois avantages majeurs: premièrement, tous les demandeurs avaient été indemnisés intégralement; deuxièmement, les FIPOL et autres parties intéressées n'avaient pas à intervenir dans des procédures juridiques très longues; troisièmement, les Fonds de 1971 et de 1992 avaient reçu des sommes importantes.

- 3.1.9 La délégation japonaise s'est déclarée satisfaite de l'accord global de règlement.
- 3.1.10 Le Comité exécutif s'est félicité de la conclusion de l'accord de règlement et de l'acquittement intégral de la totalité des demandes, et du fait que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 avaient recouvré une part importante des montants qu'ils avaient versés à titre d'indemnités. Il a remercié toutes les parties intéressées ayant contribué au règlement de ce sinistre.

Enseignement à tirer

- 3.1.11 Une délégation a proposé que l'Administrateur soit invité à élaborer un document destiné à être soumis à l'examen de l'Assemblée, concernant l'expérience acquise dans le cadre du traitement des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, de manière à permettre aux Fonds de tirer des enseignements en vue de futurs sinistres.
- 3.1.12 L'Administrateur a appelé l'attention sur le fait que le Comité exécutif, à sa 18ème session, tenue en octobre 2002, avait fait sienne une proposition de l'Administrateur selon laquelle il devrait présenter un rapport aux organes directeurs, lors de leurs sessions d'octobre 2003, au sujet de certains points soulevés par la délégation japonaise concernant la nécessité d'améliorer le processus de traitement et de règlement des demandes d'après les enseignements tirés du sinistre du *Nakhodka* (document 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.3.33).

3.2 *Erika*

- 3.2.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika* (France, 12 décembre 1999), telle que décrite dans les documents 92FUND/EXC.20/3 et 92FUND/EXC.20/3/Add.1.

Procédure en limitation

- 3.2.2 Le Comité exécutif a rappelé que, à la demande du propriétaire du navire, le tribunal de commerce de Nantes avait ordonné, le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal avait fixé à FF84 247 733 (€12 843 484) (£8,4 millions) le montant de limitation applicable à l'*Erika* et avait fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de l'assureur P&I du navire, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual). Le Comité a noté qu'en 2002, le fonds de limitation avait été transféré du tribunal de commerce de Nantes au tribunal de commerce de Rennes et qu'un nouveau liquidateur avait été désigné.

Poursuites menées en Italie par RINA SpA/Registro Italiano Navale

- 3.2.3 Le Comité exécutif a rappelé qu'à la fin du mois d'avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale avaient intenté une action en justice devant le tribunal de Syracuse (section d'Augusta) (Italie) contre, notamment, le propriétaire du navire, son assureur, Total Fina, le Fonds de 1992 et l'État français. Il a été rappelé également que RINA SpA et le Registro Italiano Navale avaient demandé que le tribunal déclare qu'ils n'étaient ni conjointement ni solidairement responsables du naufrage de l'*Erika*, de la pollution de la côte française ou d'aucune autre conséquence du sinistre.
- 3.2.4 Il a été rappelé qu'en mars 2001, le Fonds de 1992 avait entamé une action en justice selon une procédure spéciale directement auprès de la Cour de cassation italienne, demandant à celle-ci de décider que les tribunaux italiens n'étaient pas compétents en la matière et soutenant que, bien que les plaignants aient demandé au tribunal de déclarer qu'ils n'étaient pas responsables, il convenait

de considérer que leurs actions visaient une indemnisation en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou bien que l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles ne s'applique pas à l'action du plaignant, puisqu'il se rapportait à une déclaration excluant toute responsabilité. Il a été rappelé également que par la suite, le Gouvernement français et les sociétés du Groupe Total Fina avaient engagé des actions correspondantes et que, du fait de cette procédure, le tribunal de Syracuse avait suspendu la procédure sur le fond en attendant la décision de la Cour de cassation.

- 3.2.5 Le Comité exécutif a noté que la Cour de cassation avait prononcé sa décision en octobre 2002, précisant que les tribunaux italiens n'étaient pas compétents s'agissant des parties ayant recouru à la procédure spéciale, au motif que l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile conférait la compétence exclusive aux tribunaux de l'État dans lequel le dommage par pollution s'était produit.

Actions en justice engagées par l'État français et Total Fina

- 3.2.6 Le Comité exécutif a noté que l'État français avait intenté des poursuites auprès du tribunal de grande instance de Lorient contre Tevere Shipping Co. Ltd, Panship Management and Services Srl, Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc., le fonds de limitation dont il est question au paragraphe 3.2.2 ci-dessus et le Fonds de 1992, pour des demandes de €190 553 427 (£125 millions) (susceptibles d'être augmentées à un stade ultérieur), plus des intérêts au taux légal en vertu de l'article 1153-1 du Code civil, comme indiqué ci-après:

€0 124 354,11 (£33 millions) au titre des dépenses encourues par les Ministères de l'intérieur; de la défense; de l'économie, des finances et de l'industrie; de la santé;

€127 395 920,58 (£83 millions) au titre des paiements effectués en vertu du Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence pour les cas de pollution par les hydrocarbures;

€13 033 152,75 (£8,5 millions) au titre des sommes versées aux victimes.

- 3.2.7 Il a été noté que l'État français avait demandé au tribunal d'ordonner aux défendeurs, à l'exception du fonds de limitation et du Fonds de 1992, de payer €190 553 427 et de déclarer que le fonds de limitation et le Fonds de 1992 devraient exécuter le jugement dans les limites prévues respectivement dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.2.8 Il a été noté en outre que quatre sociétés appartenant au Groupe Total Fina, à savoir Total Fina Elf SA, Total Fina Elf France SA (qui succède à Total Raffinage Distribution SA), Total International Limited et Total Transport Corporation, avaient engagé des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management & Services Srl, Steamship Mutual, le fonds de limitation, RINA, Registro Italiano Navale et le Fonds de 1992. Il a été noté que les demandes se chiffraient, d'une part, à €143 millions (£93 millions) (montant susceptible d'être augmenté à un stade ultérieur), s'agissant d'une demande qui serait recevable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds; et, d'autre part, à €3 millions (£2 millions) au titre du coût d'une expertise judiciaire qui, selon le Groupe Total Fina, n'était pas recevable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été noté par ailleurs que le Groupe Total Fina demandait également des intérêts au taux légal en application de l'article 1154 du Code civil. Concernant l'action formée à l'encontre du Fonds de 1992, les sociétés du groupe Total avaient requis une déclaration établissant que la demande était recevable à hauteur de €143 millions mais que le droit à être indemnisé ne pouvait être exercé que si toutes les victimes (y compris l'État français et les organismes publics) étaient indemnisées intégralement.

Action en justice engagée en France par la Steamship Mutual

- 3.2.9 Le Comité exécutif a noté que la Steamship Mutual avait engagé des poursuites auprès du tribunal de commerce de Rennes contre le Fonds de 1992, demandant notamment au tribunal de noter que, en application de ses obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Steamship Mutual avait versé le montant de €12 843 484 (£8,4 millions) correspondant au montant de limitation applicable au propriétaire du navire, en accord avec le Fonds de 1992 et son Comité exécutif et sous leur contrôle. La Steamship Mutual avait également demandé au tribunal de déclarer qu'elle avait rempli toutes ses obligations en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, que le montant de limitation avait été acquitté et que le propriétaire du navire était exonéré de sa responsabilité en vertu de la Convention. La Steamship Mutual avait demandé en outre au tribunal d'ordonner au Fonds de 1992 de rembourser tout montant qu'elle aurait versé au-delà du montant de limitation.

Actions en recours engagées par le Fonds de 1992

- 3.2.10 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 18ème session, tenue en octobre 2002, il avait examiné un document présenté par l'Administrateur (document 92FUND/EXC.18/5/Add.2) posant la question de savoir si le Fonds de 1992 devait engager des actions en recours contre un certain nombre de parties afin de recouvrer des sommes versées par celui-ci à titre d'indemnités et que l'Administrateur avait estimé que 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. Toutefois, l'Administrateur avait estimé que le Fonds de 1992 devait engager les actions qu'il fallait pour veiller à ce que ses droits ne soient pas forclos.
- 3.2.11 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait 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*)

- 3.2.12 Le Comité exécutif a noté que le 11 décembre 2002, le Fonds de 1992 avait engagé des actions en justice auprès du tribunal de grande instance de Lorient contre les parties dont la liste figure au paragraphe 3.2.11.
- 3.2.13 Il a été noté qu'après la session du Comité exécutif tenue en octobre 2002, l'Administrateur avait été informé du fait que le bureau de classification, Bureau Veritas, avait inspecté l'*Erika* avant le transfert de classe à RINA, et que le Fonds de 1992 avait intenté une action en recours, à titre de mesure conservatoire, contre le Bureau Veritas, le 11 décembre 2002, devant le tribunal de Lorient.

Demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation

- 3.2.14 Le Comité a noté qu'au 23 janvier 2003, 6 647 demandes d'indemnisation, pour un total de FF1 291 millions ou €197 millions (£121 millions), avaient été présentées au Bureau des demandes d'indemnisation établi à Lorient par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual. Il a été noté que 6 188 demandes, représentant FF985 millions ou €150 millions (£100 millions), avaient fait l'objet d'une évaluation pour FF537 millions ou €82 millions (£54 millions), que

696 demandes, d'un montant de FF126 millions ou €19 millions (£12 millions), avaient été rejetées, que 61 demandeurs, dont les demandes atteignaient au total FF23 millions ou €3,5 millions (£2,3 millions), avaient contesté le rejet de leurs demandes et que celles-ci faisaient l'objet d'une nouvelle évaluation sur la base du complément de justificatifs communiqué par les demandeurs.

- 3.2.15 Le Comité a noté que des indemnités avaient été versées au titre de 5 009 demandes (paiements provisoires y compris), pour un montant total de FF372 millions ou €57 millions (£37 millions), dont FF84 millions ou €13 millions (£8 millions) à la charge de la Steamship Mutual, et FF288 millions ou €44 millions (£27 millions) à la charge du Fonds de 1992. Il a noté également que 459 demandes, correspondant à FF306 millions ou €47 millions (£31 millions), étaient soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.
- 3.2.16 Le Président a fait observer à quel point le travail d'évaluation et de règlement des demandes d'indemnisation avait été productif.
- 3.2.17 Une délégation a demandé s'il était significatif que les 459 demandes en souffrance, soit en instance d'évaluation, soit en attente d'un complément d'information, semblaient correspondre à des sommes considérables par rapport aux 6 188 demandes déjà évaluées. L'Administrateur a précisé que certaines des demandes en souffrance, dont, par exemple, celle de Brittany Ferries, portaient effectivement sur des montants relativement élevés, et que ces demandes étaient beaucoup plus complexes que les demandes déjà réglées.
- 3.2.18 Une autre délégation a demandé si, vu la complexité de la situation juridique, laquelle pourrait prendre des années avant d'être réglée, on ne pourrait demander à l'État français de procéder à un règlement global de toutes les demandes. L'Administrateur a fait valoir que la situation n'était pas aussi compliquée qu'elle n'avait l'air, mais qu'une initiative en ce sens de la part du Gouvernement français pourrait être de mise à l'avenir, dans le contexte des actions en recours.
- 3.2.19 La délégation d'observateurs du Réseau international des amis de la terre a exprimé le point de vue selon lequel bien que le Fonds de 1992 ait indemnisé de nombreuses victimes dans le cadre d'accords à l'amiable et ait acquis par subrogation les droits de ces demandeurs, le Fonds n'avait pas présenté sa demande conformément à l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que donc les demandes réglées par le Fonds n'avaient aucune existence légale. De l'avis de cette délégation, le Fonds restait responsable pour les montants déjà acquittés, à moins de déposer auprès du tribunal de commerce de Rennes les documents de subrogation avant la fin de la période de prescription de trois ans. Cette délégation a dit que la même chose valait pour les paiements effectués par la Steamship Mutual.
- 3.2.20 L'Administrateur a dit ne pas être d'accord avec la délégation du Réseau international des amis de la terre et a fait savoir que la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 s'étaient bien prévalus de leurs droits de subrogation, en vertu, l'une, de l'article V.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'autre des articles 9.1 et 9.2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Demandes d'indemnisation faisant l'objet d'actions en justice auprès de divers tribunaux à l'encontre du propriétaire du navire, de la Steamship Mutual et du Fonds de 1992

- 3.2.21 Le Comité exécutif a noté que des demandes d'un montant total de €484 millions (£300 millions) avaient été formées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire, fonds constitué par la Steamship Mutual. Dans ce montant sont inclus le montant de la demande du Gouvernement français (€191 millions) (£125 millions) et de celle de Total Fina Elf (€170 millions) (£105 millions). Le Comité a noté cependant que la plupart des demandes de cette catégorie, hormis celles du Gouvernement français et de Total Fina Elf, avaient déjà fait l'objet d'un accord de règlement et qu'il semblerait donc que ces demandes soient à retirer de la procédure en limitation, pour autant qu'elles aient trait au même préjudice ou dommage. Il a été noté que le Fonds de 1992 n'avait été notifié des demandes formées contre le fonds de limitation que le 31 janvier 2003.

- 3.2.22 Il a été relevé que quelque 650 demandeurs avaient engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Le Comité a noté que le montant total de ces demandes, à l'exclusion de celles de l'État français et de Total Fina Elf, était de FF705 millions ou €108 millions (£66 millions).
- 3.2.23 Le Comité a noté que la plupart des demandes en instance devant les tribunaux avaient déjà fait l'objet d'une demande auprès du Bureau des demandes d'indemnisation mais que 22 demandes, d'un montant total de FF36 millions ou €5,5 millions (£3,5 millions) n'avaient pas été préalablement déposées auprès du Bureau des demandes d'indemnisation. Il a noté que pour certaines demandes, le montant n'était pas le même pour la demande soumise au tribunal que pour celle soumise au Bureau des demandes d'indemnisation et que le Fonds de 1992 allait poursuivre le dialogue avec les demandeurs dont la demande n'était pas forclosée, dans le but de parvenir le cas échéant à un règlement à l'amiable.

Prescription

- 3.2.24 Il a été 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). Il a été rappelé également que les droits à indemnisation auprès du Fonds de 1992 s'éteignaient à défaut d'action en justice contre le Fonds dans les trois ans ou de notification au Fonds dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu conformément aux formalités requises par le droit qui est celui du tribunal saisi, d'une action contre le propriétaire du navire ou son assureur (article 6). Il a été rappelé également que l'une et l'autre Conventions disposent 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.
- 3.2.25 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 ce stade de la question de la prescription. Le Comité a noté que, dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, il pouvait en effet ne pas être tout à fait clair à quelle date commençait 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). Le Comité a noté également que vu le flou quant à la date à laquelle commençait la période de prescription, l'Administrateur avait proposé que les demandeurs retiennent comme hypothèse que c'était à partir de la date à laquelle le sinistre avait effectivement eu lieu - à savoir le 12 décembre 1999 - qu'il convenait de calculer la date du début de la prescription, et ce afin d'éviter tout risque de forclusion. Le Comité a noté en outre que malgré ces mises en garde, plusieurs demandeurs ayant déposé un dossier auprès du Bureau des demandes d'indemnisation n'avaient pas engagé d'action en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual ou le Fonds de 1992, alors que d'autres avaient engagé leur action après le 12 décembre 2002, et que la question qui se posait était celle de la date à laquelle la période de prescription de trois ans expirait pour chaque demandeur. Il a été noté enfin que les organes directeurs des FIPOL n'avaient jamais examiné cette question en profondeur, vu qu'elle ne s'était jamais réellement posée.
- 3.2.26 S'agissant des demandes au titre des opérations de nettoyage, il a été rappelé que dans le passé, les FIPOL avaient pris pour acquis que la date à laquelle des hydrocarbures atteignaient un secteur spécifique du littoral constituait la date du dommage et, partant, la date à compter de laquelle commençait la période de trois ans à l'issue de laquelle il y avait prescription. Cependant, un littoral est rarement pollué en un seul jour, ce qui s'est effectivement passé dans le cas de l'*Erika*, avec des hydrocarbures se déplaçant le long du littoral plusieurs mois durant. Il a été noté que, pour cette raison, certaines autorités locales avaient décidé de reporter les opérations de nettoyage jusqu'à ce que la situation se stabilise et que, dès lors, il devenait difficile de déterminer avec exactitude la date à laquelle le dommage était survenu et que l'on pouvait fort bien soutenir que toute nouvelle pollution constituait une nouvelle date à partir de laquelle serait calculé le délai de prescription. Le Comité a relevé que de nombreux sites avaient été nettoyés immédiatement, pour être de nouveau pollués en 2000 et, dans certains cas, en 2001 et que, de l'avis de

l'Administrateur, ces nouvelles pollutions seraient considérées comme étant de nouveaux dommages. Il a été noté que, bien que l'on ait dans le passé estimé que la date de la pollution d'un site constituait la date à partir de laquelle il convenait de calculer le délai de prescription, l'Administrateur estimait que l'on pouvait tout autant soutenir que la date à retenir était celle à laquelle les coûts de nettoyage avaient été engagés ou encore la date à laquelle le nettoyage d'un quelconque site avait été achevé.

- 3.2.27 Pour ce qui était des demandes relevant du secteur de la pêche et de la mariculture, il a été rappelé que dans le passé, les FIPOL avaient retenu la date de la contamination des appareils de pêche ou de l'exploitation maricole ou la date de l'interdiction de pêche ou de récolte comme date du préjudice et donc du début de la période de trois ans à l'issue de laquelle expire le délai de prescription. La date du dommage a donc souvent été bien après la date du sinistre. Il a été rappelé que, dans l'affaire du *Sea Empress* (15 février 1996), plusieurs associations de pêche à la ligne avaient, le 11 février 1999, engagé des actions contre le propriétaire du navire et son assureur et en avaient notifié le Fonds de 1971 le 2 mars 1999. Le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait estimé que le dommage allégué n'avait été subi que le 20 mars 1996, date à laquelle une interdiction de pêche à la ligne avait été prononcée par décret parlementaire. Le Comité avait donc jugé que les demandeurs avaient, comme ils y étaient tenus, notifié le Fonds de 1971 avant l'expiration de la période de prescription de trois ans et que les demandes n'étaient pas forcloses (document 71FUND/EXC.51/14, paragraphes 4.6.14 et 4.6.15). Il a été noté en outre que le Comité n'avait pas alors eu à trancher la question de savoir si une notification intervenue dans les trois ans après la levée de l'interdiction de pêche à la ligne aurait fait en sorte que les demandes ne soient pas frappées de prescription.
- 3.2.28 Le Comité a noté que les choses se compliquaient lorsqu'un demandeur subissait un préjudice économique avant même qu'il y ait eu dommages à des biens ou interdiction de pêche, par exemple du fait d'une perte de confiance de la part des consommateurs, à la suite immédiate d'un sinistre. Il a noté que bien que le préjudice global puisse être imputé à deux effets bien distincts, chacun assorti d'une période de prescription différente, il était peu probable que les demandeurs établissent une distinction entre les deux effets au moment où ils constituaient leur dossier. Il a été relevé que bien qu'il y eût moins de doute quant à la date à partir de laquelle était calculée la période de prescription quand il s'agissait de demandes ayant trait à la pêche et à l'aquaculture, l'Administrateur pensait que l'on pouvait soutenir que les pertes effectives résultant de l'interruption des affaires d'un demandeur devraient être considérées comme intervenant à la fin de la période durant laquelle le préjudice a été subi, et non à compter du début de cette période.
- 3.2.29 Quant aux demandes dans le secteur du tourisme, le Comité a rappelé que ces demandes étaient le fait d'établissements ouverts toute l'année (bars, restaurants, boutiques...), mais aussi d'établissements ouverts uniquement pendant la période des vacances (campings, meublés, certains hôtels...) et que bien que certains établissements relevant de la première catégorie aient fait porter leur demande sur la totalité de l'année 2000, la majorité d'entre eux, et, par la force des choses, la totalité des établissements à vocation saisonnière, avaient fait porter leur demande uniquement sur les préjudices subis pendant la principale saison touristique (d'avril à octobre 2000).
- 3.2.30 Le Comité exécutif a noté que si l'on pouvait effectivement soutenir que le préjudice subi par les établissements saisonniers était en partie imputable à la décision de certains touristes en puissance de ne pas se rendre dans la zone sinistrée, et ce dès l'annonce du sinistre, à savoir aux alentours du 12 décembre 1999, il était peu probable que ce soit le cas de la plupart des touristes, chez qui la décision de ne pas se rendre dans la zone sinistrée avait sans doute été prise au printemps ou en début d'été 2000. Il a été noté que s'agissant des demandes du secteur touristique, deux possibilités s'offraient pour ce qui était de la date à laquelle le préjudice imputable à la réduction du nombre de touristes avait été subi: le début de la saison touristique, ou alors la fin de la période durant laquelle le préjudice avait été subi. Il a été relevé en outre que bon nombre de demandes dans ce secteur n'avaient pas été déposées avant avril 2001, car ce n'était qu'à cette date que les demandeurs étaient en mesure de déterminer avec exactitude l'ampleur des pertes qu'ils avaient subies et de présenter des documents comptables à l'appui de leur demande.

- 3.2.31 Le Comité a relevé la distinction qui existe entre le point de départ du délai de prescription de trois ans qui court à compter de la date du dommage et le délai de prescription de six ans à compter de la date du sinistre, et a noté que le point de départ du délai de trois ans serait donc la date à laquelle est survenu le dommage pour un demandeur particulier.
- 3.2.32 Il a été noté que, pour les demandeurs ayant subi un préjudice consécutif ou un préjudice économique pur, le dommage par pollution représentait un manque à gagner, lequel intervenait généralement un certain temps après le sinistre et que, de l'avis de l'Administrateur, la démarche la plus juste serait de prendre comme point de départ la date correspondant à la fin de la période durant laquelle un demandeur ou un groupe de demandeurs a subi un préjudice. Il a été noté en outre que le plus souvent, ce n'était qu'à la fin de cette période que les demandeurs étaient en mesure de déterminer s'ils avaient ou non subi un préjudice. De plus, cette date donnait aux demandeurs un délai de trois ans pour présenter une demande bien étayée et donnait au Fonds le temps de procéder à l'évaluation de la demande, avec suffisamment de temps pour d'éventuels pourparlers entre le demandeur et le Fonds, ce qui permettrait de faire baisser le nombre de demandes faisant l'objet d'actions en justice.
- 3.2.33 Plusieurs délégations ont souligné que le Fonds s'était toujours attaché à éviter les actions en justice dans la mesure du possible et que l'on devait tout faire pour agir au mieux dans l'intérêt des demandeurs. Elles ont également fait valoir que les dispositions relatives à la prescription étaient certes quelque peu astreignantes pour les demandeurs, mais qu'il était crucial de connaître avec certitude la date à laquelle s'éteignaient les droits des demandeurs à être indemnisés. Une délégation a affirmé qu'il pouvait y avoir des divergences de vues quant à la date à laquelle était censé expirer le délai de présentation d'une demande et que cela pouvait créer une certaine confusion pour les demandeurs.
- 3.2.34 Selon une délégation, dans des situations comme celle du sinistre de l'*Erika*, où les dispositions sur la prescription pouvaient être interprétées de plusieurs manières différentes, il ne fallait pas oublier que les Conventions avaient pour vocation, d'une manière générale, d'indemniser les victimes, et qu'il convenait d'adopter l'interprétation la mieux à même d'atteindre cet objectif. De plus, il n'était pas possible d'envisager ces questions dans l'abstrait: chaque demande d'indemnisation devait être considérée quant au fond pour ce qui est de la question de la prescription, compte tenu du fait qu'il incombait au demandeur de prouver quand il avait subi le dommage de pollution, et, en même temps il convenait de faire en sorte que les demandeurs n'aient pas la possibilité de manipuler les preuves présentées.
- 3.2.35 Plusieurs délégations ont estimé que les questions juridiques étaient complexes car elles étaient axées sur l'interprétation de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et sur l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces délégations ont estimé que le Comité devrait remettre à plus tard toute décision en attendant qu'il ait eu davantage le temps d'examiner ces questions.
- 3.2.36 L'Administrateur a souligné que dans le contexte de nombreuses demandes en suspens dans l'affaire de l'*Erika*, qui avaient trait à un dommage par pollution ayant commencé en avril 2000, il importait que le Comité se prononce durant la session en cours, en particulier s'il décidait que le point de départ du délai de prescription de trois ans était la date à laquelle le préjudice ou dommage s'était produit. C'est pourquoi l'Administrateur a proposé que le Comité adopte une solution de compromis selon laquelle il serait considéré que le délai de prescription de trois ans commencerait au plus tôt au début de la période durant laquelle un demandeur avait subi un préjudice.
- 3.2.37 Le Comité exécutif a approuvé la proposition de l'Administrateur; il a reconnu que, pour certaines demandes, le délai de prescription pouvait commencer quelque temps après le début de la période à laquelle le demandeur avait subi le préjudice, mais qu'il conviendrait de considérer ces demandes d'après les circonstances spécifiques de l'espèce.

Niveau des paiements

- 3.2.38 Il a été rappelé que, appliquant les principes arrêtés par l'Assemblée dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif avait décidé, en février 2000, que la conversion du montant maximum disponible pour indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de 135 millions de DTS, se ferait au taux de change du DTS en vigueur le 15 février 2000, que, selon les calculs de l'Administrateur, 135 millions de DTS = FF1 211 966 811 correspondant à €184 763 149 (£117 millions) et que le Comité avait approuvé ce calcul à sa session d'avril 2000.
- 3.2.39 Il a été rappelé également que vu l'incertitude qui demeurait quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif avait décidé à sa 18^{ème} session, tenue en octobre 2002, que le niveau des paiements devrait rester fixé à 80% du montant des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur, d'après l'évaluation des experts engagés par le Fonds de 1992 (document 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.4.18).
- 3.2.40 Le Comité exécutif a relevé qu'il devait trouver un juste équilibre entre l'importance d'une indemnisation aussi rapide que possible des victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de la part du Fonds de 1992 et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement.
- 3.2.41 Il a été rappelé que les demandes d'indemnisation présentées par Total Fina Elf et le Gouvernement français pouvaient être ignorées par le Comité exécutif dans son étude du niveau des paiements, car il ne serait donné suite à ces demandes contre le Fonds de 1992 et le fonds de limitation du propriétaire du navire que si et pour autant que toutes les autres demandes auront été intégralement réglées. Le Comité a relevé que l'engagement pris par le Gouvernement français de ne pas faire valoir ses demandes visait aussi les demandes subrogées relatives aux paiements effectués dans le cadre des mécanismes établis pour verser des paiements supplémentaires aux demandeurs (voir le document 92FUND/EXC.20/3/Add.1, paragraphe 4).
- 3.2.42 Le Comité a pris note des estimations faites par l'Administrateur concernant le montant total des demandes contre le Fonds de 1992, abstraction faite des demandes formées contre le fonds de limitation:

Montant total des demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement	FF462 082 753
Montant total des demandes en justice (à l'exception de celles de Total Fina Elf et du Gouvernement français)	FF704 575 956
Montant total des demandes présentées au Bureau des demandes d'indemnisation et ne faisant pas l'objet d'une action en justice	FF116 879 729
Montant des intérêts sur les demandes en justice (estimation)	FF50 000 000
Frais de justice pour les demandeurs (estimation)	<u>FF50 000 000</u>
Montant total de l'exposition du Fonds de 1992	FF1 383 538 438
	(€10 919 075)
	(£131 765 565)

- 3.2.43 Le Comité a relevé que l'Administrateur reconnaissait que cette estimation était plutôt pessimiste, qu'il était en effet probable qu'il ne serait pas donné suite à bon nombre des demandes déposées au Bureau des demandes d'indemnisation mais ne faisant pas l'objet d'une action en justice, même si ces demandes n'étaient pas jugées forcloses, et que nombre des demandes faisant l'objet d'une action en justice seraient peut-être approuvées pour des montants quelque peu inférieurs aux montants demandés. Il a été noté cependant qu'il y avait des demandes formées contre le fonds de limitation du propriétaire (autres que celles du Gouvernement français et de Total Fina Elf), d'un montant total de quelque €123 millions (£81 millions), que l'on pouvait penser que certaines d'entre elles feraient également l'objet d'une action en justice contre le Fonds de 1992 et que l'on pouvait penser également que dans le cadre de la procédure, certains demandeurs demanderaient une indemnisation d'un montant supérieur à celui figurant dans leur

demande initiale, chose possible en droit procédural français. Il a été noté en outre que d'autres demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation pourraient peut-être faire l'objet d'actions en justice, auquel cas se poserait la question de la prescription. En outre, le Comité a relevé que sa décision concernant la question de la prescription pourrait avoir un rapport avec le niveau des demandes et des paiements.

- 3.2.44 Le Comité a relevé que le montant total des demandes établies pourrait atteindre FF1 400 millions ou €251 millions (£164 millions), qu'un certain nombre d'incertitudes persistaient à cet égard et que, de ce fait, l'Administrateur proposait que le niveau des paiements reste fixé à 80% des préjudices subis.
- 3.2.45 La délégation française s'est déclarée déçue du fait que l'Administrateur n'avait pas estimé possible de recommander un relèvement du niveau des paiements. Elle a proposé que si les paiements devaient être maintenus à 80% dans l'immédiat, il serait souhaitable que l'Administrateur ait le mandat de porter le niveau à 100% quand il deviendrait évident que le plafond du Fonds de 1992 ne serait pas dépassé. La délégation française s'est engagée à s'efforcer de résoudre les malentendus et chevauchements pour ce qui est de certaines demandes émanant du secteur public.
- 3.2.46 De nombreuses délégations ont dit regretter que l'exposition éventuelle des demandes dépasse la limite du Fonds de 1992, en particulier parce qu'il est apparu en octobre 2002 qu'il serait possible, trois ans après le sinistre, de porter les paiements à 100% du montant des dommages effectivement subis. Ces délégations ont toutefois considéré qu'il était impératif de suivre les conseils de l'Administrateur à moins qu'il y ait de bonnes raisons de douter de son analyse de la situation.
- 3.2.47 Au vu des incertitudes qui persistent quant au montant total des demandes établies, le Comité exécutif a décidé que le niveau des paiements devait être maintenu à 80% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, mais que l'Administrateur devrait être autorisé à porter le niveau à 100% quand il jugerait que cela ne présentait aucun risque.

3.3 Sinistre survenu en Allemagne

- 3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des faits nouveaux intervenus concernant le sinistre survenu en Allemagne en juin 1996, tels que présentés dans le document 92FUND/EXC.20/4.

Actions en justice

- 3.3.2 Le Comité a rappelé qu'en juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne avait engagé une procédure contre le propriétaire du *Kuzbass*, soupçonné d'avoir provoqué une pollution par les hydrocarbures en Allemagne en juin 1996, et contre son assureur, le West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions (€1,3 million, environ £845 000), et que le Fonds de 1992 avait été notifié de la procédure engagée. Il a été rappelé également que le propriétaire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures à l'origine de la pollution ne provenaient pas du *Kuzbass*. De plus, le Fonds de 1992 s'était porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.
- 3.3.3 Il a été relevé que, le 12 décembre 2002, une audience avait eu lieu devant le tribunal de première instance de Flensburg. Il a été noté que le tribunal avait prononcé un jugement partiel, soutenant que le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage par pollution, au motif que les éléments de preuve indiquaient de manière accablante que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*. Il a été noté également que le tribunal n'avait pas traité du calcul des pertes subies par les autorités allemandes et qu'il avait déclaré que cette question serait examinée à la demande de l'une des parties mais pas avant le

jugement définitif sur la question de la responsabilité. Le Comité a noté en outre que le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club feraient probablement appel du jugement.

Prescription

- 3.3.4 Il a été rappelé que pour que leurs demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans, les autorités allemandes avaient intenté une action en justice contre le Fonds de 1992 le 14 juin 2002, et que celui-ci 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 du navire et le West of England Club. Il a été relevé que le tribunal avait accordé la suspension de la procédure le 12 novembre 2002.

3.4 *Prestige*

Propos liminaires du Président

- 3.4.1 Au moment où le Comité exécutif commençait à travailler sur un nouveau et grave sinistre, celui du *Prestige*, qui a touché trois États Membres du Fonds de 1992 - l'Espagne, la France, le Portugal - et qui a pollué de longues étendues du littoral et frappé dans leur vie et leurs moyens d'existence des milliers de personnes vivant dans les zones côtières, le Président, au nom du Comité exécutif, a exprimé toute sa solidarité aux victimes et aux gouvernements et aux autorités régionales et locales touchés par ce grave sinistre.
- 3.4.2 Le Président a déclaré que le Fonds de 1992, qui s'occupait depuis trois ans d'un sinistre d'ampleur analogue, celui de l'*Erika*, et qui avait traité des milliers de demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, ferait tout son possible pour indemniser aussi rapidement que possible les victimes du sinistre du *Prestige*, dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- 3.4.3 Le Président a déclaré que, comptant plus de 80 États Membres, le Fonds de 1992 était véritablement international dans son champ d'application comme dans sa vocation; comme toutes les organisations ayant pour mission de verser de l'argent aux demandeurs, il devra veiller à ce que tous les demandeurs soient traités de manière juste et équitable. Il a déclaré qu'au tout début de son travail sur le sinistre du *Prestige*, le Comité exécutif devait être sensible aux pressions qui pesaient d'ores et déjà sur les diverses parties directement concernées et qui devaient être pleinement prises en compte lors des débats à venir.
- 3.4.4 Le Comité exécutif a pris note de l'information figurant dans les documents 92FUND/EXC.20/5, 92FUND/EXC.20/5/Add1 et 92FUND/EXC.20/5/1. Il a relevé que le 13 novembre 2002, alors qu'il faisait route de Ventspils (Lettonie) à Singapour, le navire-citerne *Prestige*, immatriculé aux Bahamas, avait subi des dommages structurels à environ 30 milles au large du Cap Finisterre (Espagne), qu'il avait été remorqué vers le large et que, le 19 novembre 2002, il s'était brisé en deux à quelque 170 milles à l'ouest de Vigo, les deux parties du navire ayant alors sombré par environ 3 500 mètres de fond. Tous les membres de l'équipage avaient été hélitreuillés par la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) avant la rupture du navire. Le *Prestige* transportait une cargaison de 77 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont il avait perdu une quantité inconnue avant de se briser et avait laissé s'échapper une nouvelle quantité non déterminée d'hydrocarbures au moment de la rupture.
- 3.4.5 Il a été noté que le *Prestige* était inscrit auprès du London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).
- 3.4.6 Un certain nombre de délégations ont soulevé des questions sur les circonstances entourant les causes du sinistre culminant avec la rupture du *Prestige*, mais le Comité a convenu que ces questions étaient secondaires eu égard à la vocation première des Conventions de 1992.

Opérations de nettoyage en Espagne

- 3.4.7 Le Comité a noté que les opérations de nettoyage avaient été menées par la SASEMAR et que des navires espagnols, mais aussi allemands, belges, britanniques, danois, français, italiens, néerlandais, norvégiens et portugais avaient procédé à une importante opération de récupération des hydrocarbures au large et que jusqu'à 1 000 embarcations de pêche avaient également participé au nettoyage dans les eaux côtières protégées.
- 3.4.8 Il a été noté qu'il avait également été tenté une opération d'envergure pour protéger plusieurs estuaires et zones sensibles au moyen de barrages flottants. Plus de 20 000 mètres de barrages flottants avaient ainsi été déployés et 36 000 mètres supplémentaires avaient été stockés en des emplacements stratégiques pour être déployés en cas de nouvelle menace d'hydrocarbures en mer.
- 3.4.9 Il a été noté que le nettoyage manuel du littoral avait été effectué par une main-d'œuvre composée de militaires et de personnel des municipalités, d'entrepreneurs et de volontaires et, qu'à la mi-décembre, environ 5 500 personnes avaient participé au nettoyage. On a noté également que, vu que de nombreux sites étaient difficiles d'accès, un vaste programme de construction de routes avait été lancé pour faciliter les opérations de nettoyage.
- 3.4.10 Il a été noté également qu'à la fin janvier 2003, environ 25 000 tonnes de déchets liquides et 38 000 tonnes de déchets solides avaient été recueillies, que les premiers seraient, à terme, recyclés et que les seconds étaient stockés sur divers sites en attendant une décision quant à leur sort définitif.

Opérations de nettoyage en France

- 3.4.11 Il a été noté que début janvier 2003, la principale nappe d'hydrocarbures avait été emportée par les vents jusqu'à la zone économique exclusive de la France et que la coordination de la vaste opération de récupération des hydrocarbures en mer lancée par les autorités espagnoles avait alors été transférée à la Préfecture maritime de Brest.
- 3.4.12 Le Comité exécutif a noté qu'une flotte de 16 navires, dont des navires spécialisés de récupération des hydrocarbures, venus d'Allemagne, d'Espagne, de France, de Norvège et des Pays-Bas, se trouvaient encore dans le golfe de Gascogne le 27 janvier, malgré les volumes limités d'hydrocarbures à récupérer et, par ailleurs, que 20 petites embarcations de pêche avaient été mobilisées pour collecter les hydrocarbures flottant non loin à l'intérieur des terres et les hydrocarbures s'étant échoués sur les bancs de sable à l'entrée du bassin d'Arcachon.
- 3.4.13 Il a été noté qu'en France, la plus grande partie du littoral touché se composait de sable relativement compact, plus facile à nettoyer et, qu'à la mi-janvier, environ 900 personnes travaillaient au sud de la Gironde, et une centaine d'autres au nord du fleuve.

Impact du déversement en Espagne

- 3.4.14 Le Comité exécutif a noté qu'en Espagne, la pollution intermittente s'étendait sur quelque 900 km de côtes, allant de Vigo au sud, jusqu'au littoral français au nord et que la contamination la plus forte se trouvait entre La Corogne et Aguiño et sur les îles de Sálvar, de Vionta, d'Ons et de Cies.
- 3.4.15 Le Comité a noté que les côtes galiciennes, qui constituent l'une des zones de pêche les plus riches d'Europe, avaient été les plus fortement touchées et que des interdictions de pêche avaient été prononcées peu de temps après le sinistre, frappant la pêche le long de près de 90% de la côte, et ce jusqu'à 8 milles au large. Ces interdictions avaient d'importantes conséquences économiques pour quelque 13 000 ramasseurs de coquillages et pour les exploitants d'environ 6 000 navires de pêche côtière. Il a été noté que des interdictions de pêche limitées avaient été prononcées dans les Asturies et en Cantabrique, mais qu'elles ne visaient ni toutes les espèces ni tous les types de pêche.

- 3.4.16 Le Comité a relevé que certaines des interdictions visaient des zones qui n'avaient pas été touchées par les hydrocarbures du *Prestige* et que le Fonds de 1992 ignorait les critères utilisés par les autorités espagnoles pour décider les zones qui devaient être ouvertes ou fermées à la pêche. Il a relevé que ces interdictions ne concernaient pas l'aquaculture, bien que celle-ci ait été touchée par la pollution; il existait notamment une importante activité d'exploitation du turbot pour laquelle on utilise des bacs situés à terre mais alimentés en eau de mer par prises souterraines. Il a été noté en outre que plusieurs grosses exploitations étaient situées dans des zones fortement polluées, mais que la plupart d'entre elles avaient pris des mesures pour empêcher l'arrivée d'hydrocarbures dans les bacs d'élevage, leur permettant ainsi de poursuivre leur activité, mais que malgré ces mesures, une des exploitations parmi les moins grosses avait dû détruire ses stocks, sur ordre des autorités sanitaires.
- 3.4.17 Il a été noté qu'en Galice, c'était la culture des moules sur des cordes suspendues sous des radeaux flottants qui constituait la principale activité aquacole et que, bien qu'aucun radeau ne semblât avoir été directement affecté, on signalait un fléchissement de la demande. Il a été noté par ailleurs que les interdictions en vigueur visaient la collecte de larves de moules et leur vente aux mytiliculteurs et que si ces interdictions persistaient, l'année 2004 pourrait être marquée par une forte baisse de la production de moules.
- 3.4.18 Il a été noté que bien que l'élevage de mollusques dans les zones intertidales n'ait pas été frappé d'interdictions, certaines zones avaient été contaminées et que les exploitants avaient fait savoir que les usines de dépuración leur refusaient leurs produits, les privant ainsi de débouchés.
- 3.4.19 Il a été noté en outre qu'un certain nombre d'usines de dépuración, mais aussi d'aquariums, qui avaient besoin d'une alimentation systématique en eau de mer propre avaient dû fermer, soit parce que leurs sources étaient contaminées ou perçues comme étant contaminées, soit pour cause de manque d'approvisionnement de produits de la mer du fait des interdictions de pêche.
- 3.4.20 Il a été noté que les côtes de la Galice, des Asturies et de la Cantabrique étaient des destinations touristiques qui attiraient tous ceux qui aiment les activités en plein air et les fruits de mer haut de gamme, que la région touchée attirait surtout les Espagnols, et moins les touristes étrangers, lesquels connaissent mieux d'autres régions d'Espagne.
- 3.4.21 La délégation espagnole a présenté le document 92FUND/EXC.20/5/1 pour donner au Comité exécutif des informations complémentaires sur les conséquences de la pollution des côtes espagnoles et les mesures d'intervention prises. Il a été noté que selon les autorités, environ 60% des plages situées le long de quelque 2 890 km de littoral avaient été touchées par les hydrocarbures. Il a été noté en outre que les interdictions de pêche imposées par le Gouvernement régional de Galice avaient touché quelque 4 000 propriétaires de navires de pêche, près de 9 000 hommes d'équipage, et plus de 5 000 pêcheurs de coquillages, ainsi que d'autres groupes, tels les réparateurs de filets, les exploitants de criées et les commerçants. La délégation espagnole a indiqué que début février 2003, certaines des interdictions avaient été levées et que 1 688 pêcheurs de coquillages et 450 embarcations de pêche avaient repris le chemin du travail. La délégation a également fait savoir que la collecte de larves de moules destinées aux élevages à venir avait repris.
- 3.4.22 La délégation espagnole a fait en outre savoir que l'intervention espagnole avait mobilisé 23 avions, 25 hélicoptères, 67 navires et embarcations, tant espagnols qu'étrangers. Il a été noté qu'une vaste flotte d'embarcations de pêche avait aidé à lutter contre la pollution en mer, conformément à des accords conclus avec des associations de pêcheurs pour compenser leur préjudice économique. Qui plus est, quelque 78 000 mètres de barrages flottants avaient été déployés, et bien d'autres équipements mobilisés. Il a été précisé que les opérations de nettoyage du littoral avaient représenté 240 000 journées de travail, qu'environ 23 000 tonnes d'hydrocarbures avaient été récupérées en mer et qu'environ 45 000 tonnes de déchets avaient été ramassées sur les côtes.

- 3.4.23 La délégation espagnole a indiqué que le Gouvernement espagnol avait mis en place tout un train de mesures, dont la création d'une Commission interministérielle présidée par le Vice-Président du Gouvernement, et la nomination d'un délégué du Gouvernement, chargés de s'occuper du sinistre. La délégation a renvoyé à l'annexe du document 92FUND/EXC.20/5/1, dans laquelle figurait une liste des textes réglementaires adoptés et publiés par le Gouvernement espagnol.
- 3.4.24 S'agissant du coût des opérations de nettoyage - pris en charge par le Gouvernement espagnol - la délégation espagnole a fait savoir que le coût total, au 31 décembre 2002, était de l'ordre de €264 millions (£194 millions) et que les autorités prévoient que le coût total définitif serait d'au moins €1 000 millions (£735 millions).

Impact du déversement en France

- 3.4.25 Le Comité exécutif a noté que la contamination du littoral français était bien moins marquée qu'en Espagne, avec dépôts légers ou moyens de boulettes de pétrole sur quelque 300 km, entre la frontière espagnole au sud et La Rochelle au nord.
- 3.4.26 Il a été noté que le 5 janvier 2003, les autorités françaises avaient interdit la commercialisation de coquillages, et notamment d'huîtres, du bassin d'Arcachon du fait de la présence d'hydrocarbures à l'entrée du bassin, mais que l'interdiction avait toutefois été levée le 15 janvier 2003 après que les analyses d'échantillons d'eau de mer, de poisson et de mollusques eurent montré que les niveaux d'hydrocarbures étaient admissibles.
- 3.4.27 Le Comité a noté que, pour la France, le risque éventuel le plus fort se situait dans le secteur du tourisme: la côte de l'Atlantique sud était en effet renommée pour ses plages de sable fin bordées de pinèdes et que le chiffre d'affaires lié au tourisme des départements touchés était plus important que ne l'était celui des départements touchés par l'*Erika*.
- 3.4.28 La délégation française a déclaré que la pollution arrivée en France ne revêtait pas la même ampleur qu'en Espagne. Cette délégation a mentionné que 3 000 tonnes de déchets mazoutés avaient été récupérées en mer depuis le 6 janvier dernier et plus de 2 000 tonnes récupérées sur le littoral. Elle a relevé que l'étendue du littoral affecté variait chaque jour mais que, lors des grandes marées, la zone affectée n'avait jusqu'alors pas dépassé 175 km de côte, même si l'on devait regretter que certaines zones déjà atteintes lors de l'*Erika* aient été de nouveau touchées (Belle Île dans le Morbihan). Il a aussi été indiqué que d'un point de vue économique, l'exploitation ostréicole du bassin d'Arcachon avait été interrompue pendant une dizaine de jours mais était de nouveau autorisée. Cette délégation a ajouté que quelques secteurs liés aux sports nautiques avaient également été affectés sans qu'il soit encore possible de mesurer l'impact économique.

Impact du déversement au Portugal

- 3.4.29 La délégation d'observateurs du Portugal a fait savoir que bien que les hydrocarbures du *Prestige* n'aient pas touché les côtes portugaises, ils avaient pénétré dans les eaux portugaises. De plus, le Portugal avait pris un certain nombre de mesures et effectué une estimation préliminaire de €1,6 million (£1 million), correspondant principalement aux dépenses encourues par la marine nationale du Portugal. Le Comité a relevé que ce montant serait mis à jour à mesure que se poursuivraient les efforts déployés pour empêcher et combattre la pollution; en outre, la situation pouvait changer en fonction de différents facteurs, notamment de ce qu'il adviendrait de l'épave, et des conditions météorologiques.

Opérations visant à empêcher tout nouveau déversement d'hydrocarbures de l'épave

- 3.4.30 Le Comité a noté que les deux parties immergées du *Prestige* renfermaient d'importantes quantités d'hydrocarbures et que l'investigation menée par le sous-marin télécommandé français avait permis de constater que des hydrocarbures s'échappaient d'un certain nombre de fissures dans les citernes, et ce plusieurs semaines après le naufrage.

- 3.4.31 Il a été noté que l'engin télécommandé avait été utilisé pour obturer et colmater provisoirement fissures et brèches, dans le but de réduire au minimum les fuites, et que l'opération était terminée et semblait avoir réussi, vu que les hydrocarbures s'écoulaient au rythme de moins de cinq tonnes par jour, ce qui n'était plus considéré comme étant une menace pour le littoral. Il a été noté également que des analyses effectuées par un laboratoire français avaient permis de conclure que les hydrocarbures pouvaient continuer de s'écouler aux températures qui étaient celles du fond de la mer, soit 2°C.
- 3.4.32 Le Comité a noté que le Ministère espagnol des sciences et de la technologie avait établi une commission chargée d'étudier les risques à long terme d'une nouvelle pollution en provenance de l'épave et d'examiner les propositions soumises par cinq entreprises pour empêcher toute nouvelle fuite.

Actions en justice

- 3.4.33 S'agissant de questions judiciaires, il a été noté que la seule action engagée en Espagne à ce jour était celle devant le tribunal de Corcubi3n contre le capitaine du *Prestige*, lequel avait été plac3 en d3tention provisoire (document 92FUND/EXC.20/5/1, paragraphe 6).
- 3.4.34 La d3l3gation espagnole a inform3 le Comit3 que, le 7 f3vrier 2003, le tribunal p3nal de Corcubi3n avait ordonn3 la lib3ration conditionnelle du capitaine du *Prestige* car la caution requise 3 cette fin avait 3t3 pay3e

Traitement des demandes d'indemnisation

- 3.4.35 Le Comit3 a not3 qu'apr3s consultation avec le Gouvernement espagnol et le Gouvernement r3gional de Galice (Xunta de Galicia), le London Club et le Fonds de 1992 avaient 3tabli conjointement un Bureau des demandes d'indemnisation 3 La Corogne, qui avait ouvert le 20 d3cembre 2002.
- 3.4.36 Il a 3t3 not3 que bien que la pollution en France soit moins importante qu'en Espagne, l'on s'attendait 3 un grand nombre de demandes, notamment dans le secteur du tourisme. Il a 3t3 not3 3galement que le London Club et le Fonds de 1992 envisageaient d'ouvrir un Bureau des demandes d'indemnisation 3 Bordeaux.
- 3.4.37 Plusieurs d3l3gations se sont inqui3t3es de l'irruption dans le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne en d3cembre 2002, et en ont appel3 aux autorit3s dans l'espoir que cela ne se reproduirait plus. Le Comit3 a r3affirm3 l'autorisation pr3alable donn3e 3 l'Administrateur pour que ce dernier ferme un Bureau des demandes d'indemnisation s'il estimait que le personnel 3tait en danger.
- 3.4.38 La d3l3gation espagnole a fait savoir au Comit3 que d3s apr3s l'agression contre le bureau de La Corogne, des agents de police avaient 3t3 affect3s 3 la protection du bureau tant que les agresseurs n'avaient pas quitt3 l'Espagne.

Demandes d'indemnisation en Espagne

- 3.4.39 Le Comit3 a not3 qu'au 27 janvier 2003 le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait re3u une demande d'une municipalit3, d'un montant total de 342 000 (£615 000), au titre des op3rations de nettoyage et cinq demandes de poissonniers, d'un montant total de 32 700 (£8 200) au titre de pr3judice 3conomique, que 260 demandeurs en puissance s'3taient rendus au bureau et que 44 d'entre eux avaient manifest3 leur intention de d3poser une demande pour pr3judice 3conomique.
- 3.4.40 Il a 3t3 not3 que les autorit3s espagnoles avaient vers3 des indemnit3s d'environ 340 (£26) par jour 3 toutes les personnes directement touch3es par les interdictions de p3che et que le nombre de b3n3ficiaires 3tait estim3 3 40 000, dont des ramasseurs de coquillages, des p3cheurs c3tiers, ainsi

que des personnes travaillant à terre fortement tributaires de la pêche, désormais interdite: poissonniers, réparateurs de filets de pêche et employés des coopératives de pêche, des criées ou des fabriques de glace. Il a été noté que ces paiements pourraient à terme être intégrés dans les demandes subrogées des autorités espagnoles en vertu de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que si les choses se passaient ainsi, ces paiements pourraient, de l'avis de l'Administrateur, être déduits des demandes formées contre le London Club/Fonds de 1992 par des demandeurs particuliers.

Levée de contributions

- 3.4.41 Le Comité a invité l'Administrateur à convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée durant la semaine du 6 mai 2003 pour examiner s'il y aurait lieu de prélever des contributions exigibles au cours de la deuxième moitié de 2003 en vue de permettre au Fonds de 1992 de procéder rapidement au versement des indemnités. Il a été relevé que dans une première étape les paiements pourraient être effectués par l'intermédiaire du fonds général ou par le biais d'emprunts auprès d'autres fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Niveau des paiements

- 3.4.42 Il a été relevé que les experts de l'International Tankers Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), qui avaient suivi les opérations de nettoyage pour le compte du Fonds 1992 et du London Club, avaient fait une estimation préliminaire des dépenses encourues en Espagne et au Portugal. Il a été noté également qu'il avait été procédé à des estimations du coût de la main-d'œuvre et de l'équipement, des navires spécialisés et non spécialisés qui étaient chargés de récupérer les hydrocarbures au large et des avions utilisés pour la surveillance aérienne, y compris du coût des moyens fournis par d'autres pays européens, dont le Portugal, qui avait eu à intervenir contre des menaces de pollution sur ses côtes. De plus, on avait effectué des estimations du coût de la construction de voies d'accès aux rivages inaccessibles et de fosses pour le stockage temporaire des hydrocarbures et l'élimination des déchets solides et liquides. Le Comité a pris note des estimations d'ITOPF, selon lesquelles le coût total de l'intervention réalisée en Espagne et au Portugal entre le 14 novembre 2002 et le 17 janvier 2003 était de quelque €18 millions (£79 millions), soit environ €1,6 million (£1,1 million) par jour. Le coût de l'intervention quotidienne en cours en Espagne et au Portugal devait considérablement diminuer après le 17 janvier, date à laquelle les autorités françaises avaient pris le relais des opérations de nettoyage en mer, mais les opérations de nettoyage sur le littoral devaient se poursuivre en Espagne jusqu'au moins fin avril 2003 et le coût final des opérations de nettoyage menées en Espagne et au Portugal pourrait donc être de l'ordre de €150 à 200 millions (£110 à 147 millions).
- 3.4.43 Le Comité a relevé que selon les estimations préliminaires figurant dans un document soumis par la délégation espagnole, le coût des opérations de nettoyage dépasserait €1 000 millions (£650 millions). Il a été relevé en outre qu'il conviendrait de tenir compte, dans l'évaluation finale de l'impact du sinistre, du coût des autres mesures comme la suspension de la pêche, l'incitation aux autres activités économiques et l'adoption de nouvelles mesures financières comme la réduction ou l'exonération fiscale pour les secteurs et les zones économiques touchés et la promotion de l'image nationale et internationale des produits de la mer et des zones touristiques.
- 3.4.44 Il a été noté que l'intervention en France avait débuté mi-décembre 2002, que les experts de l'ITOPF avaient estimé à €11 millions (£8 millions) le total des coûts encourus jusqu'au 17 janvier 2003, qu'une partie importante des coûts avait trait aux opérations de récupération des hydrocarbures en mer, relayées par les autorités françaises, et qu'il était peu probable que les opérations se poursuivent après fin janvier 2003 du fait de la diminution des quantités d'hydrocarbures en mer. Il a été noté également que le coût final des opérations de nettoyage menées en France serait d'environ €5 à 20 millions (£11 à 15 millions).
- 3.4.45 Il a été relevé également que les autorités espagnoles n'avaient pas encore pris de décision ni effectué d'estimation des coûts, s'agissant de déterminer s'il y aurait lieu de prendre des mesures

destinées à enlever les hydrocarbures de l'épave, outre l'opération de colmatage du plus grand nombre de fissures possible, mais que le coût estimatif de l'enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave pourrait être de l'ordre de €50 à 100 millions (£37 à 74 millions); toutefois, étant donné la distance qui sépare le littoral du lieu de l'épave et la profondeur où celle-ci repose, les coûts réellement encourus pourraient être nettement plus élevés.

- 3.4.46 Le Comité a noté également que selon les estimations des experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club, si la plupart des interdictions de pêche en vigueur en Espagne étaient levées avant fin mars 2003 et que les éleveurs de moules pouvaient se procurer suffisamment de larves, les pertes seraient de l'ordre de €80 à 100 millions (£59 à 73 millions) mais que, si ces interdictions étaient maintenues jusqu'à fin 2003, les pertes pourraient être d'environ €200 à 250 millions (£146 à 183 millions). Il a été noté en outre que vu le caractère restreint de la pollution en France et vu que les interdictions de pêche y avaient été de courte durée, on pensait que les pertes des secteurs de la pêche et de l'aquaculture seraient relativement limitées.
- 3.4.47 Le Comité a relevé que dans le cas de l'Espagne, les revenus directs du tourisme en 2001 dans la zone touchée étaient estimés à environ €500 à 750 millions (£365 à 550 millions) mais que, selon les experts, l'impact de la pollution sur le tourisme pourrait ne représenter qu'un faible pourcentage par rapport au total annuel, compte tenu de la dépendance à l'égard du marché intérieur, où les réservations étaient généralement peu nombreuses et l'activité touristique de haute saison était concentrée en juillet et août.
- 3.4.48 Il a été noté que concernant la France, les recettes annuelles du secteur touristique dans les départements touchés étaient estimées à plus de €3 000 millions (£1 200 millions) alors que dans la zone touchée par le sinistre de l'*Erika*, ces dépenses se chiffraient à €2 000 millions (£780 millions); de plus, les pertes subies dépendraient du niveau, de l'étendue et de la durée de toute nouvelle pollution mais, au vu de l'importance du tourisme dans la zone considérée, une légère baisse de l'activité touristique entraînerait des pertes économiques importantes.
- 3.4.49 Il a été noté que d'après les experts français et britanniques en matière de tourisme qui ont été engagés par le Fonds de 1992 et le London Club, il était trop tôt pour pouvoir véritablement chiffrer les pertes éventuelles des secteurs touristiques de l'Espagne et de la France.
- 3.4.50 La délégation du Royaume-Uni a déclaré que l'un des enseignements des deux sinistres majeurs survenus au Royaume-Uni était qu'il importait de ne pas exagérer dans une première étape l'étendue des pertes subies, faute de quoi il s'ensuivrait une baisse immédiate du niveau des paiements.
- 3.4.51 L'Administrateur a déclaré qu'il importait de garder à l'esprit les enseignements du sinistre de l'*Aegean Sea*, survenu en Espagne, et en particulier la nécessité d'une étroite coopération entre le Fonds et les gouvernements des pays touchés. Il a souligné que le Fonds visait principalement à régler les demandes le plus rapidement possible mais qu'il subissait de nombreuses contraintes de la part des gouvernements, s'agissant des montants disponibles par sinistre et de la politique des paiements au marc le franc en vue de garantir le traitement équitable et égal de tous les demandeurs et de protéger le Fonds contre le surpaiement.
- 3.4.52 L'Administrateur a appelé l'attention sur l'écart considérable qui existait entre les estimations du Fonds relatives au coût total des opérations de nettoyage menées en Espagne et les estimations préliminaires effectuées par les autorités espagnoles. Il a déclaré que cette différence soulignait les incertitudes constatées durant les premières étapes d'un sinistre de l'ampleur du déversement d'hydrocarbures par le *Prestige*. L'Administrateur a fait valoir que ces incertitudes étaient d'autant plus importantes compte tenu des pertes éventuelles des secteurs de la pêche, de l'aquaculture et du tourisme. Il a indiqué en outre que si les gouvernements des pays touchés adoptaient la même position que le Gouvernement français au lendemain du sinistre de l'*Erika*, consistant à ne pas donner suite aux demandes émanant du Gouvernement au titre des coûts des opérations de nettoyage et de ses demandes subrogées contre le Fonds de 1992 à moins que tous

les autres demandeurs, à l'exception de Total Fina Elf, soient intégralement indemnisés, cela permettrait au Fonds de procéder très rapidement à des paiements importants.

- 3.4.53 La délégation espagnole a déclaré que le Conseil des ministres, à sa session du 20 décembre 2002, avait approuvé une proposition de la Commission interministérielle visant à élaborer la législation nécessaire pour garantir que l'indemnisation des victimes du sinistre du *Prestige* serait prioritaire par rapport à l'indemnisation du Gouvernement au titre des pertes subies et des dépenses encourues au titre des opérations de nettoyage.
- 3.4.54 La délégation française a alors déclaré qu'en ce qui concernait les frais engagés par l'État pour lutter contre cette pollution, cette créance prendrait le même rang que celle de l'État espagnol comme celui-ci venait de l'annoncer. Elle a ajouté que de manière générale, l'État adopterait une position identique à celle qui avait été la sienne lors de l'*Erika*.
- 3.4.55 Le Comité a relevé que le sinistre du *Prestige* avait mis en évidence un problème majeur qui risquait d'avoir de graves répercussions sur le bon fonctionnement du processus de traitement des demandes. Il a été noté que lors de gros sinistres antérieurs, le Club P&I en cause effectuait généralement les paiements dans une première étape et que les FIPOL ne commençaient à payer que lorsque les paiements du Club avaient atteint le montant de limitation applicable à un navire particulier en vertu de la Convention sur la responsabilité civile. Il a été rappelé en outre que concernant les petites demandes d'indemnisation, les Clubs avaient par le passé en général versé intégralement les montants de règlement, souvent avant que le montant total encouru ne soit connu, et que l'on reconnaissait que, s'il apparaissait par la suite qu'il aurait fallu calculer le montant des paiements au prorata, le Club risquait de se trouver dans une situation de surpaiement.
- 3.4.56 Le représentant du London Club a appelé l'attention du Comité sur les avis que ses conseillers lui avaient donnés en Espagne, à savoir que si le Club devait payer les demandeurs de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient très probablement pas compte de ces paiements lors de l'établissement du fonds de limitation du propriétaire et le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation.
- 3.4.57 L'Administrateur a expliqué les procédures de paiement habituelles suivies par l'assureur P&I et le Fonds conformément au mémorandum d'accord signé par les Fonds et l'International Group of P&I Clubs, généralement invoqué dans le cas de sinistres relevant à la fois de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. L'Administrateur a déclaré qu'en vertu de ce mémorandum d'accord, le Club et le Fonds avaient recours à des experts communs pour ce qui est d'évaluer les demandes d'indemnisation et que les demandes étaient aussi approuvées conjointement. L'Administrateur a précisé qu'après approbation d'une demande, le Club et le Fonds devraient à proprement parler payer chacun une partie du montant de règlement proportionnellement à leurs responsabilités respectives. Toutefois, il a ajouté que pour des raisons pratiques, le Club payait généralement le montant exigible, et qu'il reconnaissait que c'était en réalité un paiement acquitté en partie pour le compte du propriétaire/son assureur et en partie pour le compte du Fonds. L'Administrateur a déclaré également que quand la limite du propriétaire du navire était atteinte, le Fonds prenait à sa charge le paiement des demandes restantes, et qu'il reconnaissait que dans ce cas également il s'agissait d'un paiement effectué en partie pour le compte du propriétaire/son assureur. L'Administrateur a ajouté que cet arrangement ne posait pas de problème si le montant total des demandes établies ne dépassait pas le montant total disponible pour indemnisation mais que, dans le cas contraire, le propriétaire du navire/son assureur pouvaient finir par payer au-delà de la limite applicable en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.
- 3.4.58 La délégation espagnole a souligné que l'article V.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile conférait au propriétaire du navire un droit de subrogation dans le cas où des indemnités avaient été versées avant la répartition du fonds de limitation, et qu'il importait de veiller à ce que ce droit soit maintenu. Toutefois, cette délégation a soutenu que dans le cas de l'*Aegean Sea*, il était apparu des problèmes relatifs aux droits de subrogation mais que cela n'était

pas dû à l'existence d'une législation espagnole qui annulerait l'article V.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais au fait qu'une demande de subrogation n'avait pas été présentée d'une manière appropriée devant les tribunaux espagnols.

- 3.4.59 Le représentant du London Club a déclaré que malgré les longues discussions qui avaient lieu entre les conseillers juridiques du Club et les avocats du Gouvernement espagnol, le Club n'était pas convaincu qu'il était possible d'éviter une situation de double paiement, qu'il n'avait ainsi d'autre choix que de déposer le fonds de limitation auprès d'un tribunal compétent en Espagne ou en France, et qu'il reconnaissait que, de ce fait, il pourrait ne pas y avoir les sommes nécessaires pour honorer les demandes durant plusieurs années.
- 3.4.60 Plusieurs délégations ont accepté le point de vue selon lequel le Fonds de 1992 ne pouvait pas imposer au London Club d'effectuer des paiements pour indemnisation sans donner à celui-ci la garantie qu'il ne serait pas tenu de payer deux fois le montant de limitation. De l'avis de ces délégations, il conviendrait donc que le Fonds effectue d'abord les paiements étant donné que le souci majeur était d'indemniser les victimes de la pollution. Il a été relevé que si le Fonds de 1992 s'écartait de sa politique de ne pas honorer les demandes avant que l'assureur n'ait payé à concurrence du montant de limitation, le Fonds ne pourrait payer qu'à raison de 135 millions de DTS moins le montant de limitation du propriétaire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.4.61 Le Comité exécutif a considéré qu'il n'était pas possible à ce stade d'évaluer de manière significative l'ampleur du montant total des demandes établies nées du sinistre du *Prestige*. Le Comité a décidé qu'au vu de cette incertitude, il conviendrait dans l'immédiat, en vertu de la règle 7.9 du Règlement intérieur du Fonds de 1992, de limiter aux paiements provisoires le pouvoir de l'Administrateur de procéder aux paiements.
- 3.4.62 Le Comité exécutif a relevé que le bilan des demandes serait plus précis fin avril 2003, avant la tenue de sa prochaine session. Il a été noté également que l'on connaîtrait alors les intentions des gouvernements des pays touchés concernant leurs propres demandes et les demandes subrogées, ce qui permettrait alors au Comité de se prononcer sur le niveau approprié des paiements du Fonds de 1992.

Montant maximum payable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds

- 3.4.63 Il a été noté que le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était d'environ 18,9 millions de DTS ou €25 millions (£15,9 millions).
- 3.4.64 Le Comité a rappelé qu'en vertu de l'article 4.4e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le montant maximum d'indemnisation payable dans l'affaire du *Prestige* en vertu des Conventions de 1992 (135 millions de DTS) était converti en monnaie nationale, soit en euros, sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.
- 3.4.65 Il a été rappelé qu'à sa 2^{ème} session, l'Assemblée avait décidé, dans le contexte du sinistre du *Nakhodka*, que la conversion de 135 millions de DTS en monnaie nationale était effectuée sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de l'adoption par l'Assemblée (ou par le Comité exécutif) du compte rendu des décisions de la session à laquelle l'Assemblée (ou le Comité exécutif) a décidé qu'il était possible d'honorer les demandes, que si le compte rendu des décisions n'était pas adopté durant la session, la date de conversion était la date du dernier jour de la session (document 92FUND/A.2/29, paragraphe 17.2.8) et que l'Assemblée avait explicitement reconnu que le Comité exécutif se prononcerait sur la date de la conversion. Il a été rappelé également que le Comité exécutif avait appliqué les mêmes principes à sa 6^{ème} session, tenue en février 2000, dans le cadre du sinistre de l'*Erika* (document

92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.29). Il a été rappelé en outre que l'Assemblée avait fait sienne la décision du Comité exécutif^{<1>}.

- 3.4.66 Suivant les mêmes principes dans l'affaire du *Prestige*, le Comité a décidé que les 135 millions de DTS seraient convertis en euros sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de sa 20ème session, soit le 7 février 2003.
- 3.4.67 La délégation observatrice du Réseau international des amis de la terre a déclaré qu'à son avis la base de la conversion en euros des 135 millions de DTS adoptée par le Comité exécutif était contraire à ce qui était énoncé à l'article 4.4 e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds et qu'il s'agissait donc là d'une modification de la Convention de 1992 qui, en vertu de l'article 32 de la Convention, ne pouvait être adoptée que dans le cadre d'une conférence diplomatique convoquée par l'Organisation maritime internationale.
- 3.4.68 Aucune délégation n'a soutenu le point de vue émis par cette délégation d'observateurs.

3.5 Slops

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements présentés dans le document 92FUND/EXC.20/6 concernant le sinistre du *Slops*, survenu en Grèce le 15 juin 2000.
- 3.5.2 Le Comité exécutif a rappelé que, à sa 8ème session, tenue en juillet 2000, il avait décidé que, comme le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac, il ne pouvait pas être considéré comme un 'navire' aux fins 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).
- 3.5.3 Le Comité a rappelé que les deux entrepreneurs grecs avaient engagé une action en justice devant le tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* concernant des demandes d'indemnisation de €1 536 528 (£1 001 000) et de €786 329 (£512 400), respectivement, (plus les intérêts), au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.
- 3.5.4 Il a été rappelé également que ces mêmes entrepreneurs avaient ensuite engagé des actions en justice contre le Fonds de 1992 devant le tribunal de première instance du Pirée, demandant réparation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde à hauteur des mêmes montants. Le Comité a noté 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 pétrolier), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que pétrolier et qu'il demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Le Comité a noté également que les entrepreneurs avaient soutenu que lorsqu'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 relevé en outre que le *Slops* n'avait aucune assurance de responsabilité répondant aux prescriptions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
- 3.5.5 Le Comité a rappelé également 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

<1> Voir le compte rendu des décisions prises par l'Assemblée à sa 5ème session tenue en octobre 2000 et à sa 6ème session tenue en octobre 2001 (documents 92FUND/A.5/28, paragraphe 20.2 et 92FUND/A.6/28 paragraphes 21.1 à 21.4).

mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés, par le Fonds de 1992, au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.

- 3.5.6 De plus, il a été rappelé que, à sa 17^{ème} session, tenue en juillet 2002, le Comité exécutif avait décidé que les entrepreneurs n'avaient pas fourni dans leurs argumentations d'information susceptible de modifier la position du Comité exécutif selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et qu'il avait chargé l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice en conséquence (document 92FUND/EXC.17/10, paragraphe 3.5.10). Il a été relevé que l'Administrateur avait donné aux avocats grecs engagés par le Fonds de 1992 les instructions conformes à la décision du Comité et qu'une audience avait eu lieu le 8 octobre 2002.
- 3.5.7 Le Comité a relevé que le tribunal avait prononcé son jugement le 13 décembre 2002. Concernant les actions contre le propriétaire déclaré du *Slops* qui ne s'est pas rendu à l'audience du tribunal, ce dernier a prononcé un jugement par défaut contre lui pour les montants réclamés, plus les intérêts. De plus, pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal avait soutenu dans son jugement que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité a relevé également que, de l'avis du tribunal, toute unité flottante, quelle qu'elle soit, initialement construite en tant que bâtiment de mer pour le transport des hydrocarbures est et demeure un navire, bien qu'elle puisse être ultérieurement transformée en un autre type d'unité flottante, comme installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés, bien qu'elle puisse être immobile ou que l'hélice ait pu être provisoirement enlevée et le moteur plombé.
- 3.5.8 Le Comité a noté que le tribunal avait demandé au Fonds de 1992 de verser aux deux entrepreneurs €1 536 528 (£1 001 000) et €786 832 (£518 400) respectivement, soit les montants réclamés, plus les intérêts légitimes à compter de la date de l'assignation (12 février 2002) jusqu'à la date du paiement et les dépenses, de €3 000 (£60 000).
- 3.5.9 Le Comité a noté que de l'avis de l'Administrateur, le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement du tribunal étant donné que le Comité exécutif avait clairement exposé les raisons pour lesquelles le *Slops* ne relevait pas de la définition du terme 'navire', et que ce point soulevait une importante question d'interprétation de l'une des définitions de base des Conventions de 1992.
- 3.5.10 Le Comité a relevé que le propriétaire des deux entrepreneurs demandant réparation au Fonds de 1992 avait demandé à l'Administrateur de présenter au Comité exécutif un document expliquant les raisons pour lesquelles, à leur avis, le *Slops* relevait de la définition du mot 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992. Il a été noté que, selon les demandeurs, le *Slops* avait été construit en tant que navire-citerne et que, malgré les changements qui avaient été faits pour qu'il puisse fonctionner comme installation de réception des hydrocarbures, il demeurait capable de fonctionner en tant que navire-citerne. Il a été noté également que les demandeurs avaient avancé qu'on avait plombé le moteur et enlevé l'hélice pour réduire le nombre d'hommes d'équipage tant qu'il servait d'installation de réception des hydrocarbures et que, dans cet état, il pouvait toujours transporter des hydrocarbures et être remorqué. De plus, il a été relevé que, au moment du sinistre, il y avait plus de 2 000 m³ d'hydrocarbures à bord du *Slops*. Le Comité a noté en outre que les demandeurs avaient affirmé que tout bâtiment de mer ou engin marin, construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, relevait de la définition du terme 'navire', que le transport ait lieu ou non pendant un voyage, et que la disposition de la définition du terme 'navire' stipulant que le navire transporte des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison ne s'appliquait qu'aux minéraliers-vraquiers-pétroliers.
- 3.5.11 La délégation de la Grèce a été d'avis qu'il ne faudrait pas faire appel de la décision du tribunal de première instance étant donné que les arguments du jugement de celui-ci étaient convaincants. Elle a souligné que le *Slops* conservait sa capacité de transporter des hydrocarbures en tant que cargaison malgré les transformations dont il avait fait l'objet de façon à permettre son utilisation comme installation de réception des hydrocarbures, et que le plombage du moteur et l'enlèvement de l'hélice n'étaient que des mesures opérationnelles provisoires. Cette délégation a ajouté que la

disposition de la définition du mot 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'appliquait non pas aux navires construits en tant que navires-citernes mais seulement aux transporteurs mixtes, et qu'une différence d'interprétation rendait vaine toute distinction entre deux catégories de navires. La délégation de la Grèce s'est reportée aux conclusions du Groupe de travail du Fonds de 1992 concernant l'interprétation de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992, et en particulier au document 92FUND/WGR.2/3, présenté par l'Administrateur sur les travaux préparatoires effectués dans le cadre de la modification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui soutenait ce point de vue. Enfin, la délégation de la Grèce a appelé l'attention sur l'obligation générale faite aux États de protéger le milieu marin, prévue à l'article 192 de la Convention sur le droit de la mer, appelant à donner aux autres conventions une interprétation compatible avec cette obligation générale, c'est-à-dire qui soit aussi large que possible de façon à contribuer aux efforts destinés à la protection du milieu marin.

- 3.5.12 Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles comprenaient le point de vue de la délégation de la Grèce mais elles ont souligné que la décision du Comité exécutif selon laquelle il ne faudrait pas considérer le *Slops* comme un navire aux fins des Conventions de 1992 était fondée sur une décision de politique de l'Assemblée du Fonds de 1992 relative aux conditions selon lesquelles les unités de stockage au large devraient être considérées comme un 'navire' au sens qu'en donnent les Conventions, à savoir seulement quand elles transportent des hydrocarbures en vrac, ce qui implique que cela a lieu pendant un voyage. Ces délégations ont évoqué le préambule des conventions, qui se réfère spécifiquement au transport d'hydrocarbures.
- 3.5.13 D'autres délégations, qui avaient auparavant émis des réserves quant à la politique du Fonds de 1992 à cet égard, sont convenues que, à moins de changer sa politique, le Fonds n'avait pas d'autre choix que de faire appel de la décision du tribunal de première instance.
- 3.5.14 Une délégation a reconnu qu'il était difficile pour le Fonds de 1992 de changer de politique relative à la portée de la définition des unités flottantes de stockage en vertu des Conventions de 1992, tout en pensant qu'il n'était pas certain qu'il soit nécessaire de faire appel du jugement du tribunal de première instance compte tenu du fait que la cour d'appel allait probablement soutenir la décision en question.
- 3.5.15 Le Comité a décidé que le Fonds de 1992 devrait faire appel de la décision du tribunal de première instance.

4 Divers

L'Administrateur a informé le Comité exécutif que le Ghana avait déposé des instruments d'adhésion à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds le 3 février 2003.

5 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel que figurant dans le document 92FUND/EXC.20/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
