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

COMITÉ EXÉCUTIF
22ème session
Point 3 de l'ordre du jour

92FUND/EXC.22/11
7 octobre 2003
Original: ANGLAIS

SINISTRES DONT LE FONDS DE 1992 A EU À CONNAÎTRE

AUTRES SINISTRES

Note de l'Administrateur

Résumé:	Les faits nouveaux intervenus concernant les sinistres ci-après sont examinés dans le présent document, *Dolly, Natuna Sea, Baltic Carrier, sinistre survenu en Espagne, sinistre survenu en Guadeloupe, sinistre survenu au Royaume-Uni* et *Spabunker IV*.
Mesures à prendre:	Prendre note des renseignements fournis.

1 ***Dolly***

(Caraïbes, 5 novembre 1999)

Le sinistre

1.1 Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fond, le 5 novembre 1999, dans la baie du Robert Martinique. Jusqu'à présent, aucun déversement ne s'est produit.

1.2 Non loin du site de l'échouement se trouve un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles. On y pratique en outre une pêche artisanale. Si du bitume venait à s'échapper, on pourrait craindre pour la pêche et la mariculture.

1.3 Le *Dolly* était à l'origine un navire destiné au transport de marchandises diverses qui, par la suite, a été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison. Le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. Le propriétaire en est une société de Sainte-Lucie.

1.4 Les autorités ont demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave au plus tard le 7 décembre 1999. Sans doute faute de fonds, le propriétaire n'a pas obtempéré.

Définition du terme 'navire'

1.5 En janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en fonction des informations que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, y compris les plans originaux et un croquis indiquant les modifications qui y ont été apportées par la suite. Les experts du Fonds de 1992 ont indiqué que bien que le *Dolly* ait été conçu à l'origine comme navire pour diverses marchandises, il avait par la suite été transformé pour le transport d'hydrocarbures en vrac et que par conséquent il relevait bien de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a décidé que le *Dolly* relevait bien de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.11/6, paragraphe 4.2.5).

Mesures tendant à prévenir la pollution

1.6 Le propriétaire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute. Elles ont demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Ces sociétés ont fait inspecter plusieurs fois l'épave par des plongeurs, en octobre et novembre 2000. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces sociétés.

1.7 Deux des sociétés ont proposé d'enlever les citernes de bitume en les laissant intactes tout en maintenant l'épave dans sa position actuelle. Les deux sociétés ont évalué le coût de cette opération à quelque US$1,5 million (£970 000). La troisième société a proposé de redresser l'épave et de la remettre à flot avec sa cargaison à bord. On évacuerait alors la cargaison avant de saborder l'épave en eau profonde. Le coût de cette opération est évalué à US$950 000 (£610 000).

1.8 En juillet 2001, le Comité a estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992. Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume. Le Comité a également demandé à l'Administrateur d'enquêter sur la situation financière du propriétaire du navire (document 92FUND/EXC.11.6, paragraphe 4.2.14).

1.9 Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les méthodes proposées et exprimé l'opinion que pour des considérations d'ordre tant technique que financier, la proposition faite par la troisième société était préférable. Les pouvoirs publics français ont eux aussi dit préférer la remise à flot du navire avant l'enlèvement de la cargaison, puis le démantèlement de l'épave sur le littoral, mais ils ont ajouté qu'ils examineraient d'autres options.

1.10 En juillet 2001, l'Administrateur a fait part au Gouvernement français de l'avis de l'expert du Fonds. L'Administrateur a en outre souligné que toute demande présentée par le Gouvernement français au titre d'opérations menées à bord de l'épave du *Dolly* serait examinée à l'aune des critères en matière de recevabilité établis par le Fonds et que le Fonds n'approuverait pas le coût des opérations avant que celles-ci n'aient été effectuées.

1.11 En septembre 2002, les pouvoirs publics français ont informé le Fonds de 1992 qu'étant donné les coûts prévus pour ces opérations, des appels d'offre étaient lancés par l'intermédiaire du Journal officiel des Communautés européennes. Ils ont indiqué par ailleurs que par suite des retards dus au processus d'appel d'offres (période pendant laquelle des plongeurs ont vérifié régulièrement l'état de l'épave), les opérations devraient commencer vers la fin de 2002, après la saison des cyclones. Toutefois, les opérations n'ont pas encore démarré.

1.12 En octobre 2002, le Gouvernement français a engagé une procédure contre le propriétaire et le Fonds de 1992 demandant provisoirement FF1,2 millions ou €232 000 (£151 000) au titre des dépenses engagées pour éliminer les hydrocarbures de soute du *Dolly*. Il est indiqué dans l'ordonnance d'assignation que le remboursement d'autres dépenses pour un montant dépassant €2 millions (£1,3 million) serait demandé au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

2 ***Natuna Sea***

(Singapour, 3 octobre 2000)

Le sinistre

2.1 Le navire citerne panaméen *Natuna Sea* (51 095 tjb) s'est échoué dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie). Le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend et d'après les estimations, quelques 7 000 tonnes de pétrole brut se seraient déversées à la suite de l'échouement.

2.2 Du côté Singapour du détroit, un certain nombre d'îles ont été polluées, ainsi que la côte sud-est de l'île de Singapour. Un certain nombre d'îles indonésiennes du détroit de Singapour ont été touchées par le pétrole. Le pétrole a également touché la pointe sud-est de la péninsule de Johor en Malaisie.

2.3 Le *Natuna Sea* est inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Applicabilité des Conventions

2.4 Au moment du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Indonésie n'était partie qu'à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Malaisie était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

2.5 Le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 22,4 millions de DTS (£18,9 millions) et en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile d'environ 6,1 de DTS (£5,2 millions).

Demandes d'indemnisation

2.6 Toutes les demandes d'indemnisation en Malaisie ont été réglées pour un montant total de RM2,2 millions (£370 000). Le Fonds de 1971 ne sera donc pas appelé à effectuer de versements à titre de compensation ou d'indemnisation.

2.7 Toutes les demandes d'indemnisation de l'Indonésie ont été réglées pour un montant total de US$2,8 millions(£1,8 million) et toutes les demandes d'indemnisation de Singapour ont été réglées pour un montant total de US$8,4 millions (£5,3 millions). Le Fonds de 1992 ne sera donc pas appelé à effectuer de versements à titre d'indemnisation pour le sinistre du *Natuna Sea*.

3 ***Baltic Carrier***

(Danemark, 29 mars 2001)

Le sinistre

3.1 Le *Baltic Carrier* (23 235 tjb), immatriculé dans les Îles Marshall et transportant quelque 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision, à environ 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne), avec le *Tern* (20 362 tjb), un vraquier immatriculé à Chypre et ayant à son bord une cargaison de sucre. La collision a provoqué un trou dans l'une des citernes à cargaison du *Baltic Carrier*, qui a laissé s'échapper

quelques 2 500 tonnes de fuel-oil lourd.

3.2 Le *Baltic Carrier* ainsi que le *Tern* étaient inscrits auprès de l'Assuranceforeningen Gard (Gard Club).

3.3 Le *Baltic Carrier* est resté au mouillage à proximité du lieu de la collision la première semaine d'avril, jusqu'à l'achèvement des opérations d'allègement des citernes à cargaison non endommagées. Le navire a ensuite été escorté jusqu'à un chantier naval situé à Sczcecin (Pologne) pour réparation.

3.4 Les hydrocarbures déversés ont dérivé du lieu de l'abordage en direction des eaux côtières danoises, contaminant le littoral de plusieurs îles, dont les îles de Falster, Farø, Bogø et Møn.

3.5 Après la collision, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'au port de Rostock (Allemagne), où on a découvert qu'environ 250 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* étaient enfermées dans le coqueron avant du *Tern*. Pendant l'escale du *Tern* à Rostock, son étrave a été nettoyée et l'essentiel des hydrocarbures enfermés dans le coqueron avant a été évacué. Un petit déversement d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Rostock, où les sapeurs-pompiers ont mené à bien des opérations de nettoyage.

3.6 Le *Tern* est ensuite allé à Ventspils (Lettonie) pour y décharger sa cargaison, et un nouveau déversement d'hydrocarbures provenant du *Baltic Carrier* s'est produit à Ventspils. Un entrepreneur local a été engagé par le Gard Club agissant au nom du propriétaire du *Tern* pour mener les opérations de nettoyage et évacuer ce qui restait d'hydrocarbures dans le coqueron avant.

3.7 Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné à ses sessions de juin et d'octobre 2001 la question de savoir si les déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* relevaient du champ d'application des Conventions de 1992. En ce qui concerne le déversement survenu à Rostock, le Comité a relevé que le coût du nettoyage n'était pas élevé, que les autorités allemandes ne présenteraient pas de demande d'indemnisation et que la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à Rostock relevait ou non des Conventions de 1992 était pure abstraction. Le Comité a donc décidé de ne pas examiner cette question plus avant. Au sujet du déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Ventspils, le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête, reconnaissant que si le propriétaire approuvait toutes les demandes au titre du déversement survenu à Ventspils, sans intervention du Fonds de 1992, la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 pourrait elle aussi devenir théorique.

Demandes d'indemnisation

3.8 Des demandes d'indemnisation pour un total de DKr70,2 millions (£6,2 millions) pour les frais de nettoyage, les dégâts matériels, les préjudices économiques dans les secteurs de la pêche et de la mariculture et du suivi écologique ont été réglées pour DKr54,9 millions (£4,8 millions). Des demandes pour un montant total de DKr47,5 millions (£4,1 millions) au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage en mer et à terre sont encore en cours d'évaluation, mais des avances pour un montant total de DKr36,2 millions (£3,2 millions) ont été faites.

3.9 Une demande de DKr1,9 million (£170 000) au titre des frais supplémentaires encourus pour les travaux de rénovation d'une voie d'accès située entre Bogø et Møn du fait de la présence d'hydrocarbures dans les blocs de pierre situés sous la voie d'accès est également en cours d'évaluation.

3.10 En octobre 2003, le Gard Club a informé le Fonds de 1992 qu'un accord de règlement global avait été conclu avec les intérêts du *Tern* et que les intérêts du *Baltic Carrier* avaient versé quelques US$512 000 (£308 000) aux intérêts du *Tern* au titre de demande en réparation de dommages dus à la pollution à Ventspils. Le Gard Club a également informé le Fonds de 1992 qu'il se réservait le droit d'inclure les versements faits aux intérêts du *Tern* au titre des dommages dus à la pollution causés par des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans une demande qui pourrait être faite contre le Fonds de 1992.

3.11 Le montant total des demandes d'indemnités du propriétaire/Gard Club au titre des dommages dus à la pollution provenant du sinistre du *Baltic Carrier* s'élève à environ DKr104,3 millions (£9,2 millions),

plus US$512 000 (£308 000) au titre des dommages dus à la pollution à Ventspils versés sur la base de la répartition des responsabilités pour la collision entre les deux navires. Le montant de limitation applicable au navire est de quelque DKr118 millions (£10,4 millions). L'Administrateur estime donc qu'il est improbable que le Fonds de 1992 soit appeler à verser des indemnités au titre de ce sinistre. Toutefois, si le Gard Club décidait de poursuivre l'affaire contre le Fonds de 1992 au titre de dommages dus à la pollution résultant du déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern*, le Comité exécutif devra examiner la question plus avant.

4 <u>Sinistre survenu en Espagne</u>

(Espagne, 5 septembre 2000)

Le sinistre

4.1 Entre les 5 et 15 septembre 2000, des hydrocarbures persistants ont touché plusieurs plages à Lugo et à La Corogne en Galice (Espagne). Les opérations de nettoyage du littoral ont été menées par les brigades locales de pompiers des municipalités de Cervo et Xobe, dans le nord de la Galice.

4.2 Il ressort de l'enquête menée par les autorités espagnoles que les hydrocarbures auraient pu être déversés autour du 5 septembre 2000 dans la zone économique exclusive espagnole au nord de la Galice, provenant peut-être du pétrolier maltais *Concordia I* (159 147 tjb) qui, au moment où les hydrocarbures auraient été déversés, traversait la zone à l'occasion d'un voyage sur lest de Rotterdam (Pays Bas) à Sidi Kerir (Égypte). Les autorités françaises avaient auparavant informé les autorités espagnoles d'un déversement d'hydrocarbures du *Concordia I* dans la Baie de Biscaye le 5 septembre 2000.

4.3 Les autorités espagnoles sont montées à bord du *Concordia I* à Algéciras (Espagne) le 7 septembre 2000 et ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures dans diverses citernes. Selon les autorités espagnoles, l'analyse des échantillons d'hydrocarbures des plages polluées correspondait aux échantillons prélevés sur le *Concordia I.* Le propriétaire du navire a soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas du *Concordia I.*

4.4 Le *Concordia I* était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners's Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club).

4.5 Le montant de limitation applicable au *Concordia I* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 59,7 millions de DTS (£50 millions).

4.6 Les municipalités de Cervo et Xobe ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de Ptas 1 million ou €6 000 (£3 800) au Standard Club et au Fonds de 1992 au titre des frais de nettoyage du littoral.

Applicabilité des Conventions

4.7 Les autorités espagnoles ont communiqué au Fonds de 1992 les renseignements tirés des analyses des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur le *Concordia I* et des échantillons d'hydrocarbures recueillis sur le littoral.

4.8 L'Administrateur a examiné les renseignements fournis par les autorités espagnoles et a estimé, comme elles, que les hydrocarbures provenant du *Concordia I* correspondaient aux hydrocarbures qui ont pollué le littoral touché. Le Fonds de 1992 a informé les autorités espagnoles et le Standard Club de ses conclusions et a fourni copie des résultats des analyses au Club pour qu'il les examine. Le Standard Club a demandé un nouvel avis technique concernant l'interprétation des données analytiques.

4.9 En octobre 2002, le Comité exécutif a décidé d'autoriser le Fonds de 1992 à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant

que les demandeurs ne puissent obtenir d'indemnisation au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, mais qu'ils puissent établir à la satisfaction de l'Administrateur que les dommages dus à la pollution provenaient d'hydrocarbures persistants en provenance d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (document 92FUND/EXC.18/4, paragraphe 3.12.14).

4.10 Il n'y a aucun fait nouveau en ce qui concerne ce sinistre depuis le dernier rapport fait au Comité exécutif à sa session d'octobre 2002.

5 Sinistre survenu à la Guadeloupe

(Guadeloupe, 30 juin 2002)

5.1 Le 23 juillet 2002, le maire de Petit-Bourg (Guadeloupe, Antilles) a informé le Fonds de 1992 d'un sinistre qui a pollué le littoral de sa ville le 30 juin 2002. Le 1er juillet 2002 le maire a interdit les bains de mer à Petit-Bourg jusqu'à ce que les opérations de nettoyage soient achevées. Le 5 juillet, une interdiction de pêche a été prononcée interdisant la pêche à pied en attendant les résultats des analyses effectuées par le Département de l'hygiène et de la santé.

5.2 La Guadeloupe est un département de la République française qui est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

5.3 Le maire a évalué les frais de nettoyage à environ €340 000 (£220 000). Il a indiqué que le département de la Guadeloupe a l'intention de soumettre des demandes d'indemnisation au Fonds de 1992.

5.4 Le maire de Petit-Bourg a déclaré que la pollution était due à un déversement illégal en mer et que les autorités s'efforçaient d'identifier le navire responsable. Des échantillons des hydrocarbures ont été envoyés à un laboratoire en France pour y être analysés. L'Administrateur a demandé que le Fonds de 1992 soit tenu informé des résultats de cette analyse.

5.5 Le Comité exécutif a décidé en octobre 2002 d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant que les demandeurs ne puissent obtenir d'indemnisation au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, mais qu'ils puissent établir à la satisfaction de l'Administrateur que les dommages dus à la pollution provenaient d'hydrocarbures persistants en provenance d'un navire tel que défini dans cette Convention (document 92FUND/EXC.18.4, paragraphe 3.12.14).

5.6 En septembre 2003, le Fonds de 1992 a reçu de nouveaux renseignements suite à l'enquête par les autorités sur l'origine de la pollution. Un certain nombre de navires ont été identifiés comme pouvant être à l'origine de la pollution, tous des navires transportant des marchandises diverses. Il semble donc improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à faire des versements, à titre d'indemnisation.

6 Sinistre survenu au Royaume-Uni

(Royaume-Uni, septembre 2002)

6.1 Le 29 septembre 2002, une quantité inconnue d'hydrocarbures émulsionnés s'est échouée sur 3 km de littoral prés de Hythe dans le Kent (Royaume-Uni). Des entreprises engagées par le Conseil du district de Shepway avec l'aide du Conseil du Comté de Kent ont entrepris le nettoyage du littoral. Au total 24 tonnes de déchets d'hydrocarbures ont été recueillies puis transportées jusqu'à une installation d'élimination dans le Kent. Les frais de nettoyages ont été provisoirement évalués à £7 000 environ.

6.2 Les autorités locales ont demandé à la Maritime and Coastguard Agency (MCA) de procéder à des analyses d'échantillons de matières polluées dont les résultats ont été communiqués au Fonds de 1992.

6.3 Le rapport d'analyse établi pour la MCA par un laboratoire d'Écosse a abouti à la conclusion que les résidus d'hydrocarbures recueillis sur le littoral provenaient très probablement d'un déversement de brut

lourd du Moyen Orient. L'Administrateur, d'accord avec cette conclusion, a conclu en outre que comme il n'y a ni oléoduc de brut à proximité de Hythe, les hydrocarbures provenaient très probablement d'un pétrolier, c'est-à-dire d'un 'navire' selon la définition qui en est donnée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

6.4 Le Comité exécutif a décidé à sa session d'octobre 2002 d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour autant que les demandeurs ne puissent obtenir d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais puissent établir à la satisfaction de l'Administrateur que les dommages dus à la pollution provenaient d'hydrocarbures persistants provenant d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 (document 92FUND/EXC.18.4, paragraphe 3.12.14).

6.5 Selon l'enquête approfondie menée par la MCA, il n'a pas été signalé de nappes d'hydrocarbures provenant d'un navire de passage dans la zone en question ou d'un avion ayant survolé celle-ci. D'après une étude antérieure effectuée par la MCA sur l'évolution des pétroliers dans la Manche, de cinq à dix pétroliers (en charge et à l'état lège) transitent chaque jour par cette zone. En dépit des études complètes qu'elle a menées, la MCA n'a pas été en mesure d'identifier le navire responsable du rejet d'hydrocarbures. Compte tenu de la conclusion de l'Administrateur indiquée au paragraphe 6.3 ci-dessus, il a donc été convenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.

6.6 Une demande d'indemnisation présentée par le Shepway District Council au titre des dépenses engagées pour nettoyer la basse plage près de Hythe à la suite du sinistre à l'origine de la pollution a été réglée pour le montant demandé de £5 400.

6.7 Aucune nouvelle demande d'indemnisation n'a été reçue et aucune autre n'est attendue au sujet de ce sinistre.

7 <u>Spabunker IV</u>

(Espagne, 21 janvier 2003)

Le sinistre

7.1 La barge espagnole Spabunker IV (647 tjb) chargée d'une cargaison mixte de 1 029 tonnes de combustibles liquides intermédiaires, 169 tonnes de gasoil et 176 tonnes d'huile diesel marine a sombré dans une mer houleuse dans la Baie d'Algéciras (Espagne). Un membre de l'équipage a disparu lors du naufrage.

7.2 De petites quantités seulement d'hydrocarbures se sont déversées de l'épave et la plupart s'est dissipée avant d'arriver au rivage proche. Deux régions de la côte de Gibraltar ont été légèrement polluées, mais elles ont été nettoyées sous la direction de l'autorité portuaire de Gibraltar.

7.3 L'Institut de sécurité maritime espagnol (Sociedad de Salvamento y Seguridad Maritima, SASEMAR) a mobilisé une énorme quantité de matériel, y compris un navire de récupération au large, de La Corogne (Galice) (où il avait été placé à la suite du sinistre du *Prestige).* En l'occurrence, on en a fait très peu usage étant donné la petite quantité d'hydrocarbures déversée. Des barrages flottants ont assuré la protection de bras de rivière et d'entrées de port en Espagne et à Gibraltar.

7.4 SASEMAR a recruté une entreprise de sauvetage pour retirer de l'épave sur les fonds marins ce qui restait de la cargaison. L'opération a été menée à bien sans nouvelle perte d'hydrocarbures. Sept semaines après l'élimination des hydrocarbures l'épave a été enlevée par les sauveteurs.

7.5 Le *Spabunker IV* est inscrit auprès de la Britannia Steam Ship Insurance Association Ltd (Britannia Club).

Demandes d'indemnisation

7.6 Le montant de limitation applicable au *Spabunker IV* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de quelque 3 millions de DTS (€4,9 millions ou £3,4 millions).

7.7 Des demandes d'indemnisation ont été présentées par le Gouvernement espagnol pour un montant de €5,4 millions (£3,8 millions) au titre des frais encourus pour retirer les hydrocarbures de l'épave et sortir cette dernière. D'autres demandes s'élevant à un total de €628 000 (£438 000) ont été présentées par des demandeurs privés au titre des frais de nettoyage et des mesures de sauvegarde qu'ils avaient financés en Espagne.

7.8 Les autorités de Gibraltar ont présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de £18 350 au titre des activités de nettoyage et de mesures de sauvegarde.

7.9 Bien que le montant total des demandes d'indemnisation dépasse le montant de limitation applicable au *Spabunker IV*, la demande d'indemnisation du Gouvernement espagnol se rapporte à des opérations qui ont un double objectif, à savoir des mesures de sauvegarde et l'enlèvement de l'épave. Cette demande est en cours d'évaluation.

7.10 L'Administrateur estime qu'il est improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités au titre de ce sinistre. Néanmoins, le Comité exécutif voudra peut être autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées du sinistre du *Spabunker IV* dans la mesure elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.

8 Mesures que les organes directeurs sont invités à prendre

Le Comité exécutif est invité à:

a) prendre note des renseignements contenus dans le présent document; et

b) décider s'il y a lieu d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation concernant le *Spabunker IV*.