



COMPTE RENDU DES DÉCISIONS PRISES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF À SA VINGT-DEUXIÈME SESSION

(tenue du 20 to 24 octobre 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.22/1.

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	Danemark	Norvège
Allemagne	Émirats arabes unis	Nouvelle-Zélande
Antigua-et-Barbuda	Fédération de Russie	Panama
Argentine	Finlande	Pays-Bas
Australie	Grenade	Portugal
Bahamas	Irlande	Qatar

Belgique	Japon	Trinité-et-Tobago
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Tunisie
Chypre	Malte	Turquie
Colombie	Maroc	Vanuatu
	Nigéria	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:

Ghana

Autres États

Brésil	Équateur	Pérou
Chili	Malaisie	République démocratique populaire de Corée
Côte d'Ivoire		

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

Organisations intergouvernementales:

Commission européenne
Fonds de 1971
Organisation maritime internationale (OMI)
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR)

Organisations internationales non gouvernementales:

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
Comité consultatif sur la protection des mers (ACOPS)
Comité Maritime International (CMI)
Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe (CRPM)
Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
International Group of P & I Clubs
International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
Réseau des amis de la terre (FOEI)
Union internationale de sauvetage (ISU)

3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

3.1 Tour d'horizon

Le Comité exécutif a pris note du document 92FUND/EXC.22/2, qui comprend le récapitulatif des 20 sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître depuis la 18ème session du Comité exécutif, tenue en octobre 2002.

3.2 Sinistre survenu en Allemagne

3.2.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne ce sinistre, telle que figurant dans le document 92FUND/EXC.22/3.

3.2.2 Il a été rappelé que les autorités allemandes avaient engagé une action en justice contre le propriétaire du *Kuzbass* - soupçonné d'être à l'origine d'une pollution par les hydrocarbures en Allemagne en juin 1996 - et son assureur. Il a été rappelé également que le propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures à l'origine de la pollution ne provenaient pas du *Kuzbass*. Il a été rappelé en outre qu'un tribunal de première instance avait soutenu que le propriétaire du navire et son assureur étaient conjointement et solidairement responsables du dommage par pollution mais que ceux-ci avaient fait appel du jugement.

3.3 Sinistre survenu en Suède

3.3.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.22/4 concernant ce sinistre.

3.3.2 Le Comité a rappelé qu'en septembre 2000, des hydrocarbures persistants avaient échoué sur les rivages de deux îles au nord de Gotland, dans la mer Baltique, ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm, et que les autorités suédoises avaient mené les opérations de nettoyage. Il a été rappelé que d'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Il a été noté que selon le Service des garde-côtes, l'analyse montrait que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondaient à ceux qui avaient été prélevés dans l'*Alambra*. Le Comité a noté en outre que le propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

3.3.3 Il a été relevé que les autorités suédoises avaient engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage à hauteur de SKr5,3 millions (£400 000) et que par conséquent le montant global des demandes serait inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*, soit 32 684 760 DTS (£27,6 millions).

3.3.4 Il a été noté que les autorités suédoises avaient communiqué au Fonds de 1992 les résultats d'une analyse d'échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et de ceux qui ont été prélevés sur plusieurs îles suédoises et, qu'après avoir examiné le résultat des analyses, l'Administrateur avait souscrit aux conclusions des autorités selon lesquelles les échantillons correspondaient étroitement à ceux qui avaient été prélevés dans l'*Alambra*.

3.3.5 Le Comité a noté qu'en septembre 2003, le Gouvernement suédois avait engagé une action en justice devant le tribunal de district de Stockholm à l'encontre du propriétaire du navire et de son assureur, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra* et demandant réparation à raison de SKr5,3 millions (£400 000) au titre des frais de nettoyage. Il a été noté en outre que le Gouvernement suédois avait engagé une procédure contre le Fonds de 1992 à titre de mesure de sauvegarde, pour empêcher que sa demande ne soit frappée de prescription, se référant à l'obligation qui incombe au Fonds de 1992 d'indemniser le Gouvernement si ni le propriétaire du navire ni l'assureur n'étaient tenus de verser des indemnités.

3.3.6 Il a été relevé que si l'action du Gouvernement suédois contre le propriétaire du navire et l'assureur n'aboutissait pas, le Gouvernement devrait établir, pour qu'une demande contre le Fonds puisse être satisfaite, que le dommage était dû à un sinistre mettant en cause un navire relevant de la définition énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

- 3.3.7 Le Comité a relevé en outre que le Fonds de 1992 avait soumis au tribunal sa réponse demandant à celui-ci de suspendre l'action contre le Fonds en attendant que soit prononcé le jugement final relatif à l'action engagée contre le propriétaire du navire et son assureur. Il a été noté également que le Fonds avait fait savoir au tribunal qu'il partageait le point de vue du Gouvernement suédois, selon lequel l'*Alambra* était selon toute vraisemblance à l'origine de la pollution par les hydrocarbures.
- 3.3.8 La délégation suédoise a informé le Comité que le Gouvernement avait présenté sa demande le 2 septembre 2003 et que l'assignation avait été délivrée le 19 septembre 2003. Cette même délégation a déclaré que le tribunal n'avait pas encore signifié la demande au propriétaire du navire mais qu'il n'y avait pas de raison de penser que celui-ci n'accepterait pas l'assignation en temps voulu. La délégation suédoise a ajouté que les éléments de preuve techniques établissant un lien entre le navire et la pollution auraient un poids considérable et que l'action en justice avait de bonnes chances de réussite.
- 3.4 *Erika*
- 3.4.1 Le Comité exécutif a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*, telle que décrite dans le document 92FUND/EXC.22/5.
- 3.4.2 Il a été relevé qu'au 7 octobre 2003, 6 785 demandes d'indemnisation avaient été présentées pour un total FF1 318 millions ou €201 millions (£143 millions) au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. Il a été relevé également que 6 420 demandes représentant un total de FF1 145 millions ou €175 millions (£124 millions), soit 95% du nombre total de demandes reçues, avaient fait l'objet d'une évaluation pour un total de FF637 millions ou €77 millions (£69 millions). Il a été noté en outre que 730 demandes, représentant un montant de FF138 millions ou €17 millions (£15 millions), avaient été rejetées, que 30 demandeurs dont les demandes atteignaient au total FF16 millions ou €2,5 millions (£1,7 million), 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 qu'ils avaient communiqué.
- 3.4.3 Le Comité a relevé que des indemnités avaient été versées au titre de 5 359 demandes (paiements provisoires compris) pour un montant total de FF457 millions ou €57 millions (£50 millions), dont FF84 millions ou €10 millions (£9 millions) avaient été acquittés par l'assureur du propriétaire du navire et, FF373 millions ou €47 millions (£41 millions), par le Fonds de 1992, et que des indemnités avaient donc été versées pour 79% de l'ensemble des demandes. Il a été relevé également que 365 demandes, correspondant à FF174 millions ou €21,5 millions (£18,8 millions), étaient soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.
- 3.4.4 Il a été relevé que s'agissant des opérations de nettoyage, 84% des demandes avaient été évaluées, que les demandes soumises par certaines communes ne pouvaient pas être examinées tant que les demandeurs n'avaient pas fourni le complément d'information ou de documentation réclamé par le Fonds de 1992, et que toutes les autres demandes en suspens dans cette catégorie étaient en cours d'examen. Le Comité a noté que dans la catégorie 'dommages aux biens', seulement 61% des demandes avaient été évaluées mais que 38% de celles qui avaient été présentées par les producteurs de sel de Guérande et de Noirmoutier ne pouvaient pas encore être évaluées, faute d'éléments techniques à l'appui, et que l'expert nommé par le tribunal de Saint-Nazaire avait fini de déterminer s'il aurait été possible de produire à Guérande en 2000 un sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis (voir le document 92FUND/EXC.20/3, section 6).

Procédure en limitation

- 3.4.5 Le Comité a rappelé que le tribunal de commerce de Nantes avait fixé le montant de limitation applicable à l'*Erika* à FF84 247 733 (£8,4 millions) correspondant à €12 843 484 et avait déclaré que le propriétaire du navire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre

de garantie signée de l'assureur du propriétaire du navire. Il a été rappelé également qu'en 2002, le fonds de limitation avait été transféré au Tribunal de commerce de Rennes et un nouveau liquidateur avait été désigné.

Demandes d'indemnisation faisant l'objet d'actions en justice auprès de divers tribunaux

3.4.6 Le Comité exécutif a pris note des différentes actions en justice relatives à environ 610 demandes d'indemnisation énoncées dans la section 4 du document 92FUND/EXC.22/5.

3.4.7 Il a été noté que s'agissant des demandes qui faisaient l'objet d'une action en justice, 209 demandes avaient été approuvées, et que le Fonds de 1992 poursuivrait le dialogue avec les demandeurs dont les demandes n'étaient pas forcloses dans le but de parvenir à un règlement à l'amiable si cela est opportun.

Montant maximum disponible pour indemnisation

3.4.8 Il a été rappelé que le 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 était de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement, y compris la somme payée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds) et que ce montant devrait être converti en monnaie nationale 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. Il a été rappelé également que le Comité exécutif avait décidé en février 2000 que la conversion se ferait au taux de change du DTS en vigueur le 15 février 2000, et qu'il avait chargé l'Administrateur de faire les calculs nécessaires (document 92FUND/EXC.6/5, paragraphe 3.29). Le Comité a rappelé que selon les calculs de l'Administrateur, 135 millions de DTS = FF 1 211 966 811, correspondant à €184 763 149 (£117 millions), calculs approuvés par le Comité à sa session d'avril 2000 et par l'Assemblée à ses sessions d'octobre 2000 et d'octobre 2001.

Paiement au titre des demandes présentées par le Gouvernement français

3.4.9 Il a été rappelé que les demandes du Gouvernement français et de Total Fina Elf pouvaient être exclues aux fins du calcul du niveau des paiements du Fonds de 1992 étant donné qu'il ne serait donné suite à ces demandes que si et pour autant que toutes les autres demandes auraient été payées intégralement, à condition toutefois que la demande du Gouvernement français ait la priorité sur les demandes de Total Fina Elf.

3.4.10 Il a été rappelé également que le 25 avril 2003, l'Administrateur avait décidé, tel qu'autorisé par le Comité exécutif, à porter le niveau des paiements du Fonds de 80% à 100% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par le Fonds de 1992 ou l'assureur du propriétaire du navire ou tels que fixés par les tribunaux français dans leurs jugements définitifs.

3.4.11 L'Administrateur a déclaré que le montant total des demandes établies continuait de faire l'objet d'incertitudes considérables mais que celles-ci étaient moins importantes depuis avril 2003 et qu'il serait donc peut-être possible sous peu d'effectuer des paiements au titre de la demande du Gouvernement français. Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à procéder à ces versements dans la mesure où, selon lui, il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes encourues par le Fonds au titre d'autres demandes.

Actions en recours par le Fonds de 1992

3.4.12 Il a été rappelé qu'en attendant les résultats de l'enquête en cours sur les causes du sinistre, le Comité exécutif, à sa session d'octobre 2002, avait autorisé l'Administrateur à intenter des

actions en 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 Final 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*)
RINA Spa (société de classification)
Registro Italiano Navale (société de classification)

- 3.4.13 Il a été rappelé également que le Comité exécutif avait, à sa session d'octobre 2002, relevé que les conclusions des enquêtes sur la cause du sinistre pourraient justifier, de la part du Fonds de 1992, des recours contre des parties autres que celles dont la liste figure ci-dessus, mais que l'Administrateur avait informé le Comité qu'aucune décision ne s'imposait au stade actuel, vu que le délai de prescription de trois ans ne s'appliquait pas à ces autres parties.
- 3.4.14 Il a été relevé qu'après la session du Comité exécutif tenue en octobre 2002, l'Administrateur avait été informé du fait que la société de classification, Bureau Veritas, avait inspecté l'*Erika* avant le transfert de classe à RINA et qu'il avait décidé que le Fonds de 1992 devrait intenter une action en recours, à titre de mesure conservatoire, contre le Bureau Veritas. Le Comité a noté que cette action avait été portée devant le tribunal de grande instance de Lorient en décembre 2002.
- 3.4.15 Le Comité a rappelé qu'un magistrat instructeur à Paris menait une enquête au pénal sur les causes du sinistre. Il a rappelé en outre qu'en 2000, le directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) et trois officiers de la Marine française chargés de contrôler le trafic au large des côtes bretonnes avaient été mis en examen et que s'il était établi qu'ils étaient coupables, cela pourrait justifier que le Fonds intente une action en recours contre l'État français. Il a été noté cependant que tant que l'enquête sur les causes du sinistre n'aurait pas été achevée, le Fonds ne pourrait pas décider si ce type de mesures se justifiait.
- 3.4.16 Le Comité a relevé que selon le droit français, le délai de prescription en matière commerciale – sous réserve de nombreuses exceptions – était généralement de dix ans. Il a été relevé que les juristes français du Fonds de 1992 avaient indiqué à celui-ci que pour les questions impliquant la responsabilité d'organes publics, afin d'éviter que les droits à une indemnisation ne deviennent forclos, une demande d'indemnisation devrait être notifiée à l'Administration française avant le 31 décembre de la quatrième année suivant le sinistre à l'origine de la demande d'indemnisation, c'est-à-dire, dans le cas du sinistre de l'*Erika*, d'ici au 31 décembre 2003. Le Comité a noté également que selon le juriste français du Fonds, à moins que l'Administration française n'accepte sa responsabilité dans les deux mois suivant la notification d'une demande par le Fonds, ce dernier pourrait devoir intenter une action contre l'État français devant les tribunaux administratifs dans un délai de deux mois afin d'éviter que les droits à une demande potentielle d'indemnisation contre l'État ne deviennent forclos. Il a été relevé qu'étant donné les résultats incertains de l'expertise mentionnée ci-dessus sur la cause du sinistre, l'Administrateur avait considéré que le Fonds de 1992 devrait prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'une demande éventuelle contre l'État français ne soit frappée de prescription.
- 3.4.17 La délégation française a déclaré que l'interprétation des juristes français du Fonds de 1992 concernant la procédure à suivre pour éviter que les demandes contre les organes publics ne

deviennent forcloses n'était pas rigoureusement correcte mais que cette question était au mieux traitée dans le cadre d'un échange de correspondance entre le Fonds et les autorités françaises.

- 3.4.18 En réponse à une question sur les différentes dispositions relatives à la prescription visée dans ce document, l'Administrateur a déclaré à propos de l'action en justice dans les trois ans à compter de la date du sinistre contre les parties dont il est question au paragraphe 3.4.12, que l'on pouvait en effet avancer que l'action du Fonds était engagée en vertu des Conventions de 1992 aux fins desquelles le délai de prescription était de trois ans à compter de la date du sinistre. L'Administrateur a déclaré en outre que pour ce qui était de toute action intentée par le Fonds contre d'autres parties, le délai de prescription relèverait du droit national, qui, dans le cas de la France, était habituellement de 10 ans, à l'exception des demandes à l'encontre des organes publics, pour lesquels ce délai était de quatre ans.
- 3.4.19 Plusieurs délégations ont déclaré qu'il importait que le Fonds de 1992 protège son droit d'engager des actions récursoires et que concernant les dispositions relatives aux délais de prescription, il valait mieux se protéger plutôt que de se plaindre.
- 3.4.20 Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de prendre les mesures nécessaires pour éviter qu'une éventuelle demande du Fonds de 1992 contre l'État français ne devienne forclose.
- 3.4.21 Résumant les débats, le Président a de nouveau remercié de la part du Fonds le Gouvernement français de sa décision de ne pas faire valoir sa demande en attendant qu'il soit manifeste que toutes les autres victimes ont la certitude qu'il a été satisfait intégralement à leurs demandes.

3.5 Les sinistres de l'Al Jaziah 1 et du Zeinab

- 3.5.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans le document 92FUND/EXC.22/6 (voir le document 71FUND/AC.12/13/7) concernant les sinistres de l'Al Jaziah 1 et du Zeinab, dont le Fonds de 1992 ainsi que le Fonds de 1971 ont eu à connaître.

Al Jaziah 1

- 3.5.2 Il a été relevé que des demandes représentant un montant total de £1,4 million avaient été soumises au titre des opérations de nettoyage et de la prévention de la pollution et que ces demandes avaient fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de £1,1 million. Le Comité a noté que toutes les autres demandes avaient été frappées de prescription le 24 janvier 2003 et que les Fonds ne seraient donc pas tenus de verser d'autres indemnités.
- 3.5.3 Le Comité a rappelé que le procureur d'Abou Dhabi avait engagé une action au pénal contre le capitaine de l'Al Jaziah 1. Il a été rappelé également que le tribunal avait soutenu notamment que le navire avait causé des dommages à l'environnement, ne répondait pas aux normes de sécurité de base et n'était pas en état de naviguer, que le fond du navire était percé en plusieurs endroits et que le Ministère des transports des Émirats arabes unis ne l'avait pas autorisé à transporter des hydrocarbures. Il a été rappelé en outre que le tribunal avait conclu que le navire avait coulé à cause de ses nombreuses failles et que le capitaine du navire avait été condamné à une amende de Dh 5 000 (£850) pour avoir causé des dommages à l'environnement.
- 3.5.4 Il a été rappelé qu'à leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 avaient examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'intenter une action en recours contre le propriétaire de l'Al Jaziah 1. Le Comité a rappelé également que, de l'avis des avocats des Fonds dans les Émirats arabes unis, les conclusions du tribunal pénal quant à la non-navigabilité du navire seraient convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis. Il a été rappelé en outre que selon l'Administrateur, le propriétaire du navire était ou aurait dû être conscient de l'état du navire et que le naufrage de celui-ci était dû à la négligence ou la faute personnelle du propriétaire du navire. De plus, il a été rappelé que, de l'avis de l'Administrateur, en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire

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

- 3.5.5 Il a été rappelé que les conseillers juridiques des Fonds avaient estimé que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le propriétaire du navire, et que ce dernier ne serait probablement pas autorisé à limiter sa responsabilité. Il a été rappelé toutefois que les Fonds pourraient se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le défendeur et qu'en tout état de cause on ne savait pas si celui-ci disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient aux Fonds de recouvrer des sommes substantielles.
- 3.5.6 Le Comité a rappelé que lors des sessions d'octobre 2002, la plupart des délégations avaient estimé que la question de savoir s'il y avait lieu d'engager ou non une action en recours contre le propriétaire du navire soulevait une importante question de principe et que les FIPOL devraient contribuer à décourager l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises et mettre en œuvre le principe du 'pollueur-payeur'.
- 3.5.7 Il a été rappelé que les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 avaient déclaré que les Fonds devraient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire et qu'il avait été reconnu qu'en décidant d'engager une action en recours dans ce cas particulier, les Fonds s'écartaient de leur politique tendant à fonder partiellement leurs décisions sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable (documents 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.5.9 et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.10.9)
- 3.5.8 Le Comité exécutif a noté que les Fonds avaient entamé une action en justice en janvier 2003 devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre la société à qui appartenait le navire et son unique propriétaire, stipulant que les défendeurs devraient être tenus de verser Dh 6,4 millions (£1,1 million) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.
- 3.5.9 Il a été relevé qu'en mai 2003, les défendeurs avaient déposé des argumentations selon lesquelles les Fonds n'avaient pas soumis d'élément de preuve juridique recevable concernant le sinistre ou de détail sur les pertes prétendument subies par les parties qui avaient subrogé leurs droits en faveur des Fonds, qu'aucune de ces personnes n'avait demandé réparation directement contre le propriétaire du navire en vertu du droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, que la subrogation des droits des demandeurs n'avait pas été effectuée correctement selon le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis et que ces droits n'avaient pas d'existence légale étant donné que les demandeurs n'avaient pas exercé leur droit de demander réparation contre le propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.
- 3.5.10 Il a été noté également que les Fonds avaient présenté une réponse soutenant que le propriétaire du navire n'avait pas constitué de fonds de limitation en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les Fonds avaient indemnisé les personnes ayant subi des dommages par pollution, au lieu d'attendre que le propriétaire du navire ne le fasse conformément à la Convention sur la responsabilité civile: rien n'indiquait que ledit propriétaire avait l'intention de les indemniser. Il a été relevé en outre que le Fonds avait avancé que la subrogation des droits des demandeurs était fondée sur l'article 9 des Conventions portant création du Fonds et non pas sur le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis selon lequel il faut un jugement du tribunal pour déterminer qu'une partie peut acquérir des droits par subrogation afin de pouvoir engager une procédure contre un tiers. Le Comité a relevé que les Fonds avaient également présenté au tribunal de nouveaux éléments de preuve relatifs au sinistre et aux préjudices causés, notamment des documents provenant de différentes autorités gouvernementales.

Zeinab

- 3.5.11 Le Comité a rappelé que le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Irak, avait sombré à environ 16 milles du littoral de Doubaï en avril 2001. Il a été rappelé que le *Zeinab* n'avait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'avait été couvert par aucune assurance en responsabilité.
- 3.5.12 Il a été relevé que des demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde avaient fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de £1 million. Il a été noté également qu'aucune autre demande n'avait été présentée et que les demandes nées de ce sinistre seraient frappées de prescription le 14 avril 2004 ou peu après cette date.
- 3.5.13 Il a été rappelé que les responsabilités incombant au Fonds de 1971 à titre d'indemnisation et de prise en charge financière pour les sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002 - date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur - étaient couvertes par une assurance, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS pour chaque sinistre. Il a été rappelé également qu'en juillet 2002, le Conseil d'administration avait décidé que la date de conversion en livres sterling de ce montant devrait être la date à laquelle le sinistre a eu lieu, à savoir le 14 avril 2001, et qu'au 12 avril 2001 (les 13, 14, 15 et 16 avril étant fériés pour les banques), le taux du DTS était égal à 1 DTS = £0,88130, et que la franchise selon les termes de la police d'assurance serait donc de £220 325 (document 71FUND/AC.8/6, paragraphe 3.5.6).
- 3.5.14 Il a été relevé que comme les paiements du Fonds de 1971 avaient dépassé le montant de la franchise, le Fonds de 1971 avait déjà recouvré auprès de l'assurance la somme de £220 000 et qu'il devrait prochainement recouvrer auprès de l'assurance d'autres montants qu'il avait versés au-delà de celui de la franchise.
- 3.5.15 Le Comité exécutif a noté que les Fonds avaient mené une enquête concernant l'identité du propriétaire du *Zeinab* et l'endroit où il se trouvait. Il a été noté que des documents disponibles avaient confirmé que le propriétaire immatriculé du navire était un ressortissant irakien et que des éléments de preuve établissaient que le propriétaire était actionnaire de deux autres sociétés sans lien avec le transport maritime dans les Émirats arabes unis.
- 3.5.16 Le Comité a relevé que les services de l'immigration des Émirats arabes unis avaient confirmé que le propriétaire du navire avait quitté les Émirats en mars 2002, que rien n'attestait qu'il y était retourné depuis lors et que, selon certaines indications, il vivait à Bagdad (Irak).
- 3.5.17 La plupart des délégations ont souscrit au point de vue de l'Administrateur selon lequel, tant que le propriétaire du navire habitait non pas dans les Émirats arabes unis mais probablement en Irak, il ne serait pas rationnel d'intenter une action en recours contre lui.
- 3.5.18 Plusieurs délégations ont déclaré que le fait que le propriétaire du navire vivait sans doute en Irak ne devrait pas en soi empêcher les Fonds d'intenter une action récursoire contre lui hors des Émirats arabes unis à condition qu'il dispose d'avoirs contre lesquels un jugement favorable pourrait être mis à exécution.
- 3.5.19 Il a été décidé que le Fonds de 1992 devrait réexaminer la question avant l'expiration du délai de trois ans (14 avril 2004), au cas où le propriétaire du navire retournerait dans les Émirats arabes unis. Il a été décidé également que l'Administrateur devrait enquêter plus avant sur la situation financière des deux sociétés où le propriétaire du navire détenait prétendument des actions ainsi que sur la question de savoir s'il les détenait toujours et, si tel était le cas, sur la valeur de ces actions.

3.6 Slops

- 3.6.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.22/7 concernant le sinistre du *Slops*.
- 3.6.2 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa session de juillet 2000, il avait décidé que puisque le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme étant un "navire" au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de celle de 1992 portant création du Fonds et que de ce fait ces Conventions ne s'appliquaient pas à ce sinistre (document 92FUND/EXC.8/8, paragraphe 4.3.8).
- 3.6.3 Le Comité a rappelé que deux sociétés grecques avaient engagé une action en justice devant le tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* pour demander à être dédommagées des frais afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde pour un montant de €1 536 528 (£1 001 000) et de €786 329 (£512 400) respectivement, plus les intérêts.
- 3.6.4 Il a également été rappelé que ces sociétés avaient par la suite engagé des actions en justice contre le Fonds de 1992 devant le même tribunal pour demander réparation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde pour les mêmes montants. Le Comité a rappelé que dans leurs argumentations, ces sociétés 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 était toujours immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Le Comité a également rappelé que ces sociétés avaient soutenu lorsqu'il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), il flottait en mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque. Il a été rappelé que le *Slops* n'avait aucune assurance-responsabilité répondant aux prescriptions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a également rappelé que les sociétés 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'elles avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du *Slops* et que, puisque celui-ci n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, elles étaient en droit d'être indemnisées par le Fonds de 1992, au titre des dépenses qu'elles avaient engagées.
- 3.6.5 Il a également été rappelé qu'à sa session de juillet 2002, le Comité exécutif avait décidé que ces sociétés n'avaient pas fourni dans leurs argumentations d'informations susceptibles de modifier sa position selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' au sens de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et qu'il avait donc chargé l'Administrateur de faire opposition à cette action en justice (document 92FUND/EXC.17/10, paragraphe 3.5.10).
- 3.6.6 Le Comité a rappelé que le tribunal avait prononcé son jugement en décembre 2002. S'agissant des actions contre le propriétaire immatriculé du *Slops* qui ne s'est pas présenté à l'audience du tribunal, ce dernier a prononcé un jugement par défaut contre lui pour les montants réclamés, plus les intérêts. Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal a 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 rappelé 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 et bien qu'elle puisse être immobile ou que le moteur ait pu être provisoirement plombé ou l'hélice enlevée. Le Comité a aussi rappelé que le tribunal avait ordonné au Fonds de 1992 de verser aux deux sociétés 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 dépens.

- 3.6.7 Il a été rappelé que le Comité exécutif avait décidé à sa session de février 2003 que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement du tribunal de première instance (document 92FUND/EXC.20/7, paragraphe 3.5.15).
- 3.6.8 Le Comité exécutif a noté que le Fonds de 1992 avait fait appel du jugement et demandé à la cour d'appel de rejeter les demandes en faisant valoir que le tribunal de première instance avait considéré à tort qu'au moment du sinistre le *Slops* transportait des hydrocarbures. Il a également été noté que le Fonds avait soutenu qu'un document émis par le Ministère de la marine marchande avait établi de façon certaine que le *Slops*, qui constituait une unité industrielle flottante de traitement des résidus d'hydrocarbures et de séparation de ces résidus d'avec l'eau, fonctionnait continuellement en tant que telle depuis mai 1995 et était demeurée à compter de cette date en permanence au mouillage sans appareil de propulsion et que par conséquent, le *Slops* ne pouvait être considéré comme relevant de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992. Il a également été noté que le Fonds de 1992 avait fait valoir que le *Slops* n'avait pas d'assurance-responsabilité en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, que les autorités grecques ne lui avaient jamais imposé cette obligation, or en vertu de l'article VII.10 de cette Convention, celles-ci ne doivent pas autoriser un navire battant le pavillon grec de commercer s'il n'est pas muni d'un certificat attestant que sa responsabilité est couverte (voir le document 92FUND/EXC.22/7, paragraphe 3.20).
- 3.6.9 Il a été noté que les sociétés n'avaient pas encore présenté leurs moyens à la cour d'appel.
- 3.6.10 Plusieurs délégations ont déclaré qu'il était important que le Fonds de 1992 poursuive résolument son recours dans la mesure où le tribunal de première instance s'était trompé dans son interprétation de la définition du terme 'navire' puisque que le terme 'transport' utilisé dans la définition l'était par opposition au concept de stockage des hydrocarbures. On a fait valoir que l'immatriculation du *Slops* en tant que pétrolier n'avait pas de valeur décisive alors que le fait que les autorités grecques aient exempté le *Slops* de l'obligation d'avoir une assurance-responsabilité telle que prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile montrait bien que le *Slops* n'était pas un 'navire' au sens de cette Convention.
- 3.6.11 Plusieurs délégations ont fait mention de la résolution N°8 du Fonds de 1992 adoptée en mai 2003 selon laquelle les tribunaux nationaux des États parties aux Conventions de 1992 devaient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 relatives à l'interprétation et à l'application des Conventions. Il a été décidé d'attirer l'attention de la cour d'appel sur cette résolution.

3.7 Prestige

- 3.7.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.21/3 concernant le sinistre du *Prestige* survenu le 13 novembre 2002, les opérations de nettoyage en Espagne, en France et au Portugal, et l'impact de ce déversement dans ces pays. Il a été noté que les hydrocarbures avaient atteint le Pas de Calais provoquant une pollution intermittente légère sur les côtes françaises et anglaises de la Manche.
- 3.7.2 Le Comité a également pris note des renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.22/8/2 présenté par la délégation espagnole, qui contenait des informations actualisées au sujet de l'impact de la pollution, des opérations de nettoyage, des moyens étudiés pour sortir de l'épave les hydrocarbures qui restaient, des conséquences économiques, des actions en justice, des actions engagées au niveau international et du récent Décret-loi royal se rapportant aux versements pour indemnisation adopté par le Gouvernement espagnol.
- 3.7.3 L'Observateur des Bahamas a remercié la délégation espagnole pour les renseignements contenus dans le document 92FUND/EXC.22/8/2 qui clarifiait les relations existant entre leurs deux pays en ce qui concerne les enquêtes officielles menées sur le sinistre du *Prestige*. La délégation des Bahamas a déclaré qu'elle convenait avec la délégation espagnole qu'il y avait

maintenant un dialogue très constructif entre les deux parties, ce qui ne pouvait qu'améliorer leurs enquêtes respectives. La délégation des Bahamas a déclaré en outre que contrairement à l'impression que pouvait donner le libellé du paragraphe 6.1 du document, les Bahamas essayaient depuis novembre 2002 d'établir des voies de communication avec les autorités espagnoles, mais que pour des raisons que l'on comprenait maintenant, une réponse formelle à la demande des Bahamas n'avait pas été reçue avant l'été 2003. Il a été mentionné que depuis lors les Bahamas avaient entamé un dialogue approfondi avec l'Espagne et espéraient progresser dans ce dialogue lors des réunions prévues pour novembre 2003.

- 3.7.4 Le Comité a rappelé que dans l'attente d'un grand nombre de demandes d'indemnisation et après consultation avec les autorités espagnoles, l'assureur P & I du *Prestige*, la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited (the London Club) et le Fonds de 1992 avaient mis en place un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne). Ce bureau, doté d'un effectif de quatre personnes, avait commencé à fonctionner le 20 décembre 2002. Le Comité a rappelé en outre qu'après consultation avec le Gouvernement français, le Fonds de 1992 et le London Club avaient également mis en place un Bureau des demandes d'indemnisation à Bordeaux (France), qui avait été ouvert le 17 mars 2003 et qui comptait deux employés.
- 3.7.5 Il a été noté que le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était approximativement de 18,9 millions de DTS ou €22 777 986 (£16,2 millions). En mai 2003, le propriétaire avait déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubion (Espagne) pour constituer le fonds de limitation.

Situation des demandes d'indemnisation en Espagne

- 3.7.6 Le Comité exécutif a noté qu'au 8 octobre 2003, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne (Espagne) avait reçu 321 demandes d'indemnisation représentant un total de €30 millions (£376 millions). Le Comité a noté en particulier que le 2 octobre 2003 le Gouvernement espagnol avait soumis une demande d'indemnisation pour un total de €83,7 millions (£ 272 millions) pour les frais encourus jusqu'à la fin juillet 2003 pour les opérations de nettoyage en mer et sur le littoral, les indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages par le Gouvernement central, l'allègement fiscal accordé aux entreprises touchées par le déversement, les frais administratifs et les frais afférents aux campagnes de publicité.
- 3.7.7 Le Comité a également noté que 969 demandeurs s'étaient associés à la procédure pénale engagée devant le tribunal de Corcubion (Espagne), qui menait une enquête sur les causes du sinistre, mais qu'aucune précision sur les préjudices subis n'avait été communiquée au tribunal. Il a été noté que certains de ces demandeurs avaient présenté leur demande au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

Paiements et autres formes d'assistance financière assurés par les autorités espagnoles

- 3.7.8 Le Comité a noté que l'État espagnol et les autorités régionales avaient versé à titre d'indemnisation environ €40 (£26) par jour à toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, tout en fournissant une aide à des particuliers et à des entreprises touchés par le versement d'hydrocarbures sous forme de dispense des cotisations dues à la Sécurité Sociale. Il a été noté que certains de ces paiements avaient été 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 l'on s'attendait à ce que d'autres demandes subrogées soient présentées sous peu.
- 3.7.9 Il a été noté que l'État espagnol avait mis à la disposition des victimes de la pollution des facilités de crédit pour un montant total de €100 millions (£71 millions) et que des prêts étaient consentis par le biais d'un organisme de financement de l'État, l'Instituto de Credito Oficial (ICO). Le Comité a noté en outre que l'État espagnol avait demandé au Fonds de 1992 de l'aider à évaluer le

préjudice ou le dommage subi par les demandeurs de prêts. Étant donné que le préjudice ou le dommage à l'origine des demandes de prêts constitueraient en dernière analyse la base des demandes d'indemnisation dirigées contre le Fonds directement ou par subrogation, celui-ci avait accepté d'aider l'État espagnol à procéder à ces évaluations. Il a été noté qu'au 8 octobre 2003, le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne avait été invité à évaluer le préjudice de 41 demandeurs de prêts pour un total de €250 351 (£178 000), bien que dans la majorité des cas il ait été nécessaire de demander un complément d'informations afin qu'une évaluation puisse être effectuée.

- 3.7.10 Le Comité a noté qu'en juin 2003 le Gouvernement espagnol avait adopté une législation sous la forme d'un Décret-loi royal (Real Decreto-Ley) ouvrant un crédit de €160 millions (£113 millions) destiné à dédommager intégralement les victimes de la pollution. Aux termes de ce décret, le Gouvernement espagnol acquerrait, par subrogation, les droits des victimes qui décidaient de présenter une demande en application de cette législation. Il a été noté que pour percevoir une indemnité, les demandeurs devaient renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation à l'État espagnol. Il a également été noté que le décret prévoyait que l'évaluation des demandes d'indemnisation serait réalisée en suivant les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Néanmoins, une décision n'avait pas encore été prise quant à la procédure d'évaluation des demandes soumise en vertu de ce décret royal.

Situation des demandes d'indemnisation en France

- 3.7.11 Il a été noté qu'au 8 octobre 2003 le Bureau des demandes d'indemnisation à Bordeaux avait reçu 123 demandes d'indemnisation pour un total de €3,2 millions (£2,3 millions), en plus des demandes de renseignements et des manifestations d'intention de présenter des demandes d'indemnisation émanant de demandeurs potentiels, par exemple des personnes s'occupant de la culture et de la commercialisation des huîtres et les pouvoirs locaux.
- 3.7.12 Le Comité a noté qu'à la demande d'un certain nombre de communes, le tribunal administratif de Bordeaux avait désigné des experts pour déterminer l'étendue de la pollution en différents points de la zone touchée. Le Comité a également noté que cinq ostréiculteurs avaient engagé en juillet 2003 une procédure en référé à l'encontre du propriétaire du navire, du London Club et du Fonds de 1992 devant le tribunal de commerce de Marennes pour demander le versement provisoire de sommes atteignant au total environ €400 000 (£284 040). Une audition était prévue pour novembre 2003.

Demandes d'indemnisation en ce qui concerne le Portugal

- 3.7.13 Le Comité a noté que des demandes d'indemnisation étaient attendues au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde au Portugal et que les autorités portugaises n'avaient soumis aucune demande d'indemnisation à ce jour mais avaient fait savoir que les frais de nettoyage s'élevaient à quelque €2,6 millions (£1,8 million).

Demandes d'indemnisation en ce qui concerne le Royaume-Uni

- 3.7.14 Le Comité a également noté que selon la quantité supplémentaire d'hydrocarbures qui atteindrait le rivage du Royaume-Uni, le Gouvernement et les pouvoirs locaux du Royaume-Uni pourraient soumettre une demande d'indemnisation au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage du littoral du Royaume-Uni.

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

- 3.7.15 Le Comité exécutif a rappelé qu'il avait décidé à sa session de février 2003 que la conversion en euros du montant maximum d'indemnisation payable en vertu des Conventions de 1992, soit 135 millions de DTS, devrait être effectuée sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport

au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions du Comité exécutif à cette session, à savoir le 7 février 2003 (document 92FUND/EXC.20/7, paragraphe 3.4.66). Le Comité a également rappelé que le taux de change était le 7 février 2003 de 1 euro = 0,78707700 DTS. Par conséquent, 135 millions de DTS représentaient €171 520 703 (£122 millions).

Niveau des paiements

- 3.7.16 Le Comité exécutif a rappelé que, contrairement à ce qui s'était passé dans des affaires antérieures, l'assureur du *Prestige*, le London Club, avait décidé de ne pas effectuer des paiements à hauteur du montant de limitation applicable au navire. Il a été également rappelé qu'à la session de février 2003 du Comité, le représentant du London Club avait appelé l'attention du Comité sur les avis que ses conseillers lui avaient donné en Espagne, à savoir que si le Club devait faire aux demandeurs des versements de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient très probablement pas compte de ces versements lors de l'établissement du fonds de limitation du propriétaire; le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation. Il a été rappelé en outre que le représentant avait déclaré que le London Club n'avait 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 avoir les sommes nécessaires pour honorer les demandes durant plusieurs années.
- 3.7.17 Il a été rappelé en outre qu'à la session de février 2003, plusieurs délégations avaient 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. 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 antérieure 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.
- 3.7.18 Il a été rappelé qu'à la session de février 2003, le Comité exécutif avait considéré qu'il n'était pas possible à ce stade-là d'évaluer de manière valable l'ampleur du montant total des demandes établies nées du *Prestige*. Le Comité avait décidé qu'au vu de cette incertitude, il conviendrait, en vertu de la règle 7.9 du Règlement intérieur de limiter aux paiements provisoires le pouvoir de l'Administrateur de procéder aux paiements (document 92FUND/EXC.20/7, paragraphe 3.4.61).
- 3.7.19 Il a été rappelé qu'à sa session de mai 2003, le Comité exécutif avait pris note des chiffres préliminaires communiqués par les délégations française et espagnole concernant le total des pertes enregistrées dans leur pays respectif ainsi que des observations de l'Administrateur à cet égard.
- 3.7.20 Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa session de mai 2003, il avait décidé que les paiements du Fonds de 1992 devraient être limités à 15% du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds et le London Club (document 92FUND/EXC.21/5, paragraphe 3.2.32). Eu égard aux circonstances particulières du sinistre du *Prestige*, le Fonds de 1992 devrait effectuer des paiements aux demandeurs, même si le London Club refusait de leur verser une indemnisation directement (document 92FUND/EXC.21./5 paragraphe 3.2.34).
- 3.7.21 Il a été noté que sur la base des chiffres fournis par les Gouvernements espagnol, français et portugais à la présente session, on pouvait évaluer le coût total du sinistre à quelque €90 millions (£703 millions). Toutefois, l'Administrateur restait préoccupé par les chiffres avancés par le Gouvernement espagnol pour ce qui était du coût des opérations autour de l'épave dans la mesure où aucune décision n'avait été prise sur la méthode à employer pour enlever les hydrocarbures qui restaient sur l'épave. Il a été noté en outre que l'Administrateur estimait qu'il serait prudent, dans le souci de s'assurer une marge de sécurité suffisante, de prévoir un montant supplémentaire de €100 millions (71 millions) ce qui porterait le montant total à €1,1 milliard (£781 millions).

- 3.7.22 La délégation française a confirmé les chiffres présentés par l'Administrateur concernant les estimations des dommages survenus en France, même si d'après les informations recueillies sur les pertes dans le secteur touristique dans trois départements de l'Aquitaine, l'ensemble des pertes dans ce secteur, selon les estimations actuelles, avaient baissé et se situaient entre 64 et 86 millions (£45 - 61 millions). La délégation française a fait savoir qu'en France les victimes étaient très déçues par la décision de limiter le niveau de paiement à 15%. Cette délégation a également fait savoir que les demandeurs étaient donc découragés de présenter des demandes puisque la seule manière d'obtenir un bon niveau d'indemnisation serait de présenter des demandes d'indemnisation contre d'autres parties dans le cadre de procédures pénales. La délégation française a également déclaré que le Gouvernement français n'était pas en mesure de rester en dernière position, comme il l'avait fait pour le sinistre de l'*Erika*, à moins que d'autres États touchés n'en fassent autant.
- 3.7.23 La délégation du Royaume-Uni a déclaré que la pollution de son littoral avait été minime et que les dommages ne seraient probablement pas importants.
- 3.7.24 Le Comité a décidé que compte tenu des incertitudes qui continuaient de régner quant au niveau des demandes recevables, il conviendrait de maintenir le niveau de paiement à 15% des pertes ou dommages subis par les différents demandeurs.

Proposition de la délégation espagnole concernant des avances

- 3.7.25 Avant d'inviter la délégation espagnole à présenter le document 92FUND/EXC.22/8/1, le Président a déclaré que la proposition formulée dans le document était une proposition très importante qui méritait que les délégations aient suffisamment de temps pour l'examiner. Il a donc demandé que le Comité tienne une discussion générale sur cette proposition une fois qu'elle aurait été présentée par la délégation espagnole, mais qu'une décision définitive devrait être remise à plus tard dans la semaine.
- 3.7.26 La délégation espagnole a présenté le document 92FUND/EXC.22/8/1 dans lequel elle avait proposé que le Fonds de 1992 fasse des avances à titre d'acompte au Gouvernement espagnol et aux gouvernements des autres pays touchés. Il a été noté que la proposition contenait les éléments suivants:

Le Comité exécutif devrait autoriser le versement anticipé 'à titre d'acompte' au gouvernement ou aux gouvernements des États affectés qui le demanderaient des sommes que l'Administrateur évaluerait en fonction du calcul des dommages. Ces avances pourraient varier dans le temps selon l'évolution de la situation dans les différents pays.

Ces avances seraient assujetties aux conditions suivantes:

- a) Il s'agit d'avances 'à titre d'acompte'. De ce fait, si lors de la liquidation finale on concluait que tel ou tel État avait reçu une avance supérieure à ce qui lui revenait réellement, cet État rembourserait l'excédent correspondant. Pour ce faire, l'État concerné fournirait les garanties nécessaires.
- b) En tout état de cause, le Fonds de 1992 devrait suivre la procédure habituelle en effectuant des évaluations conformes à ses critères et procéderait sur cette base à la liquidation finale et dans le cadre de cette liquidation verserait ce qui reviendrait à chacune des parties concernées.
- c) En aucun cas il ne serait procédé à des avances représentant 100% du Fonds. Un pourcentage suffisant serait conservé afin que le Fonds lui-même puisse procéder aux paiements qu'il devrait effectuer aux victimes qui s'adresseraient directement à lui.

- 3.7.27 La délégation espagnole a indiqué que les dommages dépassant de loin le montant d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992, il n'y avait aucun moyen de relever le niveau des paiements du Fonds au-delà de 15% des pertes établies et que les mesures qui avaient été prises par le Gouvernement espagnol permettraient à tous les demandeurs de recevoir 100 % de leurs pertes établies telles qu'évaluées par le Fonds de 1992 conformément aux critères de ce dernier.
- 3.7.28 Plusieurs délégations se sont félicitées de la démarche novatrice proposée par le Gouvernement espagnol qui visait essentiellement à s'assurer que les demandeurs soient rapidement et intégralement indemnisés. Ces délégations ont déclaré que cette proposition devait être examinée très soigneusement car elle s'écartait considérablement de la politique du Fonds et pouvait avoir de profondes incidences sur l'avenir du Fonds.
- 3.7.29 Certaines délégations ont exprimé une préférence pour la méthode éprouvée et avérée qui avait déjà été suivie pour certains sinistres importants au Royaume-Uni, en République de Corée et en France selon laquelle les gouvernements de ces pays avaient accepté de rester en dernière position pour ce qui est de leurs propres demandes d'indemnisation permettant ainsi aux FIPOL de verser des indemnités importantes aux autres demandeurs.
- 3.7.30 En réponse à une question sur la mesure dans laquelle il serait possible de relever le niveau de paiement si les Gouvernements français et espagnol acceptaient de rester en dernière position, l'Administrateur a indiqué que si toutes les demandes au titre des frais de nettoyage encourus par l'État et les autorités locales ainsi que les demandes subrogées étaient incluses, le Fonds devrait pouvoir verser des indemnités importantes, dépassant probablement 50%.
- 3.7.31 Deux délégations ont en principe souscrit à la proposition faite par l'Espagne, même si l'une d'entre elles a souligné qu'il fallait mettre en place des garanties suffisantes pour éviter une situation de surpaiement, étant donné notamment que l'on ne connaissait pas encore avec certitude la véritable étendue des dommages survenus en Espagne et dans les autres pays touchés.
- 3.7.32 En réponse à une demande d'information formulée par une délégation sur la question de savoir si les Conventions autorisaient le versement d'acomptes, l'Administrateur a déclaré que les Conventions n'abordaient pas la question au-delà de l'obligation de traiter tous les demandeurs sur un pied d'égalité et de la nécessité d'éviter une situation de surpaiement.
- 3.7.33 L'Administrateur a cité quatre cas précédents où des garanties avaient été établies en prévision d'une éventuelle situation de surpaiement. Il a été noté que la première occasion s'était produite après le sinistre du *Haven* lorsque le Gouvernement français avait décidé d'hypothéquer sa propre demande acceptée afin de faciliter le paiement par le Fonds de 1971 des demandes présentées par un certain nombre de municipalités et départements. Il a également été noté que deux entrepreneurs italiens qui avaient procédé à des opérations de nettoyage des hydrocarbures échappés du *Haven* avaient vu leurs demandes approuvées intégralement honorées contre des garanties bancaires. Il a également été noté que la compagnie pétrolière espagnole REPSOL avait vu sa demande d'indemnisation née du sinistre de l'*Aegean Sea* intégralement honorée contre une garantie bancaire alors que les indemnités versées aux autres demandeurs avaient été calculées au prorata à 40 %. Il est également noté que, dans le quatrième cas relatif à une demande d'indemnisation née du sinistre du *Nissos Amorgos* et présentée par la compagnie pétrolière vénézuélienne Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA), le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait renoncé à sa politique antérieure consistant à honorer des demandes d'indemnisation contre des garanties bancaires au motif que cette politique ne respectait pas l'obligation de traiter tous les demandeurs sur un pied d'égalité, puisqu'elle favorisait les demandeurs qui avaient suffisamment de moyens financiers pour fournir des garanties au détriment de demandeurs plus pauvres.
- 3.7.34 Le Comité exécutif a examiné une proposition présentée par le Président (document 92FUND/EXC.22/8/Add.1). Le Comité a noté que la demande soumise par le Gouvernement

espagnol visée au paragraphe 3.7.6 était actuellement évaluée par le Fonds de 1992, et que suivant la procédure suivie pour quelques gros sinistres antérieurs, l'Administrateur, sur la base de cette évaluation, verserait un acompte au Gouvernement espagnol au niveau fixé par le Comité exécutif en mai 2003, à savoir 15% des pertes établies.

- 3.7.35 Le Comité a examiné la question de savoir s'il devait autoriser l'Administrateur à verser au Gouvernement espagnol un montant supérieur au niveau fixé en mai 2003, sous réserve des conditions suivantes:
- a) Le montant à verser au Gouvernement espagnol ne devrait pas dépasser €60 millions afin de s'assurer que des fonds suffisants restent disponibles au cas où d'autres États membres victimes du sinistre voudraient présenter une demande semblable et afin de pouvoir répondre aux demandes d'indemnisation présentées par d'autres demandeurs en Espagne ainsi qu'à des demandes d'indemnisation présentées par des demandeurs en France, au Portugal et au Royaume-Uni.
 - b) Le Gouvernement espagnol devrait fournir une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol, dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement.
 - c) La garantie devrait couvrir la différence entre les €60 millions versés par le Fonds et le niveau de paiement finalement fixé par le Comité exécutif.
 - d) Les termes et conditions de la garantie devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur.
- 3.7.36 La délégation espagnole a remercié le Président pour la proposition, laquelle offrait selon cette délégation, une solution de compromis qui était transparente, qui respectait le principe de l'égalité de traitement des demandeurs et était conforme aux dispositions des Conventions de 1992. Cette délégation a déclaré qu'elle appuyait pleinement la proposition du Président et qu'elle retirait sa propre proposition.
- 3.7.37 Un certain nombre de délégations, y compris l'observateur du Portugal, ont appuyé la proposition du Président, laquelle à leur avis offrait une solution novatrice à l'un des grands problèmes auxquels se heurtait le Fonds, à savoir le paiement rapide d'indemnités aux victimes.
- 3.7.38 Plusieurs délégations, tout en considérant que cette proposition méritait d'être dûment examinée, ont exprimé de sérieuses réserves dans la mesure où il s'agissait de verser au Gouvernement espagnol des montants supérieurs au niveau convenu de 15%, ce qui était contraire à l'obligation de traiter tous les demandeurs à égalité. Ces délégations ont également constaté avec inquiétude que le Fonds semblait jouer le rôle d'une banque, alors qu'il n'avait jamais été prévu qu'il exercerait cette fonction.
- 3.7.39 Certaines délégations ont noté que la proposition ne constituait pas une solution de compromis, mais était simplement une clarification de la proposition présentée à l'origine par l'Espagne. Ces délégations ont déclaré en outre que s'il était calculé que le montant total de la demande présentée par le Gouvernement espagnol était recevable dans son intégralité, elles n'auraient pas de difficulté à approuver le paiement de la demande au niveau convenu de 15%, mais elles ne pourraient soutenir aucun paiement sans une évaluation préalable.
- 3.7.40 Le Président a déclaré qu'à la lumière du débat qui s'était déroulé concernant la proposition figurant dans le document, il avait mis au point, avec l'aide de plusieurs délégations, un document révisé. Le Président a déclaré en outre qu'étant donné la grande importance de cette question et des énormes ramifications impliquées, il proposait que l'organe suprême du Fonds de 1992, l'Assemblée, examine ce document. Le Comité exécutif a souscrit à la proposition du Président.

3.8 Victoriya*Le sinistre*

- 3.8.1 Le Comité exécutif a noté que le 30 août 2003 le pétrolier russe *Victoriya* avait pris feu et explosé dans un terminal proche de Syzran sur la Volga, en Fédération de Russie. Le pétrolier était à ce moment-là en train de charger du brut dont une quantité importante mais inconnue s'était déversée dans le fleuve (voir le document 92FUND/EXC.22/9).
- 3.8.2 Il a été noté que le *Victoriya* avait une assurance-responsabilité pour les risques de pollution contractée auprès de Terra Nova Protection and Indemnity (Terra Nova). Bien que cette dernière n'appartienne pas au Groupe international des Clubs P&I, elle avait accepté de suivre, dans son esprit, le mémorandum d'accord signé par le Fonds de 1992 et le Groupe international des Clubs P&I aux termes duquel les deux parties chargeraient conjointement des inspecteurs et des experts de surveiller les opérations de nettoyage et d'aider à évaluer les demandes d'indemnisation liées aux dommages dus à la pollution.
- 3.8.3 Il a été noté que le propriétaire du navire avait engagé plusieurs entreprises pour procéder aux opérations de nettoyage et empêcher que les hydrocarbures continuent de s'échapper du navire et également pour transborder tout le reste de la cargaison encore à bord du navire. Il a été noté en outre que l'on s'efforçait de prendre les mesures nécessaires pour que les opérations de nettoyage soient achevées avant que le fleuve ne gèle vers la fin novembre.
- 3.8.4 Le Comité a noté qu'une des rives de la Volga, un fleuve large de 10 km sur le lieu du sinistre, et plusieurs îles ont été polluées par les hydrocarbures de manière intermittente quelque 55 km en aval du terminal. Il a été noté qu'il existait sur cette portion de fleuve de nombreuses îles indiquées ou non sur les cartes et entourées de marais. La plupart de ces marais n'ont pas été pollués par les hydrocarbures bien que la végétation ait été tâchée légèrement par certains endroits. Il a toutefois été noté que quelques zones de marais avaient été plus gravement contaminées de sorte qu'un mois après le sinistre il restait des traces d'hydrocarbures flottant librement entre les plantes. Il a également été noté que plusieurs lieux de loisirs à proximité de Syzran, y compris des plages publiques et privées, des cales de construction et des appontements de clubs nautiques, avaient été pollués soit sous l'effet direct du déversement soit au cours des opérations de nettoyage.
- 3.8.5 Il a été noté qu'une entreprise locale de pêche et de traitement du poisson dotée de droits exclusifs de pêche commerciale dans les eaux se trouvant en aval du lieu du sinistre avait peut-être dû interrompre son activité pendant la période où les hydrocarbures flottaient librement sur le fleuve. Il a été noté en outre qu'un certain nombre de pêcheurs à plein temps vivant de leur pêche exerçaient leur activité dans la zone touchée, même si, apparemment, ils n'étaient pas autorisés à vendre leurs prises.
- 3.8.6 La délégation d'observateurs de la Fédération de Russie a déclaré qu'elle remerciait l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) de l'aide précieuse que celle-ci lui avait apportée dans le cadre de ce sinistre

Applicabilité des Conventions de 1992

- 3.8.7 En réponse à une question concernant les déplacements récents du navire, l'observateur de la Fédération de Russie a fait observer que depuis octobre 2002 le *Victoriya* avait navigué en Turquie, en Grèce et en Ukraine et qu'au moment du sinistre il était en route vers un port de la mer Noire se trouvant en dehors de la Russie.
- 3.8.8 Il a été noté que le *Victoriya* était inscrit au registre maritime russe de navigation pour naviguer sur les voies fluviales et maritimes et que le navire naviguait régulièrement en Méditerranée, sur la mer Noire et sur la mer Baltique. On a fait observer que le navire n'avait pas été adapté à la

navigation exclusive sur les voies fluviales, ni réservé à ce type de navigation, et qu'il était régulièrement utilisé comme un navire de mer.

- 3.8.9 Le Comité a noté que le sinistre avait eu lieu sur la Volga à quelque 1 300 km de la mer Caspienne et de la mer d'Azov à l'intérieur des terres. La question se posait donc de savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux dommages dus à la pollution causée par des sinistres survenus sur des voies navigables, y compris les parcours des cours d'eau non soumis aux marées. L'article II a) i) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'article 3 a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds disposaient que les Conventions s'appliquaient exclusivement aux dommages causés par la pollution survenue sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant. En vertu des principes généraux du droit public international, le 'territoire' d'un État englobait les eaux intérieures, y compris les cours d'eau.
- 3.8.10 Certaines délégations ont exprimé des réserves concernant l'applicabilité des Conventions de 1992. Elles ont appelé l'attention sur le préambule de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui se référait précisément à la pollution due au transport maritime d'hydrocarbures dans le monde, ainsi que sur l'exclusion de la navigation intérieure du champ d'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.
- 3.8.11 Tout en notant le caractère inhabituel du sinistre eu égard à son emplacement dans le cours supérieur d'un cours d'eau, la plupart des délégations considéraient que les Conventions de 1992 étaient applicables puisque le *Victoriya* était un navire de mer et que les dommages causés par la pollution étaient survenus sur le territoire d'un État contractant.
- 3.8.12 Une délégation a proposé que le Fonds de 1992 prenne une décision sur la question de savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux dommages causés par la pollution dans des cours d'eau. Quelques délégations ont considéré que décider ainsi dans l'abstrait pourrait avoir des conséquences de grande portée et qu'il serait préférable de n'examiner les sinistres survenus dans des cours d'eaux qu'au cas par cas. L'Administrateur a fait observer que le Groupe de travail intersessions établi par l'Assemblée pour examiner l'adéquation des Conventions de 1992 examinerait la définition du terme 'navire' au titre des Conventions de 1992 et qu'il serait peut-être possible d'élargir le débat à la question de la portée géographique des Conventions.
- 3.8.13 Le Comité a décidé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient au sinistre du *Victoriya*.

Demandes d'indemnisation

- 3.8.14 Le Comité exécutif a noté que la limite de responsabilité applicable au *Victoriya* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 3 millions de DTS (£2,6 millions). Il était trop tôt pour prévoir si le total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasserait ce montant. Toutefois, le Comité exécutif a décidé qu'il autoriserait l'Administrateur à régler les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.

3.9 Sinistres du *Buyang* et du *Hana*

- 3.9.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements figurant dans le document 92FUND/EXC.22/10 en ce qui concerne les sinistres du *Buyang* et du *Hana*.

Buyang

- 3.9.2 Le Comité a rappelé que le *Buyang* était assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA). Celle-ci avait accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le Mémoire d'accord qu'il avait signé avec l'International Group of P&I Clubs, en vertu duquel les deux parties chargeraient conjointement les inspecteurs et les experts de surveiller les opérations de nettoyage et de collaborer à l'évaluation des demandes

d'indemnisation pour les dommages de pollution. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens avait donc été désignée pour effectuer ce travail au nom de la KSA et du Fonds de 1992.

- 3.9.3 Le Comité a noté que le montant maximum de la responsabilité applicable au *Buyang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 3 millions de DTS (£2,6 millions).
- 3.9.4 Le Comité a noté que bien que le montant total des demandes soit proche du montant maximal de la responsabilité applicable au *Buyang*, il semblait peu probable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités. Cependant, il a fait observer que le Fonds verserait une contribution au titre des frais engagés pour le recrutement des experts nommés conjointement par le Fonds et la Korea Shipping Association (KSA).

Hana

- 3.9.5 Le Comité exécutif a noté que le caboteur-citerne coréen *Hana*, qui était amarré le long d'un débarcadère de l'île Youngdo (Busan), avait été heurté par un autre caboteur-citerne, le *Haedong*. Il a été noté que sous l'effet de la collision, la tôle d'enveloppe de l'une des citernes à cargaison du *Hana* avait été percée et environ 34 tonnes de fuel-oil moyen s'étaient déversées.
- 3.9.6 Le Comité a noté que le *Hana* était assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA). Cette association et le Fonds de 1992 avaient décidé de coopérer sur les mêmes bases que celles dont ils étaient convenus dans le cadre du sinistre du *Buyang* (voir le paragraphe 3.9.2 ci-dessus). Le Comité a noté qu'une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens avaient donc été nommés conjointement par la KSA et le Fonds de 1992.
- 3.9.7 Le Comité a noté que le montant maximal de la responsabilité applicable au *Hana* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 3 millions de DTS (£2,6 millions).
- 3.9.8 Le Comité a noté que, sur la base du niveau des demandes soumises jusque là, il semblait peu probable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités. Cependant, il verserait une contribution au titre des frais communs encourus pour le recrutement des experts nommés conjointement par lui et la Korea Shipping Association (KSA).
- 3.9.9 La délégation de la République de Corée a indiqué qu'il y avait eu quatre sinistres de faible ampleur en Corée et a exprimé ses remerciements au Fonds de 1992 pour son intervention rapide. Cette délégation a exprimé sa préoccupation pour les victimes qui étaient des villageois travaillant pour un minimum vital et les propriétaires de petites entreprises dotées de ressources financières limitées. Cette même délégation a demandé au Fonds de 1992 de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer que les demandes d'indemnisation soient réglées rapidement et que les demandeurs soient pleinement indemnisés. Elle a fait part de la volonté du Gouvernement coréen de coopérer avec le Fonds pour éviter les retards inutiles connus dans le passé. La délégation coréenne a exprimé l'espoir que les dommages subis seraient couverts dans une grande partie par l'assureur du propriétaire du navire; elle pensait néanmoins que le Fonds pourrait jouer un rôle crucial pour accélérer le règlement des demandes d'indemnisation.

3.10 Autres sinistres

- 3.10.1 Le Comité exécutif a pris note des informations contenues dans le document 92FUND/EXC.22/11 concernant les sinistres du *Dolly*, du *Natuna Sea* et du *Baltic Carrier* ainsi que les sinistres survenus en Espagne, à la Guadeloupe et au Royaume-Uni. Le Comité a également pris note des faits nouveaux survenus en ce qui concerne le sinistre du *Spabunker IV* décrits ci-dessous.

Spabunker IV

- 3.10.2 Le Comité exécutif a noté que la barge de soutage espagnole *Spabunker IV* avait coulé par grosse mer dans la baie d'Algeciras (Espagne) et qu'un membre d'équipage avait été porté disparu à cette occasion.
- 3.10.3 Il avait été noté que de petites quantités d'hydrocarbures seulement s'étaient échappées de l'épave et s'étaient pour l'essentiel dissipées avant d'atteindre la côte proche, que deux zones du littoral de Gibraltar avaient été légèrement polluées et qu'elles avaient été nettoyées sous la direction de l'autorité portuaire de Gibraltar.
- 3.10.4 Il a en outre été noté que la société de sauvegarde et de sécurité maritime, SASEMAR, avait mobilisé une grande quantité de matériel et que dans la suite des événements une petite partie seulement de ce matériel avait été déployée étant donné le peu d'hydrocarbures déversés. Le Comité a relevé que des barrages flottants ont été installés en Espagne et à Gibraltar dans les bras de rivières et entrées de ports. Le Comité a également noté que la société SASEMAR avait fait appel à une société de sauvetage pour enlever le reste de la cargaison de l'épave qui se trouvait au fond de la mer, que l'enlèvement avait été mené à bien sans qu'on enregistre d'autres pertes d'hydrocarbures et que la société de sauvetage a ensuite ramené l'épave à la surface.
- 3.10.5 Il a été noté que le montant de limitation applicable au *Spabunker IV* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 3 millions de DTS (€4,9 millions, soit £2,6 millions).
- 3.10.6 Le Comité a noté que le Gouvernement espagnol avait soumis des demandes d'indemnisation pour un montant de €5,4 millions (£3,8 millions) pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave et l'enlèvement de l'épave proprement dite, que d'autres demandes pour un total de €628 000 (£438 000) avaient été soumises par des demandeurs privés au titre des opérations de nettoyage et de mesure de sauvegarde en Espagne et que les autorités de Gibraltar avaient soumis des demandes d'indemnisation pour un total de £18 350 au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.
- 3.10.7 Il a été noté que, bien que le montant total des demandes dépasse le montant de limitation applicable au *Spabunker IV*, la demande du Gouvernement espagnol portait sur des opérations qui avaient un double but, à savoir prendre des mesures de sauvegarde et enlever l'épave. Le Comité a noté que cette demande faisait actuellement l'objet d'une évaluation.
- 3.10.8 Le Comité a noté que, selon l'avis de l'Administrateur, il était peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités au titre du sinistre du *Spabunker IV*, mais a néanmoins décidé d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des FIPOL ne se seraient pas prononcés au préalable.

3.11 Les sinistres du *Duck Yang* et du *Kyung Won*

- 3.11.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans le document 92FUND/EXC.22/13 concernant les sinistres du *Duck Yang* et du *Kyung Won*, tous deux survenus le 12 septembre 2003.

Duck Yang

- 3.11.2 Le Comité a relevé que les amarres du navire-citerne coréen *Duck Yang*, alors que celui-ci se trouvait dans le port de Busan (République de Corée), avaient cédé sous l'effet de vents violents et d'une forte mer dus au typhon "Maemi", heurtant une barge ainsi que le mur de quai de l'appontement central du port avant de se retourner sur le côté et de couler. Le Comité a relevé également que le capitaine et l'ingénieur en chef du navire avaient été portés disparus. Il a été noté qu'environ 300 tonnes de fuel-oil lourd s'étaient échappées de deux citernes à cargaison

dont les trappes de visite étaient ouvertes et d'une autre citerne de cargaison dont le bordé de fond avait été perforé. Il a été noté en outre que le propriétaire du navire avait engagé une société locale de sauvetage qui avait réussi à ressortir le navire de l'eau au moyen de grues flottantes, et que les hydrocarbures qui restaient à bord avaient été transbordés sur un autre pétrolier.

- 3.11.3 Le Comité a noté que le *Duck Yang* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA), qui avait décidé de coopérer sur les mêmes bases que ce qui avait été convenu dans le cadre des sinistres du *Buyang* et du *Hana* (voir les paragraphes 3.9.2 et 3.9.6 ci-dessus). Le Comité a relevé qu'une équipe d'inspecteurs et experts coréens avait donc été nommée conjointement par la KSA et le Fonds de 1992.
- 3.11.4 Il a été relevé que le 13 septembre 2003, la police maritime, la Marine de guerre et plusieurs entrepreneurs commerciaux avaient mobilisé une flotte de 27 navires d'intervention pour lutter contre la pollution provoquée par les hydrocarbures qui s'étaient échappés, que les opérations de nettoyage sur l'eau s'étaient achevées sept jours plus tard mais que le nettoyage des appontements, des digues et d'autres structures artificielles ne devait être mené à son terme qu'à la mi-octobre.
- 3.11.5 Il a été noté que les hydrocarbures s'étaient largement dispersés dans tout le port de Busan, polluant les coques de plus de cent navires. Il a été relevé également qu'il s'était révélé difficile de nettoyer les coques de certains de ces navires par suite de l'accès malaisé que l'on avait entre les navires et les murs de quai et en raison des changements de franc-bord au fur et à mesure que les cargaisons étaient chargées ou déchargées. Il a été relevé en outre que plusieurs appontements avaient été tellement pollués qu'il avait fallu interdire aux navires d'apponter jusqu'à ce qu'ils aient été nettoyés.
- 3.11.6 Le Comité a relevé que du fait que les hydrocarbures étaient restés à l'intérieur de la zone portuaire, l'impact sur la pêche avait été minime mais que plusieurs restaurants de fruits de mer crus qui prenaient de l'eau de mer pour alimenter leurs réservoirs-viviers avaient dû interrompre leur activité commerciale à cause de la présence des hydrocarbures.
- 3.11.7 Le Comité exécutif a noté que le montant de limitation applicable au *Duck Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 3 millions de DTS (£2,6 millions).
- 3.11.8 Il a été relevé que le montant total des frais de nettoyage encourus jusqu'au 1er octobre 2003, y compris le nettoyage des coques des navires, avait été évalué à environ Won 3 000 millions (£1,6 million). Il a été noté en outre que l'on s'attendait à recevoir de la part des sociétés d'acconage, de l'association de pilotes et des entreprises de remorquage des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner dû à l'interruption de l'activité portuaire pendant les opérations de nettoyage, et, de la part des propriétaires de restaurants de fruits de mer crus des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner également.
- 3.11.9 Le Comité a noté qu'il était trop tôt pour prévoir si le total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépasserait le montant de limitation applicable au *Duck Yang*.
- 3.11.10 Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.

Kyung Won

- 3.11.11 Le Comité exécutif a relevé que la barge-citerne *Kyung Won* (144 tjb), alors qu'elle était à l'ancre près du port de Gwangyang, dans l'île de Namhae, en République de Corée, s'était échouée sur la digue du village de Yu Po lors du passage du typhon "Maemi". Il a été noté qu'une centaine de tonnes de fuel-oil lourd s'était échappée de fissures dans la citerne de cargaison avant qu'une entreprise n'ait été en mesure de colmater ces fissures et de transborder

le reste des hydrocarbures. Le Comité a noté également que, le 14 septembre, la barge avait été remorquée jusqu'à un chantier naval de Busan pour y être réparée.

- 3.11.12 Il a été noté que le Fonds de 1992 avait engagé une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact éventuel de la pollution sur la pêche et la mariculture.
- 3.11.13 Il a été relevé également que, le 13 septembre, la police maritime, une entreprise privée de nettoyage et la société coréenne de lutte contre la pollution marine (KMPRC) avaient déployé 31 navires d'intervention pour procéder aux opérations de nettoyage en mer. Il a été relevé également que ces opérations s'étaient terminées quatre jours plus tard, le reste des hydrocarbures s'étant échoué sur le littoral. De plus, il a été noté que le propriétaire du navire avait engagé une entreprise privée de nettoyage pour organiser les opérations de nettoyage du littoral et que deux autres entreprises, travaillant sous la direction de la société KMPRC, avaient également participé à ces opérations de nettoyage. Il a été relevé que celles-ci devaient durer au moins deux mois.
- 3.11.14 Le Comité a noté qu'environ 14 km de côtes, le long desquelles se trouvaient 17 villages de pêcheurs, avaient été pollués par les hydrocarbures. Il a été relevé que le littoral se composait d'un mélange de sable, de galets et de rochers et également de brise-lames et de digues. Il a été relevé également que dans cette zone, la pêche et la mariculture comprenaient la récolte intertidale de produits de la mer, la pêche côtière à partir de navires et au filet fixe, des exploitations de conchyliculture et des alevinières à terre qui produisaient toute une gamme de produits de la mer. Il a été relevé en outre que bon nombre de ces activités avaient aussi souffert des effets directs du typhon.
- 3.11.15 Le Comité a noté également que l'on prévoyait des demandes d'indemnisation au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage et au titre des pertes subies dans les secteurs de la pêche et de la mariculture, mais qu'il était impossible à ce stade d'en évaluer l'importance.
- 3.11.16 Le Comité a relevé qu'à l'époque du sinistre, le *Kyung Won* n'était enregistré auprès d'aucune société de classification et n'avait aucune assurance-responsabilité, et que son assurance-responsabilité avait, semblait-il, expiré en mai 2002 lorsque le propriétaire du navire avait fait faillite. Il a été noté que les anciens employés avaient continué d'exploiter le navire en qualité de barge de soutage.
- 3.11.17 Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à régler les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Kyung Won* dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs des Fonds ne se seraient pas déjà prononcés.
- 3.11.18 Il a été relevé que comme le *Kyung Won* n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution, le propriétaire du navire n'aurait probablement pas les moyens financiers de verser des indemnités importantes. Le Comité a donc décidé que le Fonds de 1992 devrait honorer les demandes d'indemnisation approuvées même si le propriétaire du navire n'avait rien payé.

4 Enseignements tirés du sinistre du *Nakhodka*

- 4.1 Le Comité exécutif a pris note des renseignements fournis dans le document 92FUND/EXC.22/12 (document 71FUND/AC.12/14).
- 4.2 Le Comité a relevé que le Comité exécutif du Fonds de 1992, à sa session d'octobre 2002, avait fait sienne une proposition de l'Administrateur selon laquelle celui-ci devrait soumettre aux organes directeurs à leurs sessions d'octobre 2003 un rapport sur les points soulevés par la délégation japonaise et autres questions connexes, après un complément d'examen des enseignements à tirer du sinistre du *Nakhodka* (documents 92FUND/EXC.18/14, paragraphe 3.3.33, et 71FUND/AC.9/20, paragraphe 15.6.33).

- 4.3 Le Comité a noté que l'Administrateur avait souhaité remercier tous les experts et collaborateurs du bureau des demandes d'indemnisation engagés par le UK Club et les Fonds pour l'excellent travail qu'ils avaient effectué dans le cadre du traitement des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, et qu'aucune critique de leur objectivité ou professionnalisme ne saurait être déduite des déclarations figurant dans le document 92FUND/EXC22/12 ou des enseignements et conclusions présentés.
- 4.4 Le Comité a noté qu'un certain nombre d'enseignements avaient été tirés du traitement des demandes nées du sinistre du *Nakhodka*, d'après lesquels différentes procédures avaient été mises en place pour le traitement des demandes au titre des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* et ces procédures pouvaient peut-être également être appliquées dans le cas d'un autre sinistre majeur se produisant au Japon. Le Comité a relevé les principaux enseignements et conclusions aux fins d'amélioration figurant ci-après:
- i) Le Japon manquait d'experts maritimes ayant les connaissances spécialisées nécessaires pour évaluer les demandes au titre des frais de nettoyage et des mesures de sauvegarde, une bonne connaissance de l'anglais, et qui soient désireux et en mesure de travailler pour le Fonds de 1992 et l'assureur du propriétaire du navire à temps complet pour une durée d'au moins trois ans. On pouvait conclure que dans la mesure du possible les experts du Fonds, pour pouvoir centrer leurs efforts sur l'évaluation des demandes de façon à accélérer le processus dans son ensemble, ne devraient pas intervenir dans la gestion et l'exploitation du bureau de traitement des demandes d'indemnisation. Les Fonds avaient déjà adopté cette politique lors de l'ouverture des bureaux de traitement des demandes en France et en Espagne à la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*. Les administrateurs et le personnel nommés pour gérer ces bureaux devaient essentiellement faciliter la présentation et le traitement rapide des demandes au titre des dommages par pollution et le versement des indemnités. Bien que dans ces cas le bureau des demandes serve de point central pour les demandeurs, le personnel n'était pas autorisé à évaluer les demandes ni à exprimer un avis à l'attention de ces derniers concernant la recevabilité de leurs demandes respectives ou les montants réclamés.
 - ii) L'un des éléments les plus longs du processus de traitement des demandes avait été l'examen minutieux et la collecte électronique des volumineuses quantités de documents soumis par les demandeurs. On pouvait conclure que le Secrétariat devrait davantage aider les demandeurs pour ce qui est de la présentation des documents et qu'il faudrait encourager les demandeurs à soumettre leurs documents par voie électronique. Il conviendrait cependant de reconnaître que le traitement des demandes soumises dans une autre langue que les langues officielles du Fonds de 1992 prendrait un temps considérable dans le cas de sinistres majeurs impliquant plusieurs milliers de demandes.
 - iii) La production des rapports d'évaluation avait également été très longue car ceux-ci étaient très détaillés. On pouvait conclure que le Fonds devait prévoir pour les experts des rapports génériques pour différentes catégories de demandes afin de garantir que les estimations étaient présentées de manière uniforme et ne comportaient que les précisions requises par le Fonds et l'assureur du propriétaire du navire en vue du traitement des demandes. De tels rapports génériques avaient déjà été élaborés pour les sinistres survenus récemment, en ce qui concerne les demandes au titre de la pêche et autres préjudices économiques, et devraient être étendus à tous les types de demandes.
 - iv) Les demandes au titre de la pêche avaient été évaluées par le même groupe d'experts ayant traité des demandes relatives aux opérations de nettoyage, et venaient donc s'ajouter à la charge de travail déjà volumineuse de ceux-ci. Le Japon et la République de Corée étaient les seuls États Membres du Fonds pour lesquels le Fonds et l'assureur avaient souhaité recourir à des experts maritimes pour évaluer les demandes à ce titre. Bien que ces experts aient une grande expérience concernant ce type de demandes, le nombre limité de personnes qualifiées avait inévitablement eu pour effet de retarder

l'achèvement des évaluations. On pouvait conclure que si un sinistre important donnait lieu à un grand nombre de demandes individuelles au titre de la pêche, le Fonds et les assureurs devraient envisager de recruter des experts japonais dans ce domaine pour le calcul des demandes à l'avenir. Les directives techniques, que les experts des Fonds étaient en train de mettre au point, devraient être de quelque utilité à cet égard (voir le document 92FUND/A.8/24).

- v) Comme indiqué plus haut, les experts maritimes qui avaient procédé à l'évaluation des demandes émanant du secteur du tourisme n'avaient, avant le sinistre du *Nakhodka*, aucune expérience concernant ce type de demandes, ce qui avait inmanquablement retardé le processus d'évaluation. S'il survenait au Japon un autre sinistre donnant lieu à un nombre important de demandes du secteur touristique, le Fonds devrait envisager d'engager des personnes ayant des compétences comptables spécifiques, tout en reconnaissant qu'il serait toutefois nécessaire de garantir formation et suivi de près du travail effectué. L'expérience du Fonds de 1992, qui avait eu à traiter environ 3 500 demandes du secteur touristique au titre du sinistre de l'*Erika*, montrait que les personnes ayant une expérience en comptabilité étaient plus nombreuses que les experts maritimes mais étaient aussi mieux à même d'interpréter les documents financiers fournis à l'appui des demandes du secteur touristique.
- 4.5 Plusieurs délégations ont déclaré qu'elles appréciaient les renseignements objectifs figurant dans le document et ont considéré qu'il conviendrait d'effectuer des examens similaires à la suite d'autres sinistres majeurs. Une délégation a proposé que les conclusions de l'étude en cause soient insérées dans le Rapport annuel des Fonds et a estimé que le Groupe de travail intersessions qui avait été mis en place par l'Assemblée afin d'examiner les Conventions de 1992 pourrait peut-être également les analyser.
- 4.6 Le président du Groupe de travail intersessions a déclaré qu'il importait de ne pas oublier que le but du Groupe était d'examiner les modifications essentielles des conventions et que les enseignements tirés du processus de traitement des demandes étaient une question concernant les procédures de gestion interne des Fonds.
- 4.7 Une délégation a déclaré qu'elle n'avait pas eu suffisamment de temps pour examiner en détail le document et a proposé de poursuivre les débats sur les enseignements tirés de ce sinistre lors de la prochaine session des organes directeurs.
- 4.8 Une autre délégation a relevé que la question du recouvrement des coûts était un aspect essentiel mais souvent négligé de la planification des mesures d'urgence pour les cas de déversement d'hydrocarbures et que les États Membres pouvaient s'inspirer des enseignements tirés de ce sinistre pour définir les mesures à prendre afin de faciliter le recouvrement. Il a été fait valoir qu'il pourrait être utile d'être en contact avec le Groupe de travail mis en place dans le contexte de la Convention de l'OMI du 30 novembre 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération contre les pollutions par les hydrocarbures, par le Comité de protection du milieu marin de l'OMI.
- 4.9 Une délégation a proposé que l'Organe de contrôle de gestion établi par l'Assemblée du Fonds de 1992 effectue un examen de la gestion des sinistres par le Fonds.
- 4.10 L'Administrateur a déclaré que l'on avait l'intention de procéder à de nouvelles études d'après l'expérience acquise dans le cadre des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* et que ceci pouvait entraîner des modifications quant aux procédures du Fonds concernant la gestion des demandes. L'Administrateur a ajouté que quand ces études auront été achevées et que les organes directeurs auront pu analyser de manière plus approfondie les enseignements tirés, il serait peut-être approprié que l'Organe de contrôle de gestion les prenne en compte dans le contexte du calcul de la gestion des risques.

- 4.11 Le Comité exécutif a décidé de réexaminer la question des enseignements tirés du sinistre du *Nakhodka* et d'autres sinistres majeurs lors d'une session future.

5 Sessions à venir

- 5.1 Le Comité exécutif a décidé de tenir sa 23^{ème} session le 24 octobre 2003.
- 5.2 Le Comité a décidé de tenir si nécessaire ses sessions suivantes pendant les semaines commençant le 23 février et le 24 mai 2004.
- 5.3 Il a été décidé que le Comité tiendrait sa session normale d'automne pendant la semaine commençant le 18 octobre 2004.

6 Divers

Aucune question n'a été soulevée au titre de ce point de l'ordre du jour.

7 Adoption du compte rendu des décisions

Le projet de compte rendu des décisions du Comité exécutif, tel que figurant dans le document 92FUND/EXC.22/WP.1, a été adopté sous réserve de certaines modifications.
