

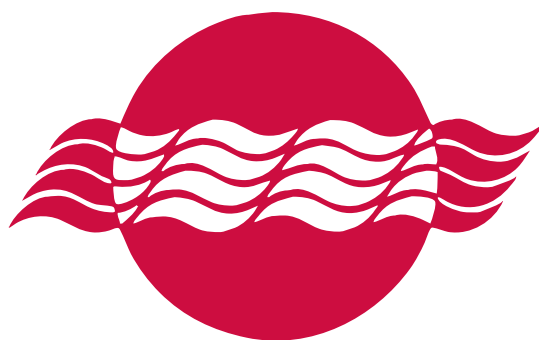
Rapport annuel *de 2000*



FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION
POUR LES DOMMAGES
DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES



**RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS
DES FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
À LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES AU COURS DE 2000**



Photographie en première de couverture:
Natuna Sea - Indonésie

Crédits photographiques

Aucune photographie, aucune carte, aucun graphique figurant dans ce Rapport annuel ne peuvent être reproduits sans l'autorisation écrite préalable des FIPOL.

Photographies:

Agence Maritime Vigneron	page 107
General Marine Surveyors	page 72
FIPOL	page 65
ITOPF	page de couverture et pages 78, 85, 90 et 94
John Ross	pages 3, 9, 21, 22, 23 et 34
Marine nationale française	page 45

Cartes:

ITOPF/IMPACT	pages 93 et 102
--------------	-----------------

Conception et réalisation:
IMPACT Communications, 125 Blean Common, Blean, Canterbury, Kent CT2 9JH, Grande-Bretagne
Téléphone: +44 (0)1227 450022 Site web: www.impactpr.org

AVANT-PROPOS

En ma qualité d'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL), il m'est agréable de présenter le Rapport annuel sur les activités des FIPOL en 2000, année importante pour les Organisations à bien des égards.

Le nombre des États Membres du Fonds de 1992 n'a cessé de s'accroître; celui-ci compte désormais de nombreux États qui n'étaient pas auparavant membres du Fonds de 1971.

S'agissant du Fonds de 1992, d'importantes tendances nouvelles ont été amorcées. Par suite d'une décision du Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, il est en effet fort probable que les plafonds d'indemnisation seront relevés de quelque 50%, et ce à compter du 1er novembre 2003. Dans un autre ordre d'idées, un Groupe de travail se penche actuellement sur le régime international d'indemnisation, soucieux d'y apporter les améliorations permettant à celui-ci de continuer de répondre aux besoins de la société.

De gros efforts ont été déployés pour tenter de résoudre les problèmes auxquels est confronté le Fonds de 1971 du fait de la diminution du nombre de ses États Membres et du rétrécissement de l'assiette des contributions qui en est le corollaire. Il semblerait d'ailleurs que ces problèmes soient en bonne voie de résolution. En effet, l'adoption, en septembre 2000, d'un Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971 devrait permettre de mettre fin à la Convention courant 2002. Une assurance a été contractée pour couvrir toute responsabilité incombant au Fonds de 1971 du fait de sinistres qui surviendraient après le 25 octobre 2000.

Fort heureusement, les FIPOL ont été amenés à intervenir dans très peu de sinistres au cours de l'année 2000. Certes, le sinistre de l'*Erika* survenu en 1999 a donné énormément de travail au Secrétariat, mais ceci n'a pas pour autant empêché le Secrétariat d'enregistrer de sensibles progrès dans le règlement d'un certain nombre de sinistres au titre desquels le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992



Måns Jacobsson

avaient dû intervenir. Bien évidemment, le règlement des demandes d'indemnisation nées de sinistres dans lesquels le Fonds de 1971 est impliqué est de la plus haute importance pour la liquidation du Fonds de 1971.

L'année 2000 a été importante pour le Secrétariat aussi: c'est en effet l'année où le Secrétariat a intégré ses nouveaux locaux, à partir desquels il pourra servir plus efficacement encore et les États Membres et les victimes de la pollution.

Je souhaite que l'information donnée dans le présent rapport intéresse la communauté internationale et contribue à une meilleure compréhension des questions fort complexes que les Fonds de 1971 et de 1992 ont à traiter.

L'Administrateur
Måns Jacobsson

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos de l'Administrateur	3
Table des matières	5
Préface du Président de l'Assemblée du Fonds de 1992	9
PREMIÈRE PARTIE	
1 Introduction	13
2 Le cadre juridique	14
2.1 'Ancien' régime et 'nouveau' régime	14
2.2 Révision des plafonds d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992	16
3 Membres des FIPOL	17
3.1 États Membres du Fonds de 1992	17
3.2 États Membres du Fonds de 1971	17
4 Relations extérieures	19
4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités des Fonds	19
4.2 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	20
5 Organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971	21
5.1 Assemblée du Fonds de 1992	21
5.2 Comité exécutif du Fonds de 1992	22
5.3 Conseil d'administration du Fonds de 1971	22
5.4 Décisions des organes directeurs qui intéressent à la fois le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992	23
6 Liquidation du Fonds de 1971	24
6.1 Problématique	24
6.2 Mesures prises par le Secrétariat	24
6.3 Examen de la question par le Comité exécutif à sa session d'octobre 1999	24
6.4 Examen de la question par les organes directeurs en avril 2000	25
6.5 Conférence diplomatique chargée de modifier l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971	25
6.6 Assurance pour couvrir la responsabilité du Fonds de 1971 au titre de nouveaux événements	26
7 Administration des FIPOL	27
7.1 Secrétariat	27
7.2 États financiers pour 1999	27
7.3 États financiers pour 2000	28
7.4 Placement des fonds	28
8 Contributions	29
8.1 Le système de contributions	29
8.2 Fonds de 1971: contributions annuelles de 1999	29
8.3 Fonds de 1971: contributions annuelles de 2000	30
8.4 Fonds de 1992: contributions annuelles de 1999	30
8.5 Fonds de 1992: contributions annuelles de 2000	30
8.6 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre	31

9	Groupe de travail du Fonds de 1992 sur l'interprétation de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans les Conventions de 1992	33
10	Groupe de travail du Fonds de 1992 sur le régime international d'indemnisation	35
11	Règlement des demandes d'indemnisation	37
11.1	Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	37
11.2	Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître	40
12	L'avenir	41
 DEUXIÈME PARTIE		
13	Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2000	45
14	Sinistres relevant du Fonds de 1971	46
14.1	<i>Vistabella</i>	46
14.2	<i>Aegean Sea</i>	47
14.3	<i>Braer</i>	51
14.4	<i>Keumdong N°5</i>	55
14.5	<i>Iliad</i>	58
14.6	<i>Sea Prince</i>	59
14.7	<i>Yeo Myung</i>	62
14.8	<i>Yuil N°1</i>	62
14.9	<i>Sea Empress</i>	63
14.10	<i>Kriti Sea</i>	66
14.11	<i>N°1 Yung Jung</i>	66
14.12	<i>Nakhodka</i>	69
14.13	<i>Nissos Amorgos</i>	74
14.14	<i>Osung N°3</i>	81
14.15	<i>Plate Princess</i>	82
14.16	<i>Katja</i>	83
14.17	<i>Evoikos</i>	83
14.18	<i>Kyungnam N°1</i>	86
14.19	<i>Pontoon 300</i>	86
14.20	<i>Maritza Sayalero</i>	89
14.21	<i>Al Jaziah 1</i>	90
14.22	<i>Natuna Sea</i>	92
15	Sinistres relevant du Fonds de 1992	96
15.1	Sinistre survenu en Allemagne	96
15.2	<i>Nakhodka</i>	99
15.3	<i>Osung N°3</i>	99
15.4	<i>Mary Anne</i>	99
15.5	<i>Dolly</i>	100
15.6	<i>Erika</i>	101
15.7	<i>Al Jaziah 1</i>	113
15.8	<i>Slops</i>	114
15.9	<i>Natuna Sea</i>	115

ANNEXES

I	Structure des FIPOL	118
II	Note sur les états financiers des Fonds de 1971 et de 1992	120
III	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	121
IV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	128
V	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses: fonds général	129
VI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses: fonds des grosses demandes d'indemnisation	130
VII	Fonds de 1971: Bilan	134
VIII	Fonds de 1971: État de la trésorerie	135
IX	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	136
X	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	143
XI	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses: fonds général	144
XII	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses: fonds des grosses demandes d'indemnisation	145
XIII	Fonds de 1992: Bilan	146
XIV	Fonds de 1992: État de la trésorerie	147
XV	Fonds de 1971: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions reçues pendant l'année civile 1999 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1971 au 31 décembre 2000	148
XVI	Fonds de 1992: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions reçues pendant l'année civile 1999 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2000	149
XVII	Fonds de 1971: résumé des sinistres	150
XVIII	Fonds de 1992: résumé des sinistres	172

PRÉFACE

Chaque parution du Rapport annuel marque une étape de plus dans l'évolution de l'activité des FIPOL. Charnière du passé et de l'action future, c'est aussi l'occasion idéale de faire le point sur ce qui a pu être accompli et de s'engager à faire mieux encore.

En l'année 2000, pour la première fois, l'Assemblée du Fonds de 1992 s'est vue privée de l'influence créatrice de mon prédécesseur, Charles Coppolani, qui avait si bien su piloter les Fonds de 1971 et de 1992 dans les eaux inconnues de cette période de transition. En effet, il a mené, ces dernières années dans le cadre des Fonds, une action d'une très grande importance.

Au cours de cette année, le nombre de membres du Fonds de 1992 a continué de progresser, alors même que commençaient à porter fruit les efforts menés en permanence par le Secrétariat et les États Membres en vue d'organiser la liquidation du Fonds de 1971. En ce qui concerne la Convention portant création du Fonds de 1971, de nouvelles dénonciations ont été enregistrées et une Conférence diplomatique s'est tenue sur la cessation de cette Convention, la couverture assurance des sinistres qui pourraient en relever ayant pu être garantie. Même si le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 demeurent des organisations distinctes, la nécessité de procéder à la liquidation du Fonds de 1971 continue à préoccuper les États ayant adhéré au Fonds de 1992. Dans l'intervalle, les États Membres de ces deux Fonds devront, conformément aux mécanismes instaurés en 1998, poursuivre leur coopération en vue du règlement des sinistres du ressort du Fonds de 1971. Notons, en ce qui concerne aussi les sinistres relevant du Fonds de 1992, les progrès considérables que les efforts conjoints des parties concernées ont permis d'enregistrer en 2000 dans le règlement des dossiers d'indemnisation.

Ces bons résultats vont permettre au Fonds de 1992 de se pencher davantage sur ce qui lui permettra de consolider ses propres réussites. Dans tout cela, la multiplication du nombre des membres a certes joué un rôle très important, mais on aurait tort de supposer que ce sera suffisant. Il faut, en effet, que les États Membres continuent à défendre de concert la notion de qualité. Non seulement en ce qui a trait à l'administration du Fonds, mais également pour ce qui est des



Willem Oosterveen

Conventions qui ont créé ce régime international dont la mise en oeuvre incombe aux États Membres eux-mêmes autant qu'aux organes directeurs et au Secrétariat. Pour que ce régime puisse continuer à jouer efficacement son rôle, il va falloir que, progressivement, les Conventions soient complétées et adaptées à l'évolution des besoins de la communauté internationale, renforçant par là même la mission dévolue au Fonds de 1992. Les décisions adoptées par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale visant à relever les plafonds d'indemnisation et la création du nouveau Groupe de travail intersessions constitué par l'Assemblée du Fonds de 1992 constituent à cet égard des mesures indispensables à l'efficacité de l'action du Fonds de 1992.

J'exprime en dernier lieu l'espoir que la nouvelle maquette, que nous étrennons dans ce Rapport annuel 2000, améliorera l'accès à cet outil de travail en facilitant la consultation.

Le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992
Willem Oosterveen

1 INTRODUCTION

Les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) sont deux organisations intergouvernementales qui fournissent une indemnisation en cas de dommages dus à une pollution résultant d'un déversement d'hydrocarbures persistants provenant d'un navire-citerne.

Le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971), créé en octobre 1978, œuvre dans le cadre de deux Conventions internationales, à savoir la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds ou Convention portant création du Fonds de 1971). Cet 'ancien' régime a été modifié en 1992 par deux protocoles. Les Conventions ainsi modifiées, désignées sous les noms de Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds ou Convention portant création du Fonds de 1992, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. À la suite de l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds de 1992, le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) a été créé.

Les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile régissent la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Elles posent le principe de leur responsabilité objective et

instaurent un système d'assurance obligatoire de la responsabilité. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est fonction de la jauge de son navire.

Les Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992 complètent les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile, respectivement.

Les FIPOL ont pour principale fonction d'offrir une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les États Membres lorsque celles-ci ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable. L'indemnisation payable par le Fonds de 1971 pour un événement déterminé est limitée à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit approximativement £53 millions¹ ou US\$78 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 135 millions de DTS (soit approximativement £118 millions ou US\$176 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur.

Chaque Fonds est doté d'une Assemblée composée de représentants de tous les États Membres de l'Organisation respective. Le Fonds de 1992 compte aussi un Comité exécutif composé de 15 États Membres élus par son Assemblée. La principale fonction du Comité exécutif est d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation, pour autant que l'Administrateur ne soit pas habilité à y procéder.

¹ Dans le présent rapport, les montants ont été convertis aux taux de change en vigueur le 31 décembre 2000, soit 1 DTS = £0,87527 ou US\$1,30736.

2 LE CADRE JURIDIQUE

2.1 'Ancien' régime et 'nouveau' régime

Les Conventions de 1969 et de 1971 s'appliquent aux dommages par pollution imputables à un déversement d'hydrocarbures persistants provenant d'un navire-citerne et subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un État partie à la Convention respective. Les Conventions de 1992 prévoient, elles, un élargissement du champ géographique et incluent les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive ou la zone équivalente d'un État partie.

Dans les Conventions initiales, le 'dommage par pollution' est défini comme étant toute perte ou tout dommage causé par une contamination. La définition du 'dommage par pollution' qui figure dans les Conventions de 1992 est, pour l'essentiel, identique à celle qui est énoncée dans les Conventions d'origine, à l'exception d'un membre de phrase qui a été ajouté pour bien préciser que, s'agissant de dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner résultant de l'altération de l'environnement), l'indemnisation se limite aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement contaminé. Est compris dans le 'dommage par pollution' le coût des mesures de sauvegarde raisonnables, c'est-à-dire des mesures prises pour éviter ou minimiser le dommage par pollution.

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971 ne s'appliquent qu'aux dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet effectif d'hydrocarbures. Elles ne s'appliquent pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec tant de succès qu'il n'y a, en fait, pas eu de déversement d'hydrocarbures provenant du navire-citerne en cause. En revanche, en vertu des Conventions de 1992, les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement même s'il ne s'est pas produit de déversement d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.

Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux navires qui transportent

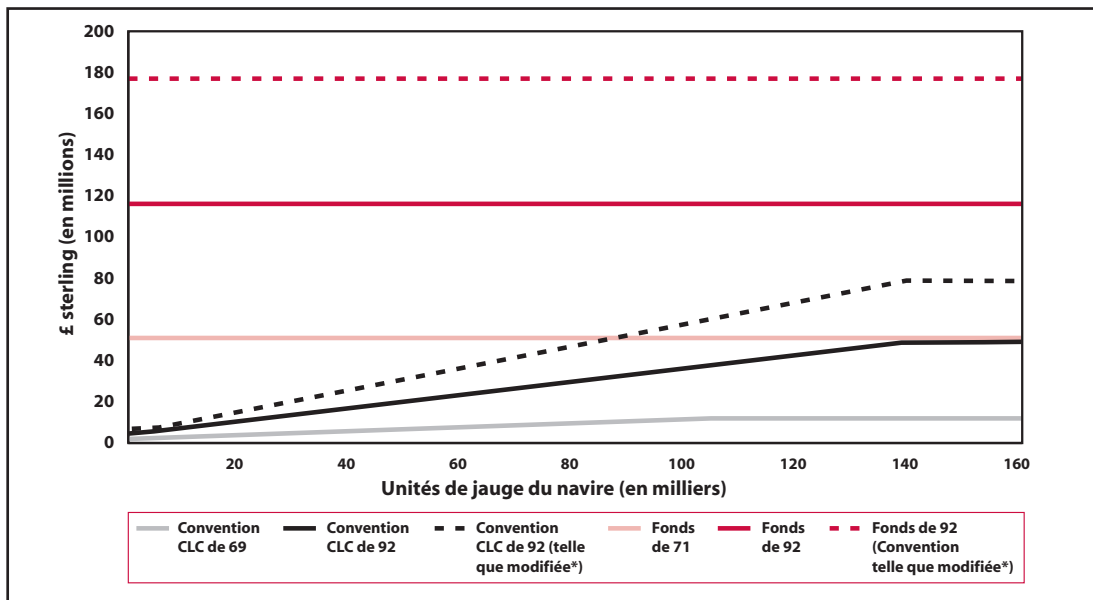
effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire généralement aux navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes sur ballast. Les Conventions de 1992 s'appliquent en outre, dans certaines circonstances, aux déversements d'hydrocarbures de soute provenant de navires-citernes à l'état lège. Ni les Conventions de 1969/1971 ni les Conventions de 1992 ne s'appliquent aux déversements de combustible de soute émanant de navires autres que les navires-citernes.

Les Conventions sur la responsabilité civile imposent au propriétaire du navire une responsabilité objective pour les dommages par pollution causés par une fuite ou un rejet d'hydrocarbures persistants provenant de son navire. Ceci signifie qu'il est responsable même s'il n'a pas commis de faute. Il n'est dégagé de sa responsabilité que s'il prouve que:

- le dommage résulte d'un acte de guerre ou d'une catastrophe naturelle grave, ou
- le dommage résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers, ou
- le dommage résulte en totalité de la négligence des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Le propriétaire du navire est normalement habilité à limiter sa responsabilité en fonction de la jauge de son navire. En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il peut limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de 133 droits de tirage spéciaux (DTS) (£116 ou US\$174) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£12 millions ou US\$18 millions) si ce dernier montant est inférieur. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les limites sont de:

- a) 3 millions de DTS (£2,6 millions ou US\$3,9 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 3 millions de DTS (£2,6 millions ou US\$3,9 millions) plus 420 DTS (£367 ou US\$549) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités de compte; et



Plafonds fixés par les Conventions

- c) 59,7 millions de DTS (£52 millions ou US\$78 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités de compte.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit une procédure simplifiée pour relever ces limites.

En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est déchu du droit de limiter sa responsabilité si l'événement résulte de la faute personnelle du propriétaire. En vertu de la Convention de 1992, en revanche, le propriétaire du navire est privé du droit de limiter sa responsabilité uniquement s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Le propriétaire du navire est tenu de souscrire une assurance pour couvrir la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable. Cette obligation ne joue pas pour les navires qui transportent moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison.

Aux termes des Conventions sur la responsabilité civile, les demandes au titre des dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre des Conventions auprès de personnes autres que le propriétaire. Toutefois, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile interdit l'introduction de demandes contre les préposés ou mandataires du propriétaire. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile interdit l'introduction de demandes non seulement contre les préposés ou mandataires du propriétaire, mais aussi contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

Les FIPOL indemnisent les victimes d'un dommage par pollution par les hydrocarbures lorsque celles-ci ne sont pas intégralement indemnisées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable dans les cas suivants:

- le propriétaire du navire est déchargé de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable parce que le dommage a pour cause une

* n'est pas en vigueur - voir la section 2.2

catastrophe naturelle grave ou résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers ou de la négligence des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation

- le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes de réparation
- les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est limitée par la Convention sur la responsabilité civile applicable.

Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant global de 60 millions de DTS (£53 millions ou US\$78 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire (ou son assureur) en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement donné est de 135 millions de DTS (£118 millions ou US\$176 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire (ou son assureur) en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La Convention portant création du Fonds de 1992 prévoit une procédure simplifiée qui permet de relever le montant maximal payable par le Fonds de 1992.

En vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971, le Fonds de 1971 prend financièrement en charge le propriétaire du navire, dans certaines conditions, pour une partie de la responsabilité que lui impose la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il n'existe pas de disposition correspondante dans la Convention portant création du Fonds de 1992.

Pour tout ce qui a trait à la structure et au financement des FIPOL, on se reportera aux sections 7 et 8.

2.2 Révision des plafonds d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992

À sa session d'octobre 2000, le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a examiné une proposition soumise par plusieurs États et visant à accroître les plafonds de responsabilité et d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992, et ce par le biais de la procédure dite d'amendement tacite prévue par les Conventions. Le Comité juridique a adopté deux résolutions qui augmentent de quelque 50,37% les limites prévues par les Conventions.

Ces amendements entreront en vigueur le 1er novembre 2003, à moins qu'avant le 1er mai 2002, un quart au moins des États qui étaient parties contractantes aux Conventions respectives le 18 octobre 2000 n'aient fait savoir à l'OMI qu'ils n'acceptaient pas lesdits amendements.

Les plafonds ainsi relevés seraient les suivants:

- a) 4 510 000 DTS (£3,9 millions ou US\$5,9 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 4 510 000 DTS (£3,9 millions ou US\$5,9 millions) plus 631 DTS (£552 ou US\$825) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités de compte; et
- c) 89 770 000 DTS (£79 millions ou US\$117 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités de compte.

L'amendement de la Convention portant création du Fonds de 1992 porterait à 203 millions de DTS (£178 millions ou US\$265 millions) le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992.

3 MEMBRES DES FIPOL

3.1 États Membres du Fonds de 1992

La Convention portant création du Fonds de 1992 est entrée en vigueur le 30 mai 1996 à l'égard de neuf États. À la fin de 2000, 50 États étaient devenus membres du Fonds de 1992. Douze autres États ont adhéré au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971, ce qui portera le nombre des États Membres à 62 à la fin de 2001, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau suivant.

L'on s'attend à ce qu'un certain nombre d'États Membres du Fonds de 1971 ratifient prochainement la Convention portant création du Fonds de 1992: Djibouti, l'Estonie, le Ghana, le Koweït, la Malaisie, le Nigéria, la Papouasie-Nouvelle-Guinée et le Portugal. Il est probable qu'un certain nombre d'autres États, dont l'Afrique du Sud, le Brésil, Israël et la Turquie, deviendront eux aussi membres du Fonds de 1992 dans un proche avenir.

3.2 États Membres du Fonds de 1971

Lors de son entrée en vigueur en octobre 1978, la Convention portant création du Fonds de 1971 comptait 14 États parties, devenus de ce fait membres du Fonds de 1971. En mars 1998, ils étaient 76.

La Convention portant création du Fonds de 1992 prévoit un mécanisme de dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971, une fois que la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États qui sont parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds (ou qui ont déposé un instrument d'adhésion à l'égard dudit protocole) aura atteint 750 millions de tonnes. En conséquence, la totalité des 24 États qui avaient déposé leur instrument d'adhésion au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant

ÉTATS À L'ÉGARD DESQUELS LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS DE 1992 EST EN VIGUEUR (ET QUI SONT DONC MEMBRES DU FONDS DE 1992)

Algérie	Finlande	Oman
Allemagne	France	Panama
Australie	Grèce	Pays-Bas
Bahamas	Grenade	Philippines
Bahreïn	Îles Marshall	Pologne
Barbade	Irlande	République de Corée
Belgique	Islande	République dominicaine
Belize	Italie	Royaume-Uni
Canada	Jamaïque	Seychelles
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Japon	Singapour
Chypre	Lettonie	Sri Lanka
Croatie	Libéria	Suède
Danemark	Maurice	Tonga
Émirats arabes unis	Mexique	Tunisie
Espagne	Monaco	Uruguay
Fidji	Norvège	Vanuatu
	Nouvelle-Zélande	Venezuela

ÉTATS QUI ONT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT D'ADHÉSION, MAIS À L'ÉGARD DESQUELS LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS DE 1992 N'ENTRERA EN VIGUEUR QU'À LA DATE INDIQUÉE

Comores	5 janvier 2001	Antigua-et-Barbuda	14 juin 2001
Malte	6 janvier 2001	Inde	21 juin 2001
Kenya	2 février 2001	Lituanie	27 juin 2001
Trinité-et-Tobago	6 mars 2001	Slovénie	19 juillet 2001
Fédération de Russie	20 mars 2001	Maroc	22 août 2001
Géorgie	18 avril 2001	Argentine	13 octobre 2001

ÉTATS PARTIES À LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS DE 1971

Albanie	Gabon	Nigéria
Bénin	Gambie	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Brunéi Darussalam	Ghana	Portugal
Cameroun	Guyana	Qatar
Colombie	Koweït	République arabe syrienne
Côte d'Ivoire	Malaisie	Saint-Kitts-et-Nevis
Djibouti	Maldives	Sierra Leone
Émirats arabes unis	Mauritanie	Tuvalu
Estonie	Mozambique	Yougoslavie

ÉTATS PARTIES À LA CONVENTION PORTANT CRÉATION DU FONDS DE 1971 AYANT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT DE DÉNONCIATION QUI PRENDRA EFFET À LA DATE INDIQUÉE

Malte	6 janvier 2001	Inde	21 juin 2001
Islande	10 février 2001	Kenya	7 juillet 2001
Fédération de Russie	20 mars 2001	Slovénie	19 juillet 2001
Antigua-et-Barbuda	14 juin 2001	Maroc	25 octobre 2001

création du Fonds au moment où cette condition a été remplie ont dénoncé la Convention portant création du Fonds de 1971 et cessé de ce fait d'être parties à la Convention le 15 mai 1998, ce qui a ramené à 52 le nombre des États Membres du Fonds de 1971.

Vingt-cinq d'entre eux ont depuis lors dénoncé la Convention portant création du Fonds de 1971, ramenant à 27 le nombre d'États Membres du Fonds de 1971 à la fin de 2001, comme il est indiqué dans le tableau ci-dessus.

4 RELATIONS EXTÉRIEURES

4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités des Fonds

Les Assemblées ont insisté sur l'importance qu'il y avait à renforcer les activités des FIPOL dans le domaine des relations publiques. Dans cette optique, et soucieux d'établir et d'entretenir des contacts personnels entre le Secrétariat et les personnes chargées des questions relatives aux Fonds au sein des administrations nationales, l'Administrateur et d'autres responsables se sont rendus dans plusieurs États Membres du Fonds de 1992 en 2000, s'entretenant avec des représentants des pouvoirs publics au sujet des Conventions et du fonctionnement des Fonds.

Le Secrétariat a poursuivi ses efforts visant à multiplier le nombre des États Membres du Fonds de 1992 et, à cette fin, l'Administrateur et des membres du Secrétariat se sont rendus dans plusieurs États non membres. Plusieurs responsables du Secrétariat ont participé à des séminaires consacrés à des questions maritimes: à Bahreïn et à Curaçao, au Liban et au Maroc, en République de Corée, en Roumanie et dans les Émirats arabes unis. En outre, l'Administrateur et d'autres fonctionnaires ont fait des conférences et participé à des séminaires, conférences et ateliers dans plusieurs autres pays, traitant de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais aussi du fonctionnement des FIPOL. L'Administrateur attache une grande importance à la possibilité qui lui a été offerte de prononcer une conférence devant les étudiants de l'Université maritime mondiale de Malmö (Suède); l'information sur le Fonds de 1992 et l'ensemble de ses activités pourra ainsi être diffusée dans le monde entier lorsque les étudiants regagneront leur administration

maritime. Des membres du Secrétariat ont également prononcé des conférences à l'Institut de droit maritime international de l'OMI à Malte et à l'Académie maritime internationale de l'OMI à Trieste (Italie).

L'Administrateur et d'autres membres du Secrétariat commun ont aussi eu des entretiens avec des représentants des pouvoirs publics d'États non membres à l'occasion de réunions tenues à l'Organisation maritime internationale (OMI), en particulier pendant les sessions du Conseil et du Comité juridique de l'OMI, et également pendant la Conférence diplomatique qui s'est tenue du 25 au 27 septembre 2000 et a adopté un Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971 (voir la section 6.5).

Le Secrétariat a, sur leur demande, aidé plusieurs États non membres à élaborer la législation nationale nécessaire en vue de la mise en œuvre des Conventions de 1992. L'Administrateur a toutefois dû informer un certain nombre d'États que si le Secrétariat peut effectivement, s'ils le souhaitent, leur faire parvenir des textes de loi modèles ou examiner leurs projets de législation, il ne peut pour autant établir une législation spécifique pour un État, car il ne connaîtrait pas assez bien la tradition législative de l'État en question.

L'Assemblée du Fonds de 1971 et celle du Fonds de 1992 ont accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'États non membres. Les États qui ne sont membres que d'une Organisation bénéficient du statut d'observateur auprès de l'autre Organisation. La liste des États qui, à la fin de 2000, n'étaient membres ni de l'une ni de l'autre Organisation mais avaient le statut d'observateur auprès des deux figure dans le tableau ci-dessus:

ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIAIRES DU STATUT D'OBSERVATEUR

Arabie saoudite	Équateur	République islamique d'Iran
Argentine	États-Unis	République populaire
Brésil	Géorgie	démocratique de Corée
Chili	Indonésie	Suisse
Congo	Lituanie	Trinité-et-Tobago
Égypte	Pérou	Turquie

4.2 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés

Les FIPOL collaborent de près avec de nombreuses organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organismes créés par des intérêts privés intervenant dans le transport maritime des hydrocarbures.

Les organisations intergouvernementales ci-après se sont vu accorder le statut d'observateur auprès du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992:

- Organisation des Nations Unies
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)
- Commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique (Commission d'Helsinki)
- Communauté européenne
- Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)
- Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'OMI; chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 2000, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions du Conseil et du Comité juridique de l'OMI, mais aussi à la Conférence diplomatique qui a adopté un Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971 (voir la section 6.5).

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après sont dotées du statut d'observateur auprès des Fonds de 1971 et de 1992:

- Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS)
- Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conseil maritime international et baltique (BIMCO)
- Cristal Limited
- Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
- International Group of P & I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- Réseau international des amis de la terre (FOEI)
- Union internationale de sauvetage (ISU)
- Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

En outre, le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) est doté du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992.

Dans la majorité des affaires dont les Fonds ont eu à connaître, ceux-ci ont suivi les opérations de nettoyage et évalué les demandes d'indemnisation en étroite coopération avec l'assureur de la responsabilité du propriétaire du navire qui, dans la quasi-totalité des cas, est l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation appelées Clubs P & I. Lorsqu'ils ont besoin d'une assistance technique pour des cas de pollution par les hydrocarbures, les Fonds ont, en général, recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF).

Les FIPOL entretiennent également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), laquelle représente l'industrie pétrolière.

5 ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992 ET DU FONDS DE 1971



Assemblée présidée par Willem Oosterveen

5.1 Assemblée du Fonds de 1992

4^{ème} session extraordinaire

L'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu une session extraordinaire du 4 au 6 avril 2000, présidée par M. Willem Oosterveen (Pays-Bas). L'Assemblée a pris les grandes décisions suivantes:

- L'Assemblée a décidé de procéder à un appel de contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* d'un montant de £40 millions, exigible le 1er septembre 2000 (voir la section 8.4).
- L'Assemblée a décidé de créer un groupe de travail chargé d'évaluer le régime international mis en place par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, dont la première réunion se tiendrait en juillet 2000 (voir la section 10).

5^{ème} session

La 5^{ème} session de l'Assemblée du Fonds de 1992, elle aussi présidée par M. Willem Oosterveen

(Pays-Bas), s'est tenue du 23 au 27 octobre 2000. L'Assemblée a pris les grandes décisions suivantes:

- L'Assemblée a pris acte du rapport du Commissaire aux comptes et de l'opinion de celui-ci sur les états financiers du Fonds de 1992, lesquels étaient très fouillés et détaillés. Se félicitant notamment du fait que la vérification ait été faite dans un souci évident de rentabilité, elle a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1999 (voir la section 7.2).
- Les États ci-après ont été élus membres du Comité exécutif du Fonds de 1992:

Algérie	Japon
Allemagne	Lettonie
Australie	Norvège
Canada	Pays-Bas
Croatie	Singapour
France	Vanuatu
Îles Marshall	Venezuela
Irlande	

- L'Assemblée a examiné le rapport sur les travaux de la deuxième réunion du Groupe de travail chargé d'étudier deux questions ayant trait à la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992. L'Assemblée a décidé d'adopter les conclusions du Groupe de travail relatives à l'application des Conventions de 1992 aux navires-citernes à l'état lège (voir la section 9).
- L'Assemblée a décidé de porter le fonds de roulement du Fonds de 1992 de £15 millions à £18 millions.
- L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement au titre de contributions pour 2000 la somme de £92,5 millions, dont £49,5 millions exigibles le 1er mars 2001; le reliquat serait différé et, le cas échéant, facturé au cours du deuxième semestre de 2001 (voir la section 8.5).

5.2 Comité exécutif du Fonds de 1992

6ème à 10ème sessions

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu cinq sessions en 2000. Les 6ème, 7ème, 8ème et 9ème sessions, tenues respectivement le 15 février, du 3 au 6 avril, les 5 et 6 juillet et du 23 au 27 octobre 2000, ont été présidées par M. Lee Sik Chai (République de Corée). La 10ème session, tenue le 27 octobre 2000, l'a été sous la présidence de M. Gaute Sivertsen (Norvège).



Lee Sik Chai



Matteo Baradà

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions dans la section 15, qui a trait aux sinistres.

5.3 Conseil d'administration du Fonds de 1971

1ère session

Le Président du Comité exécutif, M. Matteo Baradà (Italie), a tenté d'ouvrir la 63ème session du Comité exécutif le lundi 3 avril 2000, mais le quorum n'a pas été atteint. On a alors tenté d'ouvrir une session extraordinaire de l'Assemblée, mais là encore, il n'a pas été possible de constituer de quorum. Les points de l'ordre du jour inscrits à la 63ème session du Comité exécutif ont donc été examinés par le Conseil d'administration, qui se réunissait pour sa 1ère session.

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à cette session dans la section 14, qui a trait aux sinistres.

2ème session

Le Président par intérim de l'Assemblée du Fonds de 1971, M. Pawel Czerwinski (Pologne), en sa qualité de représentant de la délégation à laquelle appartenait le président sortant, a tenté d'ouvrir la 23ème session de l'Assemblée le 24 octobre 2000. Or, l'Assemblée n'a pu constituer un quorum, puisque seuls huit des 39 États Membres étaient présents au moment requis. C'est donc le Conseil d'administration du Fonds de 1971, sous la présidence de M. Valery Knyazev (Fédération de Russie), qui a examiné les questions inscrites à l'ordre du jour

de l'Assemblée, et ce en application de la résolution adoptée par l'Assemblée à sa session d'avril 1998. Le Conseil d'administration, à sa 2ème session, agissant au nom de l'Assemblée, a pris les grandes décisions suivantes:

- Le Conseil d'administration a estimé que depuis que la Conférence diplomatique avait adopté un Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971, les problèmes rencontrés par le Fonds de 1971 avaient considérablement diminué. Le Conseil d'administration a décidé de contracter une assurance pour couvrir la responsabilité du Fonds de 1971 pour les sinistres à venir (voir la section 6.6).
- Le Conseil d'administration a pris acte du rapport du Commissaire aux comptes et de l'opinion de celui-ci sur les états financiers du Fonds de 1971, lesquels étaient très fouillés et détaillés. Se félicitant notamment du fait que la vérification ait été faite dans un souci évident de rentabilité, il a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1999 (voir la section 7.2).
- Le Conseil d'administration a décidé de mettre en recouvrement au titre de contributions annuelles pour 2000 la somme de £25 millions, dont le paiement serait intégralement différé et, le cas échéant, facturé au cours du deuxième semestre de 2001 (voir la section 8.3).
- Le Fonds de 1971 peut être exonéré, en tout ou en partie, des obligations qui lui

incombent envers le propriétaire du navire au titre de la prise en charge financière pour une partie du montant total de la responsabilité si, par la faute personnelle du propriétaire, le navire n'a pas observé les prescriptions formulées dans les instruments dont la liste figure à l'article 5.3a) de la Convention portant création du Fonds de 1971. Le Conseil d'administration a décidé d'inclure dans la liste des instruments les amendements de juillet 1999 à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78), avec effet à compter du 1er mai 2001.

- Le Conseil d'administration a également pris un certain nombre de décisions ayant trait aux sinistres au titre desquels le Fonds de 1971 a été amené à intervenir. Il en est rendu compte dans la section 14, qui a trait aux sinistres.

5.4 Décisions des organes directeurs qui intéressent à la fois le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

À leurs sessions d'octobre 2000, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 (agissant au nom de l'Assemblée) et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont pris les grandes décisions ci-après qui intéressent les deux Organisations:

- Les organes directeurs des Fonds ont une fois de plus manifesté leur profonde inquiétude du fait qu'un certain nombre d'États ne soumettaient pas de rapports sur les hydrocarbures. En effet, le Secrétariat ne peut établir de facture pour les contributions dues par les contribuables des États qui ne font pas parvenir leur rapport. Les organes directeurs des deux Organisations ont chargé l'Administrateur de faire savoir aux personnes compétentes des États intéressés que l'Assemblée de l'une et l'autre Organisation passerait en revue, individuellement, les cas des États qui n'avaient pas soumis de rapports et qu'elle déciderait ensuite de la démarche à suivre à leur égard (voir la section 8.1).
- Les crédits budgétaires pour 2001 ont été votés; les crédits administratifs du Secrétariat commun se montent à £2 776 970.



Valery Knyazev

6 LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

6.1 Problématique

À mesure qu'un plus grand nombre d'États adhèrent au Fonds de 1992 et cessent d'être membres du Fonds de 1971, le régime dit 'ancien' fondé sur la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971 perd de son importance. Le Fonds de 1971 cessera d'ailleurs bientôt d'être financièrement viable. Avec le départ d'un certain nombre d'États du Fonds de 1971, la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution a été ramenée du niveau maximum de 1 200 millions de tonnes à 110 millions fin 2000. Elle pourrait ne pas dépasser 8 millions de tonnes à la fin de 2001. La réduction de l'assiette des contributions aura pour effet d'alourdir considérablement la charge financière qui pourrait peser sur les contributeurs dans les États qui sont encore membres du Fonds de 1971.

La Convention portant création du Fonds de 1971 (en son article 43.1) prévoit que la Convention reste en vigueur jusqu'à la date à laquelle le nombre des États contractants devient inférieur à trois. Or, il est fort peu probable que cela se produise dans un avenir prévisible. On a donc envisagé la possibilité d'accélérer la liquidation du Fonds de 1971.

Le fait qu'avant que la Convention portant création du Fonds de 1971 puisse prendre fin, le Fonds de 1971 ait à indemniser les victimes d'un sinistre qui pourrait se produire alors qu'il n'y aurait pas de contributeurs dans l'un quelconque des États Membres restants du Fonds est très préoccupant.

6.2 Mesures prises par le Secrétariat

L'Administrateur a pris un certain nombre de mesures pour appeler l'attention des gouvernements des États Membres restants du Fonds de 1971 sur les graves problèmes que le maintien de leur appartenance au Fonds de 1971 entraînerait et sur la grande urgence qu'il y avait à adhérer aux Protocoles de 1992 et à dénoncer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971. L'Administrateur a notamment pris contact avec les ambassades et les hauts commissariats des pays concernés à Londres et a participé à une réunion des États parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Par ailleurs, des fonctionnaires du Fonds se sont rendus dans les capitales des États intéressés et ont fait des exposés

lors de séminaires, de conférences et d'ateliers auxquels participaient des représentants des États intéressés. Enfin, une aide a été fournie aux États pour leur permettre d'élaborer les instruments nécessaires pour dénoncer les Conventions de 1969 et de 1971 et la législation requise pour mettre en œuvre les Protocoles de 1992.

À l'occasion de l'Assemblée de l'OMI, en novembre 1999, l'Administrateur s'est entretenu avec des représentants de 31 des États Membres restants du Fonds de 1971 afin d'insister sur l'urgence pour leurs États respectifs de dénoncer la Convention portant création du Fonds de 1971. Au cours de la Conférence diplomatique dont il sera question ci-après, l'Administrateur a examiné cette question avec les représentants de 12 États.

6.3 Examen de la question par le Comité exécutif à sa session d'octobre 1999

Le Comité exécutif du Fonds de 1971, agissant au nom de l'Assemblée, a examiné à sa session d'octobre 1999 les divers moyens d'accélérer la liquidation du Fonds de 1971. Lors des débats du Comité exécutif, il a généralement été admis qu'aucune des solutions de dénonciation rapide de la Convention portant création du Fonds de 1971 n'était totalement satisfaisante.

L'essentiel de la discussion a porté sur la possibilité d'adopter un protocole modifiant l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971 afin que la Convention prenne fin bien avant que le nombre des États contractants ne devienne inférieur à trois. Un amendement de cette nature ne lierait normalement que les États qui auraient déclaré l'accepter. Compte tenu des difficultés qu'entraînerait l'exigence de l'acceptation explicite des amendements, l'Administrateur avait pensé qu'il conviendrait d'envisager si l'amendement qu'il était proposé d'apporter à l'article 43.1 ne pourrait pas être appliqué au moyen d'une procédure simplifiée en vertu de laquelle l'acceptation par un État d'être lié serait donnée non par une indication expresse mais par un consentement tacite ou implicite, c'est-à-dire par les États qui ne soulevaient pas d'objection avant l'expiration d'un certain délai (procédure dite de l'acceptation tacite). Certaines délégations ont pensé qu'étant donné que la Convention portant création du Fonds de 1971 ne prévoyait pas de procédure d'acceptation tacite, il n'était pas possible d'adopter cette solution.

Le Comité exécutif a décidé que l'OMI devrait être invitée à organiser dans les plus brefs délais une Conférence diplomatique qui serait chargée d'adopter un protocole modifiant l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971. Le Comité a élaboré un projet de protocole qui contenait deux options, l'une fondée sur la procédure d'acceptation tacite et l'autre exigeant l'acceptation explicite de l'amendement par les États. La Conférence diplomatique a eu lieu du 25 au 27 septembre 2000. Les résultats de cette conférence sont récapitulés ci-après.

Au cours des débats du Comité exécutif, on a relevé que la fin de la Convention portant création du Fonds de 1971 n'entraînerait pas la liquidation du Fonds de 1971. Des mesures devront donc être prises pour assurer la liquidation en bonne et due forme du Fonds de 1971.

6.4 Examen de la question par les organes directeurs en avril 2000

À sa session d'avril 2000, le Conseil d'administration du Fonds de 1971, agissant au nom de l'Assemblée, a chargé l'Administrateur d'étudier la question de la liquidation du Fonds de 1971, sous tous ses aspects, y compris:

- a) le rôle du Secrétariat et de l'Administrateur, notamment les conséquences pour le Fonds de 1971 au cas où l'Administrateur et le Secrétariat du Fonds de 1992 cesseraient d'exercer les fonctions d'Administrateur et de Secrétariat du Fonds de 1971;
- b) les incidences budgétaires compte tenu des intérêts des contribuables dans les États actuellement ou anciennement membres du Fonds de 1971;
- c) la nécessité de nommer une personne chargée de superviser le processus de liquidation; et
- d) les conséquences pour le processus de liquidation de l'issue de la Conférence diplomatique tenue en septembre 2000 pour modifier l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971.

Lors de l'Assemblée du Fonds de 1992 qui a eu lieu en avril 2000, l'Administrateur a été chargé d'étudier les options qui s'offraient au Fonds de 1992 quant au rôle du Fonds de 1992 à l'avenir, de

son Secrétariat et de son Administrateur dans le fonctionnement et les activités du Fonds de 1971 et de préciser les obligations ainsi que les conséquences juridiques, pratiques et logistiques des diverses options.

6.5 Conférence diplomatique chargée de modifier l'article 43.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971

Une Conférence diplomatique, qui s'est tenue du 25 au 27 septembre 2000 sous les auspices de l'OMI, a adopté un Protocole visant à modifier l'article 43.1. En vertu du texte ainsi modifié, la Convention portant création du Fonds de 1971 cessera d'être en vigueur à la date à laquelle le nombre des États Membres du Fonds de 1971 devient inférieur à 25 ou 12 mois après la date à laquelle l'Assemblée (ou tout autre organe agissant en son nom) constate que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États Membres restants devient inférieure à 100 millions de tonnes, si cela intervient avant. S'agissant de l'entrée en vigueur du Protocole, la Conférence diplomatique a retenu l'option d'une procédure d'acceptation tacite. Le Protocole entrera donc en vigueur le 27 juin 2001, à moins qu'un tiers des États Membres restants ne communiquent leurs objections au Protocole au Secrétaire général de l'OMI avant le 27 mars 2001. Au 31 décembre 2000, aucune objection n'était parvenue au Secrétaire général.

Au 31 décembre 2000, le Fonds de 1971 comptait 35 États Membres. Huit d'entre eux ont déposé un instrument de dénonciation, de telle sorte que le nombre des États Membres sera tombé à 27 à la fin octobre 2001. On prévoit qu'au moins trois autres États dénonceront la Convention portant création du Fonds de 1971 en début d'année 2001 et que, par voie de conséquence, le nombre des États Membres ne dépassera pas 24 en début d'année 2002, ce qui signifierait que la Convention aurait cessé d'être en vigueur. En tout état de cause, la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution sera tombée à un niveau inférieur à 100 millions de tonnes au 21 juin 2001 (lorsque la dénonciation de l'Inde prendra effet), et la Convention cesserait donc d'être en vigueur pendant l'été 2002 au plus tard. Cette prévision se fonde sur l'hypothèse qu'aucune objection ne sera formulée par un tiers au moins des États Membres restants.

Avec l'adoption du Protocole, les problèmes rencontrés par le Fonds de 1971 se trouvent considérablement réduits, à moins qu'un nombre suffisant d'objections ne soient déposées. Il s'agit désormais de garantir le fonctionnement du Fonds de 1971 et sa viabilité en rapport avec les événements qui pourraient survenir avant la date à laquelle la Convention cesse d'être en vigueur, c'est-à-dire début 2002, ou l'été 2002 au plus tard.

6.6 Assurance pour couvrir la responsabilité du Fonds de 1971 au titre de nouveaux événements

À sa session d'octobre 2000, le Conseil d'administration a examiné une proposition de l'Administrateur selon laquelle le Fonds de 1971 devrait souscrire une assurance pour se couvrir en cas d'éventuel sinistre.

Le Conseil d'administration a autorisé l'Administrateur à souscrire une assurance couvrant les responsabilités éventuelles du Fonds de 1971 au titre d'indemnités et de prise en charge financière jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (£53 millions) par événement, déduction faite des montants effectivement versés par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que des honoraires des juristes et autres experts en rapport avec tous les événements survenus pendant une période allant jusqu'au 31 décembre 2001. Le Fonds de 1971 lui-même doit prendre à sa charge une franchise de 250 000 DTS (£220 000) par sinistre. Le Fonds de 1971 a la possibilité de prolonger l'assurance jusqu'au 31 octobre 2002.

L'assurance a été souscrite à compter du 25 octobre 2000. Le coût en est de £768 800.

La solution retenue offre d'énormes avantages. Elle protège en effet les victimes éventuelles, dans les États Membres actuels qui ont déjà dénoncé la Convention portant création du Fonds de 1971, d'événements survenus jusqu'à la date à laquelle la dénonciation de la Convention portant création

du Fonds de 1971 prend effet dans l'État en question. Elle donne aux autres États Membres restants du Fonds de 1971 l'avantage d'une protection financière pendant la période qui s'écoule jusqu'à la date à laquelle la Convention cesse d'être en vigueur. Elle garantit aussi que les contribuables dans les États Membres restants ne se trouveront pas exposés à une lourde charge financière à la suite de nouveaux événements.

Le Conseil d'administration a décidé qu'il ne serait pas opportun de nommer un liquidateur au sens habituel du mot pour veiller à la liquidation du Fonds de 1971, mais qu'il convenait de confier celle-ci aux organes directeurs du Fonds de 1971.

Le Conseil d'administration a relevé les inquiétudes manifestées par des délégations représentant d'anciens États Membres du Fonds de 1971 à la session de l'Assemblée du Fonds de 1992 tenue en avril 2000, durant laquelle la question du rôle que le Fonds de 1992 jouerait à l'avenir dans le fonctionnement et les activités du Fonds de 1971 a été examinée. Certaines de ces délégations ont dit que leurs inquiétudes s'étaient dissipées avec l'adoption du Protocole de 2000 modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971 et avec l'assurance que le Fonds de 1971 avait souscrite.

Vu la probabilité que la Convention portant création du Fonds de 1971 cesserait d'être en vigueur au début de l'an 2002 ou durant l'été 2002 au plus tard, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé à sa session d'octobre 2000 de garder l'arrangement existant en vertu duquel le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 partageaient un Secrétariat commun et selon lequel l'Administrateur du Fonds de 1992 était également Administrateur du Fonds de 1971, et ce dans le but d'assurer un traitement efficace des sinistres relevant encore du Fonds de 1971 et de veiller à ce que la liquidation du Fonds de 1971 se déroule sans heurt. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a été d'accord pour que cet arrangement soit maintenu.

7 ADMINISTRATION DES FIPOL

7.1 Secrétariat

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont un Secrétariat commun, lequel est dirigé par un Administrateur unique. Tout au long de 2000, le Secrétariat a continué à être confronté à une très lourde charge de travail. Le profond dévouement de tous les membres du personnel à leur tâche, leurs connaissances et leur savoir-faire sont de solides atouts pour les FIPOL et contribuent d'une manière cruciale à la bonne marche du Secrétariat.

À la suite des décisions prises par les Assemblées en 1998 d'étoffer les effectifs du Secrétariat des FIPOL, il devenait impératif de disposer de locaux plus spacieux. Depuis 1983, le Secrétariat disposait de bureaux dans l'immeuble de l'OMI (Albert Embankment, Londres) mais, malheureusement, l'OMI ne pouvait mettre d'autres bureaux à la disposition des FIPOL, qui ont donc dû déménager.

En juin 2000, le Secrétariat a quitté l'immeuble de l'OMI pour s'installer à Portland House, Stag Place, dans le quartier de Victoria, c'est-à-dire en plein cœur de Londres. Le Secrétariat dispose désormais des bureaux qu'il lui fallait, et qui lui permettent de s'agrandir encore, le cas échéant. Ces nouveaux bureaux offrent au Secrétariat un cadre de travail très fonctionnel et fort agréable.

Les sessions des Assemblées et des Comités exécutifs, du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et des groupes de travail continueront de se tenir à l'OMI. Pour faciliter le travail du Secrétariat durant les sessions, mais aussi pour garder le contact avec les délégués assistant aux réunions de l'OMI et pour préserver la relation privilégiée avec l'OMI, les FIPOL ont gardé quelques bureaux dans l'immeuble de l'OMI.

À leurs sessions d'octobre 2000, les organes directeurs des Fonds de 1992 et de 1971 ont témoigné leur vive reconnaissance au Gouvernement du Royaume-Uni pour l'aide que celui-ci a apportée dans la recherche de nouveaux locaux, mais aussi pour la mise à disposition d'experts-conseils et pour l'aide financière fort généreuse accordée aux FIPOL.

Les FIPOL continuent de faire appel à des consultants extérieurs pour s'assurer des conseils d'ordre technique ou juridique. À diverses reprises, les FIPOL et l'assureur P & I concerné ont, ensemble, mis en place un bureau local des

demandes d'indemnisation, et ce afin de traiter de manière plus efficace les demandes, toujours très nombreuses.

Les Assemblées ont rappelé l'importance qu'elles attachaient au renforcement des activités du Secrétariat dans le domaine des relations publiques. Dans cette optique, les FIPOL sont en train d'étoffer le site web et d'utiliser l'internet pour accélérer la diffusion des documents.

7.2 États financiers pour 1999

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1999 ont été approuvés par les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds à leurs sessions d'octobre 2000.

Comme les années précédentes, les comptes du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni. Les rapports de celui-ci sur les états financiers des deux Organisations sont reproduits intégralement, l'un à l'annexe III, l'autre à l'annexe IX et son opinion sur les deux séries de comptes figure aux annexes IV et X.

Un récapitulatif des états financiers pour cette période, dûment vérifiés, figure aux annexes V à VIII pour le Fonds de 1971 et aux annexes XI à XIV pour le Fonds de 1992.

Des comptes distincts des recettes et des dépenses sont présentés pour le fonds général et pour chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation. Un fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué pour chaque sinistre au titre duquel le montant total payable par le Fonds de 1971 dépasse un million de droits de tirage spéciaux (DTS) (£875 000) et celui payable par le Fonds de 1992, 4 millions de DTS (£3,5 millions).

Fonds de 1971

Une somme de £1,65 million a été mise en recouvrement pour le fonds général en 1999 au titre de contributions annuelles. Des contributions annuelles s'élevant à £7,5 millions ont été mises en recouvrement pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation durant cette période se sont élevées à £54,1 millions. Cinq sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: le *Haven*, le

Keumdong N°5, le *Sea Empress*, le *Nakhodka* et l'*Osung N°3*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 1999 figure à l'annexe VII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £242 millions, pour les demandes d'indemnisation nées de 19 sinistres.

Fonds de 1992

Les contributions, d'un montant de £7,2 millions, ont représenté la plus grosse part des recettes du fonds général en 1999. Des contributions s'élevant à £30,2 millions ont été mises en recouvrement en 1999 pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation en 1999 se sont élevées à £5,1 millions.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 1999 figure à l'annexe XIII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £195,8 millions, pour les demandes d'indemnisation nées de six sinistres.

7.3 États financiers pour 2000

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2000 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2001, puis présentés aux Assemblées respectives pour approbation à leurs sessions d'octobre 2001. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel 2001 des FIPOL.

7.4 Placement des fonds

Politique en matière de placement

Conformément au Règlement financier du Fonds de 1971 et à celui du Fonds de 1992, l'Administrateur est chargé du placement de toute somme dont il n'a pas besoin pour les opérations à court terme de chaque Fonds. Lorsqu'il effectue de tels placements, l'Administrateur prend, selon les termes du Règlement financier, toutes les mesures nécessaires afin de conserver

suffisamment d'avoirs liquides pour les opérations du Fonds respectif, d'éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et, d'une façon générale, d'obtenir un rendement raisonnable sur les placements de chaque Fonds. Les placements sont effectués principalement en livres sterling. Les avoirs sont placés dans des dépôts à terme. Ces placements peuvent être effectués auprès de banques et de sociétés de crédit immobilier qui remplissent certains critères quant à leur situation financière.

Organes consultatifs sur les placements

L'Assemblée du Fonds de 1971 et celle du Fonds de 1992 ont mis en place, pour chacune des Organisations, un Organe consultatif sur les placements composé d'experts extérieurs dotés de connaissances spécifiques en matière de placement et chargés de donner des conseils d'ordre général à l'Administrateur sur ces questions. Les deux organes sont composés des mêmes membres.

Fonds de 1971

En 2000, le Fonds de 1971 a effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier au Royaume-Uni. Au 31 décembre 2000, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £101 millions. Le portefeuille se compose des avoirs du Fonds de 1971 et d'un solde créditeur au titre du compte des contribuables.

Les intérêts perçus en 2000 sur les placements se sont élevés à £7 millions, sur un capital de £107 millions en moyenne.

Fonds de 1992

En 2000, le Fonds de 1992 a effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier au Royaume-Uni. Au 31 décembre 2000, le portefeuille des placements du Fonds de 1992 s'élevait au total à £73,8 millions. Le portefeuille se compose des avoirs du Fonds de 1992 et du Fonds de prévoyance du personnel.

Les intérêts perçus en 2000 sur les placements se sont élevés à £3,3 millions, sur un capital de £54 millions en moyenne.

8 CONTRIBUTIONS

8.1 Le système de contributions

Assiette des contributions

Les FIPOL sont financés par les contributions versées par toute personne qui a reçu, dans des ports ou terminaux d'un État Membre du Fonds concerné, plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd ('hydrocarbures donnant lieu à contribution') à l'issue de leur transport par mer au cours de l'année civile considérée. Les contributions sont fixées en fonction des rapports soumis au Secrétariat par les gouvernements des États Membres au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs. Elles sont versées directement aux FIPOL par chaque contributeur. Les gouvernements n'ont aucune responsabilité pour ces versements, à moins qu'ils ne l'aient volontairement assumée.

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

Lors des sessions des organes directeurs du Fonds de 1971 comme du Fonds de 1992 tenues en octobre 2000, les délégations ont estimé que le défaut de soumission de rapports sur les hydrocarbures par certains États était une question très importante pour les autres États Membres, et en particulier pour les contributeurs de ces États, car en l'absence de rapports sur les hydrocarbures, le Secrétariat ne peut établir de factures correspondant aux contributions à payer. Aux dates auxquelles ces sessions ont eu lieu, 10 membres du Fonds de 1992 et 27 membres du Fonds de 1971 (soit plus de la moitié) n'avaient pas soumis de rapport sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution pour l'année 1999. En outre, 14 des retardataires du Fonds de 1971 accusaient un retard de trois à 12 ans.

Les organes directeurs ont réitéré l'instruction selon laquelle au cas où un État ne soumettrait pas de rapport sur les hydrocarbures, l'Administrateur devait prendre contact avec lui en mettant l'accent sur les inquiétudes exprimées par les organes directeurs à cet égard. L'Administrateur a également été chargé de faire savoir aux personnes compétentes des États intéressés que l'Assemblée passerait en revue, individuellement, le cas des États qui n'avaient pas soumis de rapport et qu'elle déciderait ensuite de la démarche à suivre à leur égard.

Contributions initiales et contributions annuelles

Le Fonds de 1971 perçoit des contributions initiales et des contributions annuelles. Le Fonds de 1992 ne perçoit que des contributions annuelles.

Les contributions initiales sont exigibles lorsqu'un État devient membre du Fonds de 1971. La somme demandée aux contributeurs est calculée sur la base d'un montant fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus pendant l'année précédant celle au cours de laquelle la Convention portant création du Fonds de 1971 est entrée en vigueur à l'égard de cet État. L'Assemblée a fixé ce montant à 0,04718 franc-or par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS), ce qui, au 31 décembre 2000, correspondait à £0,0027527.

Les contributions annuelles permettent à chaque Organisation de faire face aux versements d'indemnités escomptés et aux frais administratifs estimés pour l'année à venir. Dans le cas du Fonds de 1971, elles servent également à financer la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971.

Mécanisme de facturation différée

En juin 1996, les Assemblées ont introduit pour les deux Organisations un mécanisme de facturation différée en vertu duquel elles fixeraient le montant total des contributions à mettre en recouvrement pour une année civile donnée, mais pourraient décider que seul un montant inférieur, qui serait spécifié, devrait être facturé pour paiement au 1er mars de l'année suivante, le reliquat ou une partie de ce reliquat étant facturé plus tard dans l'année, si nécessaire.

8.2 Fonds de 1971: contributions annuelles de 1999

En octobre 1999, le Comité exécutif, agissant au nom de l'Assemblée, avait décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions annuelles pour 1999 au fonds général, mais d'en mettre en recouvrement, à raison d'un montant total de £8,3 millions, pour le compte de trois fonds des grosses demandes d'indemnisation. Les montants dus aux fonds des grosses demandes

d'indemnisation constitués pour le *Nakhodka* (£1 million) et pour l'*Osung N°3* (£5,3 millions) seraient en totalité exigibles au 1er mars 2000, alors que l'appel de contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Sea Empress* (£2 millions) serait intégralement différé. Le Comité exécutif avait en outre décidé de rembourser, au 1er mars 2000, £2,5 millions aux contributeurs au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven*. L'Administrateur avait été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie des montants des contributions différées pour paiement au cours du deuxième semestre de 2000.

Lorsqu'il a fait le point de la situation en juin 2000, l'Administrateur a décidé de ne pas lever les contributions différées au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Sea Empress*, car il était possible d'effectuer les paiements nécessaires en utilisant les liquidités détenues par le Fonds de 1971. Les contributeurs ont été notifiés de cette décision en juin 2000.

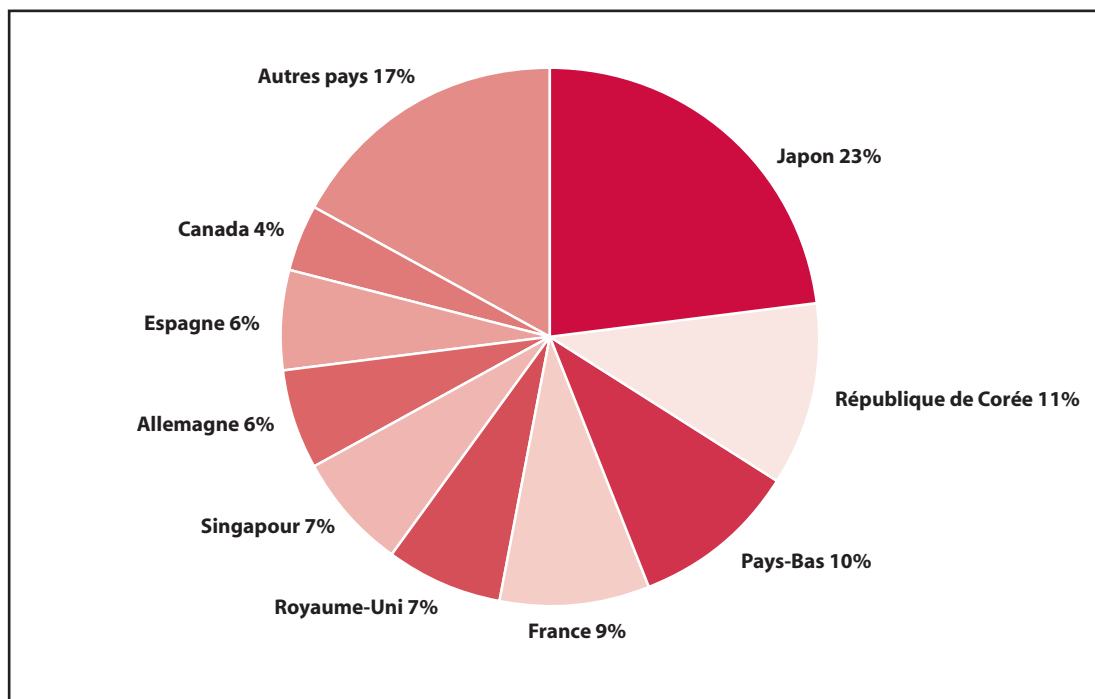
8.3 Fonds de 1971: contributions annuelles de 2000

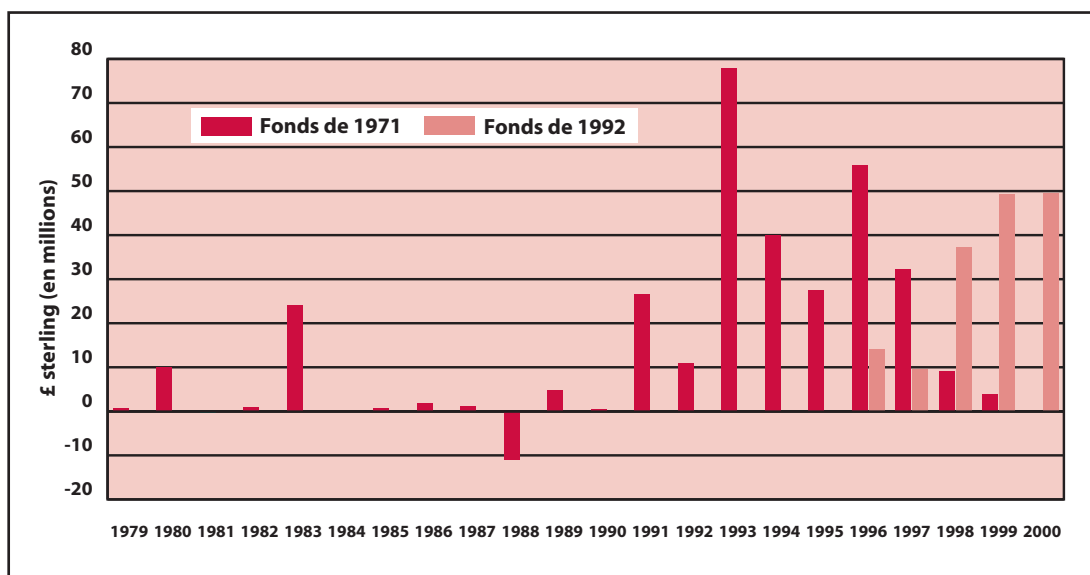
En octobre 2000, le Conseil d'administration, agissant au nom de l'Assemblée, a décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles au fonds

général. En revanche, il a décidé de percevoir des contributions annuelles au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos*, pour un montant de £25 millions, intégralement différées. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie des montants des contributions différées pour paiement au cours du deuxième semestre de 2001.

8.4 Fonds de 1992: contributions annuelles de 1999

En octobre 1999, l'Assemblée avait décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions annuelles pour 1999 au fonds général, mais de mettre en recouvrement la somme de £13 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, dont la totalité serait différée. Elle avait en outre décidé de rembourser, au 1er mars 2000, £3,7 millions aux contributeurs au fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Osung N°3*. Conformément aux pouvoirs qui lui ont été conférés par l'Assemblée, l'Administrateur a décidé en juin 2000 de facturer la somme de £13 millions à titre de prélèvement différé au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, exigible au 1er septembre 2000.





Fonds de 1971 et Fonds de 1992: contributions annuelles au fil des ans

En avril 2000, l'Assemblée a décidé, au titre des contributions pour 1999, de procéder à un appel de contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, d'un montant de £40 millions, exigible au 1er septembre 2000.

8.5 Fonds de 1992: contributions annuelles de 2000

L'Assemblée a décidé de percevoir des contributions au fonds général pour l'année 2000 pour un montant total de £7,5 millions, l'ensemble de ces contributions étant exigible au 1er mars 2001. L'Assemblée a décidé en outre de procéder à un appel de contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, d'un montant de £35 millions, et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, d'un montant de £50 millions, dont £17 millions et £25 millions respectivement seraient exigibles au 1er mars 2001 et dont le reliquat serait différé. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait de facturer une partie ou la totalité des montants différés pour paiement au deuxième semestre de 2001.

Les contributions 2000 au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* ont été calculées à partir des volumes d'hydrocarbures reçus en 1998 dans les États qui étaient membres du Fonds de 1992 à la date à

laquelle est survenu le sinistre de l'*Erika* (à savoir le 12 décembre 1999). La part des États Membres dans les contributions 2000 à ce fonds est indiquée dans le graphique ci-contre.

8.6 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre

Le détail des contributions annuelles des Fonds de 1971 et de 1992 pour 1999 et 2000 figure dans le tableau au verso.

Les versements effectués par les Fonds de 1971 et de 1992 au titre de demandes d'indemnisation pour une pollution par les hydrocarbures varient considérablement d'une année sur l'autre. En conséquence, le niveau des contributions annuelles à verser aux Fonds a lui aussi varié d'une année à l'autre, comme le montre le graphique ci-dessus.

Des appels de contributions lancés par le Fonds de 1971 au fil des ans, la somme de £1 134 000 restait impayée au 31 décembre 2000. Quant à ceux lancés par le Fonds de 1992 depuis 1996, un montant de £454 000 restait impayé au 31 décembre 2000.

En octobre 2000, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 se sont dits satisfaits de la situation des paiements des contributions.

CONTRIBUTIONS AUX FONDS DE 1971 ET 1992 POUR 1999 ET 2000

Organisation	Année des contributions annuelles	Décision de l'organe directeur		Fonds général/ Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total exigible £	Année de réception des hydrocarbures	Montant à percevoir par tonne £		
FONDS DE 1971	1999	octobre 1999	1er appel de contributions	<i>Nakhodka</i> Japon	1 000 000	1996	0,0008178		
				<i>Osung N°3</i> République de Corée/Japon	5 300 000	1996	0,0043189		
				Crédit <i>Haven</i> Italie	-2 500 000	1990	-0,0026328		
	2000	octobre 2000	1er appel de contributions	Aucun appel de contributions					
				2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions				
					<i>Nissos Amorgos</i> Venezuela	25 000 000 Maximum ¹	1996	0,0203583	
FONDS DE 1992	1999	octobre 1999	1er appel de contributions	Crédit <i>Osung N°3</i> provisoire République de Corée/Japon	-3 700 000	1996	-0,0056367		
				2ème appel de contributions	<i>Nakhodka</i> Japon	13 000 000	1996	0,0134974	
					<i>Erika</i> France	40 000 000	1998	0,0357300	
	2000	octobre 2000	1er appel de contributions	Fonds général	7 500 000	1999	0,0066372		
				<i>Nakhodka</i> Japon	17 000 000	1996	0,0255255		
				<i>Erika</i> France	25 000 000	1998	0,0224014		
				2ème appel de contributions	<i>Nakhodka</i> Japon	18 000 000 Maximum ¹	1996	0,0270270	
					<i>Erika</i> France	25 000 000 Maximum ¹	1998	0,0224014	

¹ À facturer pour autant que cela soit nécessaire pour paiement au cours du deuxième semestre de 2001

9 GROUPE DE TRAVAIL DU FONDS DE 1992 SUR L'INTERPRÉTATION DE LA DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE' TELLE QUE FIGURANT DANS LES CONVENTIONS DE 1992

En octobre 1998, l'Assemblée a créé un Groupe de travail chargé d'examiner notamment les circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état léger relèverait de la définition du terme 'navire' telle qu'énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992.

Lors d'une réunion tenue en avril 1999 sous la présidence de M. John Wren (Royaume-Uni), le Groupe de travail est parvenu aux conclusions suivantes:

- i) le terme 'hydrocarbures' figurant dans la réserve émise à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile désigne les hydrocarbures minéraux persistants, tels que définis à l'article I.5 de la Convention;
- ii) l'expression 'autres cargaisons' figurant dans la réserve devrait être interprétée comme signifiant non seulement les cargaisons solides en vrac mais aussi les hydrocarbures non persistants;
- iii) en conséquence de quoi, la réserve de l'article I.1 devrait s'appliquer à tous les navires-citernes, et non seulement aux minéraliers-vraquiers-pétroliers (navires OBO);
- iv) l'expression 'tout voyage' devrait être interprétée d'une manière littérale et ne pas être limitée au premier voyage sur lest suivant le transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants;
- v) un navire-citerne ayant transporté une cargaison d'hydrocarbures persistants ne relèverait pas du champ d'application de la définition s'il était établi qu'il n'y avait pas à bord de résidus d'un tel transport; et
- vi) c'est normalement au propriétaire du navire qu'il incombe d'établir qu'il n'y a pas à bord de son navire de résidus d'une cargaison précédente d'hydrocarbures persistants.

L'Assemblée a examiné le rapport du Groupe de travail à sa session d'octobre 1999.

Dans un document présenté à l'Assemblée, les délégations de l'Australie, du Canada, des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont exprimé l'opinion suivante:

- i) un pétrolier spécialisé (c'est-à-dire un pétrolier capable de transporter des hydrocarbures et persistants et non persistants) est toujours un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
- ii) la réserve émise dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux navires et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non persistants, et d'autres cargaisons.

Lors des délibérations au sein de l'Assemblée, plusieurs délégations ont dit être favorables à l'interprétation proposée par le Groupe de travail, tandis que d'autres n'étaient pas d'accord avec ces conclusions et ont souscrit aux points de vue émis dans le document présenté par les quatre délégations. Une délégation a estimé que la question primordiale était celle de la définition du terme 'hydrocarbures' figurant dans la Convention, définition qui se limitait aux seuls 'hydrocarbures persistants', et a fait valoir que, juridiquement parlant, il ne serait pas possible d'élargir l'interprétation de la définition du terme 'navire' au-delà de celle proposée par le Groupe de travail.

L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devait examiner la question plus avant.

Le Groupe de travail s'est de nouveau réuni en avril 2000 pour examiner les questions en jeu, en prenant appui sur de nouveaux documents soumis par plusieurs délégations.

Résumant les délibérations du Groupe de travail sur les travaux de sa deuxième session, le

Président a rappelé les conclusions de la première réunion du Groupe de travail, où la majorité avait souscrit au point de vue selon lequel un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' dans les circonstances décrites ci-dessus. Il a noté que, à sa deuxième réunion, le Groupe de travail avait examiné les préoccupations persistantes d'un certain nombre de délégations au sujet de cette définition et que lors des discussions qui y avaient eu lieu, des explications et des justifications supplémentaires avaient été données aux fins de l'adoption de l'interprétation plus restrictive dans la plupart des circonstances, et que cette approche était à présent généralement acceptée. Il a relevé toutefois que la question de l'applicabilité de la définition aux transporteurs de brut spécialisés continuait de poser problème et que, de l'avis de la majorité des délégations intervenues dans les débats, la Convention devrait toujours s'appliquer à ces navires-citernes. Cependant,

comme il serait rare qu'il n'y ait pas de résidus d'hydrocarbures persistants à bord de ces transporteurs, l'on supposerait toujours qu'il y en a et ce serait au propriétaire du navire d'établir le contraire.

Le Groupe de travail a décidé de conserver les conclusions formulées à sa première réunion pour ce qui est des circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans les Conventions de 1992.

À sa session d'octobre 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 a fait siennes les conclusions du Groupe de travail. L'Assemblée a noté que le Groupe de travail avait exprimé l'idée que le Groupe de travail chargé de se pencher sur le régime international d'indemnisation pourrait examiner toute ambiguïté qui pouvait subsister quant à la définition du terme 'navire' (voir la section 10).



Session de l'Assemblée

10 GROUPE DE TRAVAIL DU FONDS DE 1992 SUR LE RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

En avril 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un Groupe de travail intersessions chargé d'examiner la question de savoir si le régime international d'indemnisation créé en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992 continuait de répondre aux besoins de la communauté internationale. Ce Groupe de travail a été doté du mandat suivant:

- a) procéder à un échange de vues général préliminaire, sans tirer de conclusions, sur la question de savoir s'il y avait lieu d'améliorer le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992;
- b) dresser une liste de questions susceptibles de mériter un complément d'examen afin de veiller à ce que le régime d'indemnisation réponde bien aux besoins de la société.

Le Groupe de travail s'est réuni le 6 juillet 2000 sous la présidence de M. Alfred Popp QC (Canada).

Le Groupe de travail est convenu d'inclure les points ci-après dans la liste des questions susceptibles de mériter un complément d'examen:

- Hiérarchisation des demandes/traitement prioritaire (y compris les délais de prescription)
- Application uniforme des Conventions
- Sanctions pour non-soumission des rapports sur les hydrocarbures
- Dissolution et liquidation du Fonds
- Plafonds d'indemnisation
- Prise en compte de la qualité des navires utilisés pour le transport des hydrocarbures dans le calcul des contributions
- Dommages causés à l'environnement

L'examen des questions ci-après avait également été proposé mais, faute de temps, celles-ci n'avaient pas été étudiées par le Groupe de travail:

- Est-il possible d'améliorer la coopération avec les propriétaires de navires?
- Les Conventions empêchent-elles de prendre des mesures de sauvegarde?
- Faut-il relever le montant de limitation du propriétaire dans le cas des navires transportant des cargaisons susceptibles de causer des dommages par pollution particulièrement graves?
- Canalisation de la responsabilité (article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile)
- Recours éventuel à la médiation avant que des poursuites judiciaires ne soient engagées
- Restriction des conditions d'application du droit qu'a le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité
- Éclaircissements à apporter à la définition du terme 'navire', notamment en ce qui concerne l'application des Conventions aux engins exploités au large
- Champ d'application géographique des Conventions dans les régions où aucune zone économique exclusive n'a été établie
- Plus de précision dans les dispositions régissant le dépôt et le traitement des demandes d'indemnisation
- Mesures visant à réduire les délais de versement des indemnités
- Recevabilité des demandes au titre des coûts fixes
- Recevabilité des demandes au titre du coût des opérations d'assistance

C'est à sa session d'octobre 2000 que l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné le rapport du Groupe de travail.

En présentant son rapport à l'Assemblée, le Président du Groupe de travail a rappelé à l'Assemblée que le régime international d'indemnisation établi en vertu des Conventions fonctionnait avec succès depuis plus de 20 ans et que c'était l'un des meilleurs mécanismes d'indemnisation en place. Il a fait valoir qu'au fil des ans la grande majorité des demandes d'indemnisation relevant de ce régime avait été

réglée à l'amiable par voie de négociations et a dit n'avoir connaissance de l'existence d'aucun autre système mondial de ce type. Selon lui, l'Assemblée ne devrait pas se laisser distraire par les quelques affaires importantes dont les tribunaux avaient été saisis. Le Président du Groupe de travail a fait observer que, comme tout système vivant, le régime devait être actualisé en fonction de l'expérience acquise pour pouvoir s'adapter aux besoins changeants de la société et assurer sa survie en continuant de présenter un intérêt pour les États. Il a également émis l'avis qu'il conviendrait d'établir rapidement une distinction entre les questions pour lesquelles il était possible d'obtenir des améliorations dans le cadre actuel des textes des Conventions de 1992 et celles pour lesquelles on ne pourrait obtenir d'améliorations qu'en apportant des modifications en bonne et due forme aux Conventions. Il a souligné que, si l'on devait poursuivre les efforts entrepris, il serait nécessaire d'établir, le moment venu, une liste restreinte de points essentiels à l'amélioration du système.

Lors des délibérations au sein de l'Assemblée, bon nombre de délégations ont souligné que le régime international mis en place par les Conventions de 1992 avait, d'une manière générale, très bien fonctionné et que toute révision qui lui serait apportée devait être menée de telle sorte que le système soit à la fois préservé et renforcé. Il a également été souligné que ce régime constituait à l'échelle mondiale un système d'indemnisation des victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et qu'il importait de maintenir la dimension mondiale de ce régime. On a fait valoir que des enseignements devaient être tirés de l'expérience acquise à l'occasion de plusieurs des grands sinistres dont les FIPOL avaient eu à connaître ces dernières années.

Plusieurs délégations ont incité à la prudence lors de toute révision et ont souligné qu'il n'y avait pas lieu de procéder à des modifications par simple souci de changement mais qu'il convenait de restreindre la révision à des questions pour lesquelles les changements seraient véritablement justifiés.

Il a été souligné qu'il faudrait déterminer soigneusement les questions qu'il y aurait lieu de retenir pour une éventuelle révision des Conventions de 1992, afin de pouvoir procéder à cette révision dans des délais raisonnables. Un certain nombre de délégations ont indiqué qu'il convenait de se concentrer sur les questions les plus importantes, celles qui seraient clairement source d'avantages pour les demandeurs, et ont donné le relèvement des plafonds d'indemnisation prévus dans les Conventions de 1992 comme exemple de ce que l'on peut obtenir en se fixant des objectifs réalistes. D'autres délégations, quoique conscientes du besoin de mener à bien les travaux dans des délais raisonnables, ont estimé que le mandat du Groupe de travail ne devrait pas être indûment limité aussi tôt et qu'il convenait de donner au Groupe de travail la possibilité d'examiner de nouvelles questions. Il a été suggéré de lui laisser le soin de réfléchir à l'ampleur de son examen de la question.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a chargé le Groupe de travail de poursuivre ses travaux dans le cadre du mandat révisé ci-après:

- a) procéder à un échange de vues sur la nécessité et la possibilité d'améliorer le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention portant création du Fonds de 1992;
- b) continuer d'examiner les questions dont le Groupe de travail a reconnu l'importance pour améliorer le régime d'indemnisation et formuler les recommandations pertinentes à leur sujet;
- c) faire rapport à l'Assemblée, à sa session d'octobre 2001, sur l'avancement de ses travaux et formuler des recommandations concernant la poursuite de ces travaux.

Le Groupe de travail se réunira les semaines du 12 mars et du 25 juin 2001.

11 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

11.1 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 2000

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 2000, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 96 événements. Le

total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève à plus de £263 millions (US\$438 millions).

Le Fonds de 1971 a effectué des versements de plus de £2 millions à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière à la suite des sinistres ci-après, pour lesquels toutes les demandes d'indemnisation de tiers ont été réglées.

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
<i>Antonio Gramsci</i>	Suède	1979	£9,2 millions
<i>Tanio</i>	France	1980	£18,7 millions
<i>Ondina</i>	République fédérale d'Allemagne	1982	£3,0 millions
<i>Thuntank 5</i>	Suède	1986	£2,4 millions
<i>Rio Orinoco</i>	Canada	1990	£6,2 millions
<i>Haven</i>	Italie	1991	£30,3 millions
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7,2 millions
<i>Toyotaka Maru</i>	Japon	1994	£5,1 millions
<i>Senyo Maru</i>	Japon	1995	£2,3 millions
<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	1997	£7,9 millions

En outre, le Fonds de 1971 a versé des indemnités de plus de £2 millions au titre des sinistres ci-après, pour lesquels des demandes d'indemnisation de tiers sont toujours en suspens. Pour plusieurs des événements énumérés, tels que l'*Aegean Sea*, le *Braer*, le *Sea Prince* et le *Sea Empress*, des indemnités conséquentes ont également été versées par le propriétaire du navire ou son assureur.

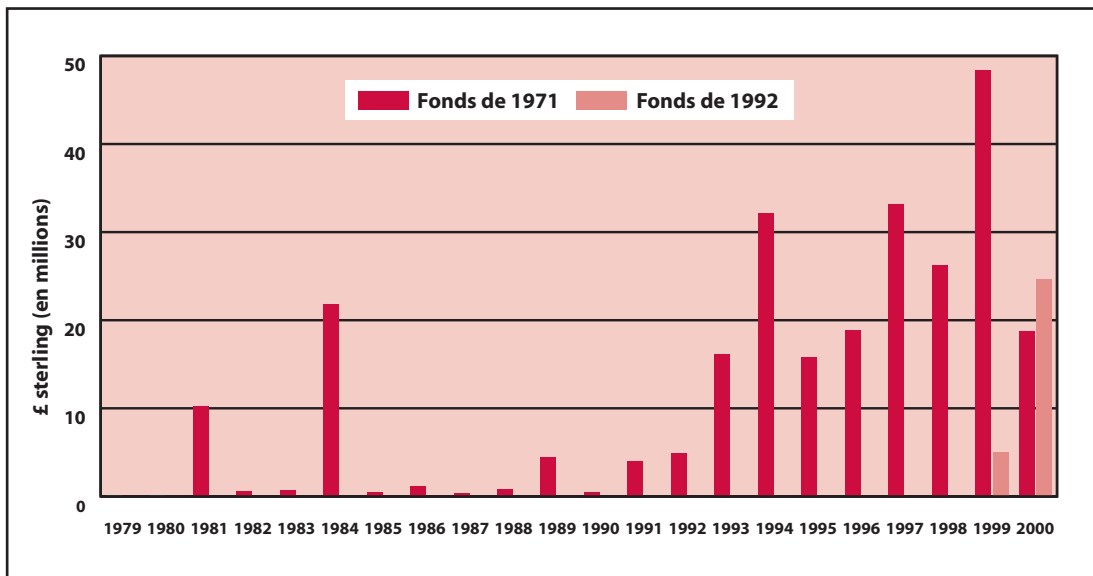
Comme le montre le graphique situé au verso, les sommes versées par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation ont été bien plus élevées ces huit

dernières années qu'elles ne l'avaient été durant la période allant jusqu'en 1992.

L'annexe XVII du présent rapport contient un récapitulatif de tous les sinistres pour lesquels le Fonds de 1971 a effectué des versements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière, ou pour lesquels il pourrait être appelé à le faire. Elle énumère également d'autres sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, mais pour lesquels il n'a finalement pas eu à payer d'indemnités.

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
<i>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£5,2 millions
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£42,7 millions
<i>Keumdong N°5</i>	République de Corée	1993	£11,1 millions
<i>Sea Prince</i>	République de Corée	1995	£10,6 millions
<i>Yuil N°1</i>	République de Corée	1995	£14,5 millions
<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	1996	£24,5 millions
<i>Nakhodka²</i>	Japon	1997	£43,3 millions

² En outre, le Fonds de 1992 a payé £29,7 millions.



Fonds de 1971 et Fonds de 1992: paiement des demandes d'indemnisation

Au fil des ans, le montant des indemnités réclamées au Fonds de 1971 a considérablement augmenté. Dans plusieurs affaires récentes, le montant total des demandes soumises dépasse en effet largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971. Des demandes ont également été présentées qui, de l'avis du Fonds de 1971, ne relèvent pas de la définition des dommages par pollution, telle que figurant dans les Conventions. D'autres demandes encore, tout en étant recevables dans leur principe, portent néanmoins sur des montants que le Fonds estime fortement exagérés. De ce fait, le Fonds de 1971 et des demandeurs sont engagés dans de longues procédures judiciaires. Dans ces conditions, le Fonds de 1971 éprouve de plus en plus de difficultés à atteindre son objectif, qui est d'honorer rapidement les demandes jugées recevables.

Sinistres survenus en 2000 dans le cadre desquels le Fonds de 1971 a été amené à intervenir

En 2000, le Fonds de 1971 a reçu notification de deux sinistres susceptibles de donner lieu à des demandes d'indemnisation à son encontre: ceux de l'*Al Jaziah 1* et du *Natuna Sea*.

En mars 2000, l'*Al Jaziah 1* a sombré au large d'Abou Dhabi (Émirats arabes unis), laissant s'échapper de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures, qui ont contaminé les zones côtières. Quelque 430 tonnes d'hydrocarbures restées à bord ont été

enlevées avant que le navire n'ait été redressé et amené au port. Les Émirats arabes unis sont partie à la Convention portant création du Fonds de 1971 mais aussi à la Convention portant création du Fonds de 1992. Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 sont tous deux amenés à intervenir dans le cadre de ce sinistre.

Le 3 octobre 2000, le *Natuna Sea* s'est échoué dans le détroit de Singapour, déversant quelque 7 000 tonnes de pétrole brut, qui a touché Singapour, la Malaisie et l'Indonésie; il a fallu procéder à des opérations de nettoyage dans les trois pays, dont les secteurs de la pêche auraient été touchés. Étant donné qu'à la date du sinistre, la Malaisie était partie à la Convention portant création du Fonds de 1971, Singapour à la Convention portant création du Fonds de 1992 et l'Indonésie n'était partie ni à l'une ni à l'autre, les Fonds de 1971 et de 1992 pourraient être tous deux amenés à intervenir.

Sinistres d'années antérieures non encore réglés par le Fonds de 1971

Au 31 décembre 2000, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour 14 sinistres intervenus avant 2000 et intéressant le Fonds de 1971. La situation à l'égard de certains de ces sinistres est résumée ci-dessous.

S'agissant du sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), des demandes représentant au total environ

£96 millions ont fait l'objet d'une action au pénal. Le Fonds de 1971 a versé environ £5,2 millions à titre d'indemnisation, et l'assureur P & I du propriétaire du navire, environ £3,2 millions. En septembre 1999, le Gouvernement espagnol a présenté une étude menée par l'Instituto Español de Oceanografía, laquelle fait le bilan des pertes subies par les demandeurs dans les secteurs de la pêche et de la mariculture, et un accord provisoire est intervenu en octobre 2000 sur le montant des demandes approuvées. Dans le cadre des poursuites engagées, des questions complexes ont été soulevées quant à la répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et l'État espagnol. Une soixantaine de demandeurs ont engagé des poursuites au civil portant sur des demandes d'indemnisation représentant un total de £85 millions. La question s'est posée de savoir si ces demandes étaient ou non frappées de prescription. Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 procèdent actuellement à des échanges sur la question de la répartition des responsabilités et sur celle de la prescription.

En ce qui concerne le sinistre du *Braer* (Royaume-Uni, 1993), fin octobre 1995, le Fonds de 1971 avait versé environ £40,6 millions à titre d'indemnisation, et l'assureur P & I du propriétaire du navire quelque £4,3 millions. Des demandes s'élevant à £80 millions ont donné lieu à des poursuites judiciaires à Edimbourg. Le montant total des demandes présentées dépassait le maximum disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971, à savoir 60 millions de DTS (£50,6 millions). Compte tenu de l'incertitude planant sur les demandes en instance, le Comité exécutif avait décidé, en octobre 1995, de suspendre tout nouveau paiement d'indemnités. Depuis lors, plusieurs demandes ont été soit retirées soit rejetées par le tribunal, tandis que d'autres ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable, de telle sorte que les demandes en instance devant les tribunaux s'élèvent à présent à £7,6 millions. En octobre 1999, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à faire des paiements partiels aux demandeurs dont la demande avait été admise mais non acquittée, sous réserve que le montant total des demandes encore en souffrance devant les tribunaux et des demandes admises mais non acquittées soit inférieur à £20 millions. En avril 2000, l'Administrateur a décidé que le Fonds de 1971

devrait payer 40% des demandes admises mais non acquittées. À la suite de cette décision, le Fonds de 1971 a payé £2 millions à titre d'indemnisation en 2000.

Pour ce qui est du sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996), des demandes ont été approuvées à raison de £32,4 millions. L'assureur du propriétaire du navire a versé £6,9 millions et le Fonds de 1971 £24,5 millions. Un certain nombre de demandeurs ont saisi les tribunaux de leurs demandes, mais bon nombre de celles-ci ont été soit réglées soit retirées de la procédure. Les demandes restantes sont en cours d'examen. Le propriétaire a entamé une action en limitation. En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devait tenter une action récursoire contre l'autorité portuaire de Milford Haven dans le but de recouvrer les sommes qu'il avait versées à titre d'indemnités.

Le sinistre du *Nakhodka* (Japon, 1997) a été le premier événement dans le cadre duquel à la fois le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont été amenés à intervenir. Des demandes s'élevant au total à £233 millions ont été reçues. Ce montant dépasse le montant maximal disponible auprès des Fonds de 1971 et de 1992 (135 millions de DTS ou £115 millions), et en conséquence les versements des Fonds de 1971 et de 1992 sont actuellement limités à 70% des dommages subis par chaque demandeur. Au total, le Fonds de 1971 a versé £43,3 millions aux demandeurs, et le Fonds de 1992 £29,7 millions. Le propriétaire et son assureur ont effectué des versements pour un montant total de £3 millions. Les Comités exécutifs ont décidé que les FIPOL devaient s'opposer à toute tentative du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Les FIPOL ont engagé une action récursoire contre le propriétaire du navire, son assureur, la société mère du propriétaire et le registre maritime russe de la navigation.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de £26 millions ont été déposées auprès de l'Agence des demandes d'indemnisation dans le cadre du sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997). Des demandes ont été approuvées pour un montant de £14,3 millions. Des demandes correspondant à des montants importants ont fait l'objet de poursuites, mais certaines d'entre elles ont été retirées de la procédure en fin d'année 2000. Compte tenu de l'incertitude quant au

montant total des demandes, les paiements sont actuellement limités à 25% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur.

11.2 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1992 entre 1996 et 2000

Depuis sa création en mai 1996, le Fonds de 1992 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de six événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à plus de £29,9 millions, dont £29,7 millions concernent le seul sinistre du *Nakhodka*.

Sinistres survenus en 2000 dans lesquels le Fonds de 1992 a été amené à intervenir

En 2000, le Fonds de 1992 a été amené à intervenir dans deux sinistres qui ont entraîné, ou risquent d'entraîner, des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992, mais aussi du Fonds de 1971: l'*Al Jaziah 1* et le *Natuna Sea* (voir la page 38).

Le Fonds de 1992 a également été notifié d'un sinistre survenu en Grèce, à bord du *Slops*. Le Comité exécutif a cependant décidé que le *Slops*, en tant qu'installation de réception des déchets mazoutés, ne devait pas être considéré comme un 'navire' au sens que donnent à ce terme les Conventions de 1992 et que celles-ci ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Sinistres d'années antérieures non encore réglés par le Fonds de 1992

À la date du 31 décembre 2000, cinq sinistres (un en Allemagne (1996), le *Nakhodka* (Japon, 1997), le *Mary Anne* (Philippines, 1999), le *Dolly* (Martinique, France, 1999) et l'*Erika* (France, 1999)), survenus

avant 2000, ont donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992, ou pourraient le faire à l'avenir.

Il est question du sinistre du *Nakhodka* à la page 39, car le Fonds de 1971 était lui aussi concerné par ce sinistre. Le Fonds de 1992 a payé £29,7 millions à titre d'indemnités, et ce en plus des £43,3 millions à la charge du Fonds de 1971.

Le sinistre de l'*Erika* (France, 1999) est l'un des plus graves que les FIPOL aient été amenés à traiter. Alors qu'il transportait 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, l'*Erika* s'est brisé en deux par gros temps dans le golfe de Gascogne, à une cinquantaine de kilomètres au large des côtes bretonnes. Les deux parties de l'épave ont coulé par une centaine de mètres de fond. Environ 16 000 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées, polluant quelque 400 kilomètres de côtes. Les hydrocarbures restant dans les épaves ont été pompés au cours de l'été 2000. Des demandes d'indemnisation pour des montants importants ont été déposées. L'on s'attend d'ailleurs à ce que le montant total des demandes dépasse le montant total des sommes disponibles à titre d'indemnisation en vertu des Conventions de 1992. Le Gouvernement français et TotalFina SA se sont engagés à ne faire valoir leurs demandes d'indemnisation que si et dans la mesure où tous les autres demandeurs auront été intégralement indemnisés. Vu l'incertitude quant au montant total des demandes approuvées, notamment dans le secteur touristique, le Comité exécutif a décidé en juillet 2000 de limiter dans un premier temps les indemnités versées par le Fonds de 1992 à 50% du montant du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur. L'assureur P & I du propriétaire du navire a effectué des paiements provisoires au titre de 852 demandes, pour un montant total de FF32 millions (£3,1 millions).

12 L'AVENIR

En 2001, les Fonds de 1971 et de 1992 auront l'un et l'autre à relever un certain nombre de défis.

L'augmentation sensible du nombre des membres du Fonds de 1992 est en effet prévue, à mesure que les États Membres du Fonds de 1971 ratifient la Convention portant création du Fonds de 1992, et qu'adhèrent au Fonds de 1992 des États qui n'étaient pas membres du Fonds de 1971.

Le Groupe de travail créé par le Fonds de 1992 pour réfléchir aux améliorations à apporter au mécanisme international d'indemnisation tiendra, dans la première moitié de 2001, plusieurs réunions importantes. L'Assemblée examinera le rapport du Groupe de travail à sa session d'octobre 2001.

Si le Fonds de 1971 a pu en grande partie régler les graves problèmes entraînés par la baisse rapide

du nombre de ses membres et le rétrécissement de l'assiette des contributions, la liquidation du Fonds de 1971 va demander cependant plusieurs années d'un effort soutenu. Cette liquidation étant conditionnée par le règlement de l'ensemble des demandes d'indemnisation liées à des sinistres relevant de ce Fonds, le Secrétariat entend multiplier les efforts pour résoudre les problèmes qui subsistent. Le Secrétariat va en outre s'attacher à régler dans les meilleurs délais les demandes d'indemnisation nées de sinistres relevant du Fonds de 1992, en particulier l'affaire du *Nakhodka* et celle de l'*Erika*.

Nous entendons étendre dans le cadre des FIPOL la place qu'occupent déjà les technologies de l'information. Une utilisation plus large de ces technologies devrait accélérer le règlement des demandes d'indemnisation et permettre aux Fonds de servir mieux encore et les États Membres et les victimes de marées noires.

13 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2000

Le Rapport donne dans cette section des détails concernant les sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2000, retraçant l'évolution des diverses affaires au cours de l'année 2000 et indiquant la position adoptée par les organes directeurs à l'égard des demandes d'indemnisation. Il ne s'agit pas de rapporter en entier les débats des organes directeurs.

Les montants des demandes ont été arrondis. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 31 décembre 2000, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992, pour lesquelles le taux de change utilisé est celui applicable à la date du paiement.



La poupe de l'Erika

14 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

14.1 VISTABELLA

(Caraiïbes, 7 mars 1991)

Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportant environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, a coulé par plus de 600 mètres de fond à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.

La barge *Vistabella* n'était couverte par aucun Club P & I; elle avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité, mais cette dernière a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire est estimé à FF2 354 000 (£225 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire ne sera vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans être assuré de manière appropriée. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.

Le Fonds de 1971 a versé des indemnités s'élevant à FF8,1 millions (£986 500) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques, et aux autorités des îles Vierges britanniques.

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

Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a déclaré que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'était pas applicable, étant donné que le *Vistabella* battait le pavillon d'un État (Trinité-et-Tobago) qui n'était

pas partie à cette Convention, et a donc appliqué le droit français. Le tribunal a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier. Le tribunal a déclaré qu'il n'était pas compétent pour examiner la demande récursoire du Fonds de 1971 pour les dommages causés dans les îles Vierges britanniques et lui a accordé le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français.

Le Fonds de 1971 a estimé que le jugement était erroné sur deux points. Tout d'abord, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui fait partie de la législation française, s'appliquait en cas de dommages causés dans un État partie à cette Convention, quel que soit l'État d'immatriculation du navire. Ensuite, les tribunaux français avaient compétence, en vertu de cette Convention, pour examiner des demandes pour dommages causés dans un État partie quelconque (y compris les îles Vierges britanniques). Le Fonds de 1971 a néanmoins décidé de ne pas faire appel de ce jugement à propos de l'applicabilité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, étant donné que ce jugement n'aurait guère valeur de précédent pour d'autres affaires et que le tribunal avait accordé au Fonds de 1971 le remboursement intégral du montant versé par celui-ci pour les dommages causés dans les territoires français; de plus, le Fonds de 1971 n'avait versé qu'un montant infime pour les dommages survenus à l'extérieur de ces territoires.

Le propriétaire du navire et l'assureur ont interjeté appel de cette décision.

La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Dans son jugement, qui portait principalement sur des questions de procédure, la cour a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre, du fait que le critère d'applicabilité était le lieu où avait été causé le dommage et non pas l'État du pavillon du navire concerné. La cour a également estimé que la Convention s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur et que ceci s'appliquait aussi à l'égard d'un assureur auprès duquel le propriétaire de la barge avait contracté une

assurance sans y avoir été obligé, puisque la barge transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.

Le tribunal de première instance a été de nouveau saisi. Dans un jugement rendu en mars 2000, celui-ci a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 la somme de FF8 239 858 (£790 000), plus les intérêts.

L'assureur a fait appel du jugement.

14.2 AEGEAN SEA

(Espagne, 3 décembre 1992)

Le sinistre

Par gros temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (56 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de brut, s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière restait pratiquement intacte. Les hydrocarbures restés dans la section arrière ont été récupérés par des assistants travaillant à partir du littoral. La quantité déversée est inconnue, mais il semble que la majorité de la cargaison ait été consumée par l'incendie ou se soit dispersée en mer. Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits, ainsi que l'estuaire abrité de la Ría de Ferrol. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et son assureur P & I - la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club) - ont mis en place un bureau conjoint des demandes d'indemnisation à La Corogne.

Des demandes s'élevant au total à quelque Ptas 22 750 millions (£86 millions) ont été présentées devant le tribunal pénal de La Corogne au titre des pertes subies par des pêcheurs et des ramasseurs de mollusques et crustacés et des frais relatifs aux opérations de nettoyage.

Soixante-trois demandes représentant au total un montant de Ptas 24 255 millions (£92 millions)

ont également été présentées devant le tribunal civil de La Corogne par plusieurs entreprises et particuliers du secteur de la mariculture principalement, qui n'avaient pas soumis de demande dans le cadre de la procédure pénale mais avaient indiqué lors de cette procédure qu'ils présenteraient des demandes ultérieurement dans le cadre d'une procédure civile.

Le UK Club a aussi présenté des demandes devant le tribunal civil au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde associées aux opérations d'assistance pour un montant de Ptas 1 182 millions (£4,5 millions). En octobre 2000, ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de Ptas 661 millions (£2,5 millions).

Le montant total des demandes soumises devant les tribunaux pénal et civil est de Ptas 48 187 millions (£182 millions).

Étant donné l'incertitude qui plane sur le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, le Comité exécutif a initialement décidé de limiter les paiements du Fonds de 1971 à 25% des préjudices subis par chaque demandeur. Ce chiffre a été porté à 40% en octobre 1994.

Huit cent trente-huit demandes d'indemnisation ont été honorées à raison d'un montant total de Ptas 1 712 millions (£7,7 millions), dont le UK Club a payé Ptas 782 millions (£3,2 millions) et le Fonds de 1971, Ptas 930 millions (£4,5 millions).

Procédure pénale

Une procédure pénale a été engagée auprès du tribunal pénal de première instance de La Corogne à l'encontre du capitaine de l'*Aegean Sea* et du pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne. Le tribunal a examiné non seulement les aspects pénaux de l'affaire mais aussi les demandes d'indemnisation qui avaient été présentées dans le cadre de la procédure pénale à l'encontre du propriétaire du navire, du capitaine, du UK Club, du Fonds de 1971, du propriétaire de la cargaison se trouvant à bord de l'*Aegean Sea* et du pilote.

Dans un jugement rendu en avril 1996, le tribunal a déclaré que le capitaine et le pilote étaient tous deux coupables de négligence criminelle. Chacun a été condamné à une amende de Ptas 300 000 (£1 120). Le capitaine, le pilote et l'État espagnol

ont fait appel du jugement mais, en juin 1997, la cour d'appel a confirmé le jugement.

Décisions des tribunaux relatives aux demandes d'indemnisation

Si un demandeur n'a pas apporté les preuves du montant des préjudices subis, le calcul, en vertu du droit espagnol, peut être renvoyé à la procédure d'exécution du jugement. Dans ce cas, le tribunal est tenu de déterminer les critères à appliquer pour l'évaluation du montant des pertes subies. Dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, le tribunal de première instance et la cour d'appel ont jugé insuffisants les éléments de preuve présentés par de nombreux demandeurs pour justifier ledit montant. De l'avis des tribunaux, seulement six demandes, d'un montant total de Ptas 815 millions (£3,1 millions), étaient suffisamment étayées. Toutes les autres demandes, d'un montant total d'environ Ptas 16 110 millions (£61 millions), ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement.

Exécution du jugement de la cour d'appel

Le Fonds de 1971 a demandé au tribunal de suspendre la procédure d'exécution du jugement de la cour d'appel étant donné que les éléments de preuve mentionnés dans les argumentations étaient incomplets. En octobre 1999, le juge a décidé d'accorder trois mois de plus au Fonds pour présenter ses conclusions.

En février 2000, cinq groupes de demandeurs ont présenté des pièces justificatives à l'appui de leurs demandes, dont un rapport établi par un expert nommé par le tribunal concernant les pertes subies par un groupe de négociants de poisson et de mollusques et crustacés; le calcul des pertes des demandeurs selon les critères établis par la cour d'appel pour l'exécution du jugement; et les rapports de deux comptables contenant les calculs relatifs à deux demandes. Le tribunal a donc décidé de lever la suspension de la procédure.

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à convenir avec les demandeurs de prier le tribunal de suspendre l'action en justice. À la demande de la majorité des demandeurs parties à la procédure d'exécution du jugement, ainsi que du Fonds de 1971, du propriétaire du navire et du UK Club, le tribunal a suspendu la procédure concernant ces demandeurs. Trois demandeurs en cause dans la procédure d'exécution du jugement n'ont pas approuvé la suspension de cette procédure. La

procédure relative à leurs demandes se poursuit donc devant le tribunal de La Corogne.

Prêts accordés aux demandeurs

En juin 1997, le Comité exécutif a été informé de la décision du Gouvernement espagnol de fournir une facilité de crédit de Ptas 10 000 millions (£38 millions) aux entreprises d'aquaculture, et de Ptas 2 500 millions (£9,4 millions) aux ramasseurs de mollusques et crustacés et aux pêcheurs. Cette facilité de crédit a été instituée par l'intermédiaire d'une banque d'État espagnole.

Ces facilités de crédit prévoient que les demandeurs cèdent irrévocablement à la banque leurs droits à toute indemnisation qui pourrait leur être due du fait du sinistre de l'*Aegean Sea* et conviennent d'aider le gouvernement à prendre toutes les dispositions requises pour obtenir une indemnisation de la part du Fonds de 1971 ou de toute autre partie. Selon les conditions prévues, les demandeurs gardent leur droit à percevoir des indemnités dépassant le montant des prêts.

Montant maximal payable en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971

En vertu de l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le montant de limitation applicable à l'*Aegean Sea* en droits de tirage spéciaux (DTS) est converti dans la monnaie nationale suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport au DTS à la date de constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire. En décembre 1992, le tribunal pénal de La Corogne a ordonné au propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation, d'un montant de Ptas 1 121 219 450 (£4,2 millions). Le fonds de limitation a été constitué par le biais d'une garantie bancaire fournie par le UK Club pour le compte du propriétaire du navire à raison d'un montant fixé par le tribunal.

Cette conversion du montant maximal payable en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971, soit 60 millions de DTS, devrait, de l'avis du Fonds de 1971, se faire suivant le taux appliqué pour la conversion du montant de limitation du propriétaire du navire (voir l'article 1.4). La valeur du DTS en pesetas à la date de constitution du fonds de limitation était de 1 DTS = Ptas 158,55789. Par conséquent, le montant maximal d'indemnisation payable en ce

qui concerne le sinistre de l'*Aegean Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 (60 millions de DTS) converti en pesetas selon le taux en vigueur à cette date est de Ptas 9 513 473 400 (£36 millions).

Principales questions en suspens

Trois grandes questions restent en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*:

- le calcul du montant des pertes, à l'exception de celles pour lesquelles un montant a été déterminé par les tribunaux;
- la répartition des responsabilités entre l'État espagnol et le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971; et
- la question de la prescription opposable aux demandeurs ayant intenté une action devant les tribunaux civils

Calcul du montant des pertes

En septembre 1999, le Gouvernement espagnol a présenté au Fonds de 1971 une étude effectuée par l'Institut espagnol d'océanographie (Instituto Español de Oceanografía) (IEO), pour évaluer les pertes subies par les pêcheurs et les ramasseurs de mollusques et crustacés ainsi que par les demandeurs du secteur de la mariculture. L'IEO avait estimé que le montant des pertes subies par les pêcheurs et les ramasseurs de mollusques et crustacés se situait entre Ptas 4 110 millions (£15,5 millions) et Ptas 4 731 millions

(£17,9 millions), alors que le montant des pertes subies par le secteur de la mariculture s'élevait à Ptas 8 329 millions (£31,4 millions). Une abondante documentation a été soumise sur les pertes subies par les entreprises du secteur de la mariculture. L'évaluation effectuée par l'IEO ne couvre pas toutes les demandes émanant du secteur de la pêche, de la mariculture et autres secteurs.

En 2000, un certain nombre de réunions ont été tenues entre des représentants du Gouvernement espagnol, le Gouvernement régional de Galice (Xunta de Galicia), l'Institut espagnol d'océanographie et le Fonds de 1971 pour traiter de l'évaluation du montant des pertes. Un représentant du propriétaire du navire et du UK Club ont assisté à la plupart de ces réunions. En octobre 2000, un accord provisoire a été conclu entre, d'une part, le Gouvernement espagnol et la Xunta de Galicia et, d'autre part, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club, pour ce qui est du montant recevable de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, à l'exception des demandes présentées par le propriétaire du navire et le UK Club au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde liées au sauvetage. Un accord provisoire a ensuite été conclu concernant la demande du propriétaire du navire et du UK Club. Le tableau ci-après présente les montants convenus à titre provisoire.

Demandes d'indemnisation	Montant demandé (en millions de pesetas)	Montant accepté (en millions de pesetas)
Pêcheurs et ramasseurs de mollusques et crustacés	14 222,17	3 220,77
Mariculture	20 048,24	5 183,61
Opérations de nettoyage	2 679,67	560,98
Grossistes de poisson, transporteurs & activités connexes	2 120,80	291,62
Tourisme	75,20	13,81
Coûts financiers	2 127,20	371,68
Gouvernement espagnol	1 154,50	460,23
Demande du propriétaire du navire et du UK Club au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde	1 181,59	660,81
Montants accordés par les tribunaux pénaux	4 577,63	814,51
Demandes acquittées par le UK Club et le Fonds de 1971	-	254,55
Total (en millions de Ptas)	Pts 48 187,01	Pts 11 832,55
Total (£)	£182 millions	£45 millions

Lors des réunions, on a également réfléchi à la manière de tenir compte du fait que la majeure partie de l'indemnité ne serait versée que huit années environ après le sinistre: prévoir le versement d'intérêts ou tenir compte de la dépréciation de la peseta espagnole. Ce point est actuellement en cours d'examen.

L'accord provisoire sur le montant des demandes dépend d'un accord sur les deux autres questions en souffrance, à savoir la répartition des responsabilités et la prescription.

La répartition des responsabilités

Comme indiqué plus haut, une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine de l'*Aegean Sea* et du pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne. Le tribunal pénal de première instance et la cour d'appel ont jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50% chacun, d'indemniser les victimes du sinistre. Il a également été considéré que le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre et que cette responsabilité était conjointe et solidaire. Le tribunal et la cour d'appel ont en outre déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'État espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

Il y a des divergences d'opinions entre l'État espagnol et le Fonds de 1971 quant à l'interprétation des jugements. Le Gouvernement espagnol affirme que le UK Club et le Fonds de 1971 devraient effectuer des versements à concurrence du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 (soit 60 millions de DTS) et que l'État espagnol ne devrait verser d'indemnités qu'au cas et dans la mesure où la somme totale des demandes établies dépasserait ce montant. Le Fonds, quant à lui, soutient que la répartition finale des versements émanant des diverses parties déclarées civilement responsables devrait être la suivante: le UK Club et le Fonds de 1971 verseraient 50% du montant total des indemnités pour dommages (compte tenu des limites respectivement fixées pour chacun d'eux par les Conventions), l'État payant les 50% restants. Le propriétaire du navire et le UK Club partagent l'interprétation du jugement retenue par le Fonds de 1971.

Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont échangé des avis juridiques sur cette question. Concernant ces avis juridiques, il convient de se reporter aux pages 54 et 55 du Rapport annuel de 1999.

En juin 1998, le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont conclu un accord en vertu duquel l'État espagnol s'engageait à ne pas invoquer la prescription si les autorités compétentes du Fonds décidaient d'intenter une action en recours contre l'État espagnol pour récupérer 50% des montants payés par le Fonds à titre d'indemnisation dans un délai d'un an à compter de la date de l'accord. Des accords conclus ultérieurement ont prolongé ce délai jusqu'en juin 2001.

La question de la prescription

La question de la prescription est régie par l'article VIII de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le propriétaire du navire et son assureur et par l'article 6.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971 pour ce qui est de ce dernier. Pour que sa demande ne soit pas frappée de prescription, le demandeur doit intenter une action en justice contre le Fonds dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle les dommages ont été causés ou notifier le Fonds avant l'expiration de ce délai d'une action en indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur. Dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, ce délai est arrivé à expiration pour la plupart des demandeurs le 3 décembre 1995 ou peu de temps après cette date.

Un certain nombre de demandeurs des secteurs de la pêche et de l'aquaculture ont intenté des actions au pénal contre quatre personnes. Ils n'ont pas présenté de demande d'indemnisation dans le cadre de cette procédure mais se sont seulement réservé le droit de demander réparation lors de poursuites ultérieures (c'est-à-dire des procédures civiles renvoyées à une date ultérieure une fois la procédure pénale menée à son terme) sans indiquer les montants en cause. Ces demandeurs n'ont pas intenté d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans les délais prescrits, ni informé le Fonds d'une action en indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire et du UK Club. En décembre 1995, rappelant qu'il avait précédemment décidé qu'il conviendrait d'appliquer strictement dans

chaque cas les dispositions relatives à la prescription qui figuraient dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention portant création du Fonds de 1971, le Comité exécutif a estimé que ces demandes devraient être considérées comme étant frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont échangé des avis juridiques sur cette question. D'après les opinions présentées par le Gouvernement espagnol, les demandes en cause ne sont pas frappées de prescription, alors que, selon les avis du Fonds de 1971, elles le sont bel et bien. Pour ces avis juridiques, on se reportera aux pages 57 et 58 du Rapport annuel de 1999.

Recherche d'un règlement global de toutes les questions en suspens

En 2000, des entretiens fructueux et constructifs ont eu lieu entre le Fonds de 1971 et des représentants du Gouvernement espagnol. Au cours de ces rencontres, les deux parties sont restées sur leurs positions s'agissant de la répartition des responsabilités et la question de la prescription. Les deux parties ont reconnu que c'était aux tribunaux espagnols qu'il incombait de se prononcer sur ces questions, à moins qu'on ne puisse parvenir à un règlement à l'amiable. Bien qu'elles n'aient pas modifié leurs positions, les deux parties ont reconnu qu'il y avait toujours quelque incertitude concernant l'issue de la procédure relative à ces questions très complexes.

À la session du Conseil d'administration tenue en octobre 2000, l'Administrateur a estimé que le litige relatif aux questions de la répartition des responsabilités et de la prescription risquait de traîner en longueur. Il a appelé l'attention sur le fait que le Fonds de 1971 avait pour raison d'être de verser des indemnités aux victimes des dommages par pollution. Pour ces raisons, l'Administrateur a considéré qu'un règlement global de toutes les questions en suspens serait dans l'intérêt de toutes les parties en cause.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement espagnol dans le but de parvenir à un accord avec celui-ci sur une proposition de règlement global à soumettre aux fins d'examen par l'Assemblée ou le Conseil d'administration.

14.3 BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est finalement fracturé, déversant la cargaison et les soutes dans la mer. Sous l'action des intempéries, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des embruns d'hydrocarbures sur des terres agricoles et des maisons situées à proximité du littoral. Le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'exclusion dans un secteur situé le long de la côte occidentale des îles Shetland qui avait été touchée par les hydrocarbures, en vue d'interdire la capture, la récolte et la vente de toutes espèces de poissons et de mollusques et crustacés en provenance de cette zone.

Demandes d'indemnisation réglées à l'amiable

En octobre 1995, quelque 2 000 demandes d'indemnisation avaient fait l'objet d'un accord de règlement et avaient été acquittées pour un montant total de quelque £44,9 millions. Du fait qu'une procédure avait été introduite devant les tribunaux à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur - Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club) - et du Fonds de 1971 pour des montants importants, le Comité exécutif a décidé à sa session d'octobre 1995 de suspendre tout nouveau paiement. Depuis lors, des demandes d'un montant de £5,7 millions ont été jugées recevables. La suspension des paiements a été levée en mai 2000, et des paiements partiels ont été effectués au titre de ces demandes en mai et en juin 2000.

Procédures devant les tribunaux

Bilan général

Les demandes contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 5 janvier 1996 ou peu de temps après. À cette date, quelque 270 demandeurs avaient introduit une action devant le tribunal de session d'Edimbourg à l'encontre du propriétaire du navire, du Skuld Club et du Fonds de 1971. Le montant total réclamé s'élevait à £80 millions environ.

Les actions en justice portent essentiellement sur des demandes d'indemnisation liées à la baisse des cours du saumon, au manque à gagner subi dans le secteur de la pêche et de la transformation du

poisson, aux lésions corporelles et aux dommages à des toitures en amiante-ciment. La majorité des demandes avait été rejetée par le Fonds de 1971 sur la base des décisions prises par le Comité exécutif, ou bien parce que les demandeurs n'avaient pas présenté suffisamment de preuves pour étayer leur demande. Certains demandeurs, dont le Gouvernement du Royaume-Uni et un certain nombre de pêcheurs, avaient entamé des actions en justice afin de préserver leur droit de poursuivre les négociations dans le but de parvenir à un règlement à l'amiable.

Au 31 décembre 2000, la plupart des demandes contestées avaient été soit rejetées par le tribunal, soit retirées de la procédure. Les 52 demandes contestées n'ayant pas été retirées de la procédure se chiffrent à £5,2 millions.

Les faits nouveaux survenus en 2000 dans le cadre de ces procédures sont exposés ci-dessous.

Demandes d'indemnisation au titre des préjudices subis du fait de la baisse des cours du saumon

Plusieurs salmoniculteurs ont soutenu que les cours du saumon d'élevage des îles Shetland vendu en dehors de la zone d'exclusion avaient baissé durant une période d'au moins 30 mois du fait du sinistre, et ont demandé une indemnisation pour les pertes encourues du fait de cette baisse des cours. Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont conclu, sur la base des conseils prodigués par leurs experts, qu'il y avait eu une baisse des cours du saumon des îles Shetland pendant six mois à la suite du sinistre du *Braer*, et le Fonds - avec l'accord du propriétaire du navire et du Skuld Club - a versé pour cette raison des indemnités à plusieurs demandeurs, pour un montant total de £311 600, mais toute demande d'indemnisation supplémentaire portant sur les mois suivants a été rejetée.

Les tribunaux ont été saisis de demandes relevant de cette catégorie.

Une demande d'indemnisation relative aux cours du saumon a fait l'objet d'une audience sur le principe de sa recevabilité en novembre 1998. Dans un jugement prononcé en décembre 1998, le tribunal de session a débouté le salmoniculteur au motif que la demande présentée n'était rien d'autre qu'une demande d'indemnisation au titre d'une perte économique induite (Rapport annuel de 1999, page 62).

Le demandeur a fait appel de ce jugement mais a ensuite retiré son action en justice. Toutes les autres demandes en instance introduites par ce groupe de demandeurs, représentant au total quelque £6,7 millions, ont été retirées en février 2000.

Demande d'indemnisation présentée par P & O Scottish Ferries Ltd

En 1995, le Comité exécutif a examiné une demande pour un montant de £900 000 soumise par P & O Scottish Ferries Ltd au titre du manque à gagner que cette société aurait subi sur son service de transbordeurs d'Aberdeen aux îles Shetland du fait de la baisse du nombre des touristes se rendant dans les îles et de la diminution du volume du fret. P & O Scottish Ferries Ltd, dont l'établissement principal est à Aberdeen, est le seul exploitant de transbordeurs à passagers entre les îles Shetland et le continent (Aberdeen).

Le Comité exécutif a été d'avis que le critère de la proximité raisonnable n'était pas rempli. Il a estimé, en particulier, que la proximité entre l'activité du demandeur et la contamination n'était pas suffisante. Il a également estimé que l'activité commerciale du demandeur ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique des îles Shetland. Il a donc rejeté la demande.

La société a intenté une action en justice contre le propriétaire du navire et le Skuld Club, et en a informé le Fonds de 1971, demandant des indemnités se chiffrant à £900 000, par la suite réduites à £680 000.

Dans un jugement prononcé en janvier 1999, le tribunal de session a débouté le demandeur de son action. Il a notamment estimé que les préjudices subis n'étaient pas une conséquence directe du déversement d'hydrocarbures mais seulement une conséquence indirecte de la publicité négative qui avait nui à l'image des îles Shetland comme source de production de poisson et de dérivés du poisson et comme destination de vacances, cette publicité négative provenant elle-même de la contamination de biens appartenant à des tiers.

Après avoir fait appel de la décision du tribunal, la société a retiré son appel en février 2000.

Demandes d'indemnisation présentées par des entreprises de traitement du poisson

Des indemnités ont été versées à 17 entreprises de traitement du poisson et de services connexes à

hauteur de £3,2 millions, principalement au titre des pertes encourues du fait que ces entreprises avaient été privées de poisson en provenance de la zone d'exclusion.

Cinq entreprises de traitement du poisson ont intenté une action en justice pour des demandes à hauteur de £7,6 millions. Ces demandes concernent l'indemnisation du préjudice qui aurait été subi du fait d'une diminution des activités de traitement de certains types de poissons et de coquillages entre 1993 et 1995.

Une audience devait avoir lieu devant le tribunal de session en mai 1999 pour débattre de la recevabilité de ces demandes. Mais, les demandeurs l'ayant sollicité, l'audience a été renvoyée à juin 2000 et ces demandes ont été retirées avant que l'audience n'ait eu lieu.

Shetland Sea Farms Ltd

En 1995, le Comité exécutif a examiné une demande émanant d'une société des îles Shetland, Shetland Sea Farms Ltd, relative à un contrat d'achat de smolts provenant d'une société associée du continent. Le smolt avait finalement été vendu à 50% de son prix d'achat à une autre société du groupe. Le Comité exécutif avait en principe accepté la recevabilité de la demande, mais avait estimé qu'il faudrait tenir compte de tout avantage dont d'autres sociétés du groupe auraient pu bénéficier. Des tentatives de règlement à l'amiable ont échoué et la société a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 pour une indemnisation à hauteur de £2 millions, plus tard ramenée à £1,4 million.

En octobre 2000, une audience a eu lieu au cours de laquelle le tribunal s'est penché sur la question de savoir si certaines des pièces sur lesquelles le demandeur s'appuyait étaient authentiques. Le tribunal devrait rendre sa décision au début de 2001.

Action en justice intentée par une société de négoce de poisson

Une société de négoce de poisson a engagé une action en justice contre le Fonds de 1971 dans laquelle elle demande un jugement déclaratif sur deux points. Elle a demandé qu'il soit déclaré que, lors du calcul du plafond de la responsabilité du Fonds de 1971, ce dernier n'est pas en droit de prendre en compte les paiements effectués avant la

date d'établissement de la responsabilité du propriétaire du navire et de son assureur. Elle a demandé également que la responsabilité du Fonds de 1971 soit calculée non pas par rapport au Droit de tirage spécial, mais par rapport à la valeur de l'or sur le marché libre.

Lors d'une audience tenue en décembre 1998, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont demandé qu'il ne soit pas donné suite à cette démarche avant que la recevabilité de cette demande d'indemnisation ait été établie. Le tribunal a accédé à cette requête.

La société en question a retiré sa demande en mai 2000 et la procédure a donc pris fin.

Demandes relatives aux dommages à des biens

Des demandes ont été présentées au titre de dommages qui, selon les demandeurs, auraient été causés par la pollution à des tuiles en amiantement et à des tôles ondulées, utilisées pour le revêtement des toitures de maisons et de bâtiments agricoles.

Les ingénieurs-conseils engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont effectué une enquête détaillée d'où il ressort que l'analyse des caractéristiques physiques des matériaux n'avait rien révélé d'incompatible avec l'âge des toits, leur degré d'exposition et la qualité de leur construction et de leur entretien. Selon les ingénieurs-conseils, les analyses physiques et microstructurelles n'ont révélé aucun élément prouvant que les hydrocarbures du *Braer* avaient contribué à la détérioration des matériaux examinés. Selon les ingénieurs-conseils, les analyses chimiques et les examens pétrographiques n'ont en rien montré que les hydrocarbures avaient pénétré les matériaux ou qu'ils avaient été à l'origine de leur détérioration. Compte tenu des résultats de l'enquête, le Fonds de 1971 a rejeté les demandes relatives aux toitures en amiante.

Quatre-vingt-quatre demandes d'indemnisation relevant de cette catégorie et représentant au total £8 millions ont fait l'objet de procédures judiciaires, bien que, par la suite, 35 demandes totalisant £5,1 millions aient été retirées de la procédure. Aucun élément de preuve technique satisfaisant n'a été présenté à l'appui de ces demandes, qui reposaient initialement sur l'hypothèse selon laquelle le dommage présumé avait été causé par les hydrocarbures. L'expert des demandeurs a ensuite avancé une hypothèse

mettant en cause le composant actif présent dans les dispersants utilisés pour traiter les hydrocarbures. Selon les experts du Fonds de 1971, cet expert n'a pas fourni suffisamment de preuves dans son rapport pour établir que les dommages présumés sont imputables aux dispersants utilisés.

Lors d'une audience de quatre semaines, en juin 1999, des éléments de preuve ont été présentés devant le tribunal de session à l'appui de cinq demandes introduites au titre de dommages à des biens, comme échantillons représentatifs d'une zone géographique étendue et d'une grande diversité de types de matériaux de toiture.

Lors de cette audience, les demandeurs ont décrit divers problèmes associés à leurs toitures qui n'avaient pas été observés avant le sinistre: ardoises gondolées et toits en tôles ondulées gondolées, fissurés et fragilisés. Selon les experts, la cause pourrait en avoir été le dispersant chimique répandu sur les nappes de pétrole, rabattu par le vent au sol puis sur les toits. Le Fonds de 1971 a admis que du dispersant pourrait avoir été rabattu par le vent au sol mais seulement en toute petite quantité et sur une zone géographique restreinte par rapport aux 110 tonnes de dispersant répandu. Des témoins experts engagés par le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont déclaré que seules d'infimes quantités de dispersant avaient atteint le sol et qu'il n'était nullement établi scientifiquement que les dispersants utilisés pour tenter de fragmenter les hydrocarbures déversés pouvaient causer des dommages à des toitures en amiante-ciment.

À la demande du tribunal, les parties ont soumis des documents écrits concernant les questions soulevées lors de la présentation des éléments de preuve. De nouvelles audiences ont eu lieu en décembre 1999 et janvier 2000. Le tribunal devait rendre sa décision au début de 2001.

Shetland Islands Council

Le Shetland Islands Council a soumis une demande d'un montant total de £1,5 million pour les dépenses encourues par suite du sinistre. En décembre 1995, le Comité exécutif a examiné certains éléments de cette demande qui portaient sur des études d'impact sur l'environnement, sur la liaison avec les médias et d'autres visiteurs et sur certains frais juridiques.

S'agissant des études d'impact sur l'environnement, le Comité exécutif a relevé que

les rapports sur ces études avaient un caractère relativement général et ne donnaient pas suffisamment de détails pour étayer une demande particulière, que ces rapports reposaient en grande partie sur des renseignements obtenus d'autres sources et que compte tenu de leur date de publication, ils n'aidaient guère à clarifier les problèmes liés à l'indemnisation. Le Comité a estimé que, pour ces raisons, les études ne facilitaient pas la présentation de demandes recevables et que la demande de remboursement des frais afférents à ces études devait être rejetée. Le Comité a estimé que les points concernant les communications avec les médias et les autres visiteurs n'étaient pas recevables puisque les frais encourus ne pouvaient être considérés comme des dommages causés par la pollution. De l'avis du Comité, les frais juridiques découlant des avis donnés par un cabinet de juristes américains sur la législation des États-Unis n'étaient pas recevables. Le Comité a également décidé que les frais encourus par deux cabinets de juristes du Royaume-Uni n'étaient pas davantage recevables puisque les avis fournis portaient essentiellement sur des questions autres que la préparation et la présentation des demandes relevant de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds.

À l'issue de longues discussions, le Shetland Islands Council a décidé en décembre 2000 de fixer sa demande à un montant de £651 721. Ce chiffre se rapporte aux éléments de la demande que le Fonds de 1971 a jugé recevables. Du fait de ce règlement, le Shetland Islands Council a retiré son action en justice.

Droit du propriétaire du navire et de son assureur de limiter leur responsabilité

En septembre 1997, le tribunal de session a jugé que le Skuld Club avait le droit de limiter sa responsabilité à 5 790 052,50 DTS (£4,9 millions). Le tribunal n'a pas encore examiné la question de savoir si le propriétaire du navire était ou non habilité à limiter sa responsabilité.

En décembre 1995, le Comité exécutif avait décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit de limitation du propriétaire du navire, ni tenter d'action en justice à son encontre, ni à l'encontre de quiconque pour recouvrer les montants versés par le Fonds à titre d'indemnisation.

Suspension des paiements et levée de la suspension

En octobre 1995, le Comité exécutif avait noté le montant total des demandes présentées à cette date et relevé qu'un certain nombre de demandeurs avaient l'intention d'introduire une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. Le Comité avait décidé de suspendre tout nouveau paiement d'indemnités jusqu'à ce qu'il ait réexaminé la question de savoir si le montant total des demandes établies dépasserait le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971, à savoir 60 millions de DTS.

Le montant total des indemnités disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 est de 60 millions de DTS, ce qui, converti au taux en vigueur le 25 septembre 1997 (date de l'établissement du fonds de limitation du propriétaire) correspond à £50 609 280.

En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements partiels aux demandeurs dont les demandes avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées, lorsque les demandes en suspens dans le cadre de la procédure en justice ainsi que les demandes qui avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées seraient inférieures à £20 millions. Le Comité a, en outre, décidé que la proportion des montants approuvés qui serait versée devrait être fixée par l'Administrateur sur la base du montant total de toutes les demandes en suspens.

En avril 2000, le Gouvernement du Royaume-Uni a retiré sa demande d'indemnisation d'un montant de quelque £3,6 millions. Le Skuld Club s'est engagé à ne pas faire valoir sa demande d'un montant de £1,7 million pour les opérations de sauvetage. En outre, les cinq entreprises de traitement du poisson visées plus haut ont retiré leurs demandes, d'un montant total de £7,6 millions. Il en résulte que le montant total des demandes en instance et des demandes qui avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées était inférieur à £20 millions. La condition arrêtée par le Comité exécutif pour effectuer de nouveau les paiements a été satisfaite. Les demandes en

instance s'élevaient à £7 611 436 et celles ayant fait l'objet d'un accord mais n'ayant pas été payées à £5 838 649, soit au total £13 450 085. Compte tenu de cette situation, l'Administrateur a décidé que le Fonds paierait 40% des demandes qui avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées. Ces demandes ont été payées à 40%, pour un montant total de £2 022 068.

L'Administrateur a l'intention d'effectuer des paiements additionnels au titre des demandes ayant été approuvées mais n'ayant pas été intégralement payées au cas et dans la mesure où une nouvelle réduction du montant total des demandes en instance le permettrait.

Du fait que la demande présentée par le Shetland Islands Council a été retirée de la procédure, les demandes contestées qui étaient en suspens devant les tribunaux se chiffraient à £5,2 millions au 31 décembre 2000.

À ce jour, le montant total versé à titre d'indemnisation est de £47 944 053, dont le Fonds de 1971 a payé £42 662 347 et le Skuld Club £5 281 706. Une somme de £2 665 227 est donc disponible pour d'autres versements.

14.4 KEUMDONG N°5

(République de Corée, 27 septembre 1993)

Le sinistre

La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec un autre navire près de Yosu, sur la côte sud de la République de Corée. À la suite de l'abordage, une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes s'est échappée du *Keumdong N°5*. Les hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée, touchant principalement la côte nord-ouest de l'île de Namhae. D'importantes opérations de nettoyage ont été menées.

Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre des opérations de nettoyage ont fait l'objet d'un accord de règlement d'un montant global de Won 5 600 millions (£3 millions) et ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire en septembre 1994. Le montant total versé par celui-ci dépasse nettement le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5*, soit

Won 77 millions (£41 000). Le Fonds de 1971 a avancé à l'assureur une somme totale de US\$6 millions (£4 millions) au titre de demandes subrogées.

Le sinistre a perturbé les activités de pêche et d'aquaculture de la région. La Kwang Yang Bay Oil Pollution Accident Compensation Federation, qui représente 11 coopératives de pêcheurs regroupant quelque 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total se chiffrait à Won 93 132 millions (£49 millions).

Entre juillet 1995 et septembre 1996, des accords ont été conclus pour la plupart des demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Les montants approuvés représentent au total Won 6 163 millions (£4,2 millions), alors que les demandes représentaient au total Won 48 047 millions (£25 millions). Les montants approuvés ont été acquittés intégralement.

Actions en justice

Demands émanant de la coopérative de pêche de Yosu

La coopérative de pêche de Yosu s'est retirée de la Kwang Yang Bay Federation et a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 en mai 1996 devant le tribunal de district de Séoul. Des demandes d'un montant total de Won 17 162 millions (£9,1 millions) ont été portées devant les tribunaux au titre de dommages subis par des lieux de pêche communs. En outre, des demandes d'un montant total de Won 1 641 millions (£870 000) ont été présentées individuellement par plus de 900 membres de cette coopérative (propriétaires de bateaux de pêche, titulaires de permis de pêche au filet fixe et exploitants d'installations piscicoles à terre).

Les experts engagés par le Fonds de 1971 et l'assureur ont évalué à Won 810 millions (£430 000) les préjudices qui auraient été subis par l'ensemble des demandeurs de la coopérative de Yosu. Ils ont estimé que la productivité alléguée des lieux de pêche communs était exagérée et n'était pas compatible avec les registres officiels et les constatations faites sur place et que la période pendant laquelle les activités avaient été interrompues était beaucoup plus courte que ne le prétendaient les demandeurs. Les experts ont également considéré que le montant des demandes présentées au titre du manque à gagner par les exploitants de bateaux de pêche et de filets fixes

était trop élevé, au vu d'une analyse des renseignements fournis par les demandeurs concernant leurs activités de pêche normales; par ailleurs, certaines demandes concernaient des préjudices subis à l'extérieur de la zone touchée par les hydrocarbures. Les propriétaires d'installations piscicoles n'ont pas fourni de preuve établissant que les préjudices allégués avaient été causés par le déversement d'hydrocarbures.

Le tribunal de district a prononcé une décision de conciliation obligatoire au début du mois de décembre 1998. Il a admis la plupart des arguments du Fonds de 1971 mais a décidé que les indemnités des demandeurs dont les bateaux de pêche n'étaient pas immatriculés et qui n'étaient pas munis d'un permis de pêche devraient être calculées de la même manière que celles des demandeurs immatriculés et détenteurs d'un permis. De l'avis du tribunal, les recettes de pêcheurs sans permis ne semblaient pas constituer, dans ce cas précis, un revenu illicite. Le tribunal a accordé aux demandeurs sans permis la somme de Won 65 millions (£35 000).

La position adoptée par le tribunal dans sa décision de conciliation ne concorde pas avec la politique du Fonds de 1971, à savoir que les demandes au titre du manque à gagner présentées par des pêcheurs sans permis valide seraient irrecevables. Le Fonds de 1971 a donc fait opposition à la décision de conciliation prise par le tribunal.

Dans un jugement qu'il a prononcé en janvier 1999, le tribunal a conclu que les demandeurs avaient effectivement subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mais il a rejeté le calcul du manque à gagner effectué par les demandeurs en raison de l'absence d'information sur les revenus individuels des pêcheurs, du caractère peu fiable des éléments de preuve fournis, du manque de crédibilité d'une partie du témoignage présenté par le président de la coopérative de pêche de Yosu et de l'absence d'un lien de cause à effet direct entre le sinistre et le manque à gagner allégué.

Lorsqu'il a déterminé le montant des dommages, le tribunal a accordé une indemnisation au titre du manque à gagner et, dans certains cas, du préjudice moral (*pretium doloris*). Le montant total accordé par le tribunal se chiffrait à Won 1 571 millions (£831 000).

Pour calculer le montant des pertes relatives aux lieux de pêche communs, aux élevages en zones intertidales et aux navires de pêche, le tribunal a appliqué les mêmes modèles d'activité et utilisé les mêmes données de la productivité annuelle que ceux utilisés par les experts du Fonds de 1971.

Le tribunal a estimé que les lieux de pêche communs et les élevages en zones intertidales devaient également avoir subi des dommages liés à la mortalité, au retard de croissance, à la migration des stocks et à la baisse du chiffre d'affaires. Toutefois, faute de preuves suffisantes en ce qui concernait le quantum des dommages, le tribunal n'a pas été en mesure d'en évaluer le montant. Il a donc accordé une indemnisation au titre du préjudice moral. Le tribunal a précisé les montants de l'indemnisation au titre du préjudice moral (*pretium doloris*), qui correspondaient à 10% environ de la production annuelle des lieux de pêche communs, et à approximativement 8,4% de la production annuelle des élevages en zones intertidales.

Le tribunal a estimé qu'un certain nombre d'élevages en cage, un aquarium à terre et une alevinière à terre devaient également avoir subi des dommages liés à la mortalité des stocks, au retard de croissance et à la diminution du chiffre d'affaires. En l'absence de toute preuve à l'appui ou de tout critère permettant de chiffrer ces préjudices, le tribunal a accordé des indemnités au titre du préjudice moral, allant de Won 1 million (£530) à Won 5 millions (£2 600). En outre, le tribunal a décidé que le Fonds de 1971 devrait verser un intérêt sur les montants accordés, calculé à 5% par an du 27 septembre 1993 au 26 janvier 1999, et à 25% par an du 27 janvier 1999 jusqu'à la date du paiement.

Tous les pêcheurs de la coopérative de pêche de Yosu, à l'exception d'une association villageoise de pêcheurs, ont fait appel du jugement. Le montant total réclamé qui est indiqué dans l'appel s'élève à Won 13 868 millions (£7,3 millions).

En octobre 1999, le Comité exécutif a examiné les motifs du jugement. L'Administrateur a été chargé de faire appel sur les questions de fait, la décision d'accorder une indemnisation au titre du préjudice moral, les méthodes qui auraient été utilisées de manière arbitraire pour déterminer le montant des indemnités et la décision d'attribuer des indemnités aux pêcheurs opérant sans permis.

Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement du tribunal de district. Celui-ci a ordonné l'exécution provisoire du jugement. Dans le cadre de cet appel, le Fonds de 1971 a demandé une suspension de l'exécution provisoire, suspension qui a été accordée lors du paiement par le Fonds d'un dépôt, auprès du tribunal, de la somme allouée au demandeur, soit Won 1 571 millions (£795 000).

Le Fonds de 1971 a présenté des avis techniques sur le jugement du tribunal de district et de nouveaux éléments de preuve à l'appui de son opposition aux demandes. Plusieurs audiences ont eu lieu. La cour d'appel devait rendre son jugement au début de 2001.

Demandes d'indemnisation présentées par une coopérative de pêche aux arches

Une coopérative de pêche aux arches a intenté auprès du tribunal de district de Séoul une action en justice contre le Fonds de 1971 au titre d'une demande d'un montant de Won 4 175 millions (2,2 millions) pour les dommages qui auraient été causés en 1994 aux élevages d'arches de ses membres. Cette demande a été rejetée par le Fonds de 1971 faute de preuves attestant que les dommages allégués étaient bien imputables à la pollution par les hydrocarbures.

Le tribunal de district de Séoul a prononcé un jugement en janvier 1999, rejetant les arguments du Fonds de 1971. Le tribunal a estimé que les hydrocarbures traités avec des dispersants avaient été portés par les courants vers les élevages et alevinières d'arches qui étaient situés dans un plan d'eau peu profond et fermé, et qu'ils avaient entraîné la mort et le retard de croissance des arches. Bien que le tribunal ait estimé possible que d'autres facteurs liés à l'environnement aient pu causer la mort des arches, il a décidé qu'on ne pouvait affirmer qu'il n'existait pas un lien causal entre le déversement d'hydrocarbures et les dommages subis par les demandeurs.

S'agissant des élevages d'arches, le tribunal a rejeté la méthode de calcul des dommages utilisée par les demandeurs, au motif que les registres de vente qu'ils avaient utilisés étaient incomplets et peu fiables. Le tribunal a donc décidé que les pertes de biens ne pouvaient être évaluées mais que, si l'existence de telles pertes était reconnue, l'indemnisation devrait être admise au titre du préjudice moral.

Pour ce qui concerne les alevinières d'arches, le tribunal a accepté que le déversement d'hydrocarbures avait nui aux jeunes mollusques, mais il a rejeté les demandes telles qu'elles étaient présentées en raison du manque d'éléments pour étayer la demande. Le tribunal a décidé que les frais de nettoyage acceptés par le Fonds de 1971 concernant ces installations devraient être considérés comme des pertes de biens et qu'il y avait lieu d'accorder une indemnisation au titre du préjudice moral et non du préjudice imputable à la mortalité et au retard de croissance, impossible à chiffrer.

Le tribunal a déterminé le montant des indemnités au titre du préjudice moral en ce qui concernait les élevages et les alevinières d'arches sur la base des statistiques qui lui avaient été fournies par le Fonds de 1971 sur la production moyenne d'arches, au niveau national, entre 1988 et 1992 et le cours moyen des arches entre avril et juin 1994. Les montants ont été calculés sur la base de la distance existant entre les élevages et le lieu du sinistre, et les montants ont été fixés à 5% et 10% de la production moyenne annuelle. Le montant total accordé aux élevages d'arches au titre du préjudice moral se chiffrait à Won 453 millions (£240 000). Il a été accordé aux deux alevinières d'arches une somme de Won 10 millions (£5 300) chacune, plus les frais de nettoyage admis par le Fonds de 1971, s'élevant à Won 6,3 millions (£3 300).

Le tribunal a pris la même décision concernant les intérêts et les frais relatifs aux demandes formées par la coopérative de pêche de Yosu.

Les propriétaires d'élevages d'arches ont tous accepté le jugement du tribunal. En revanche, les propriétaires des deux alevinières ont fait appel. Le montant total réclamé dans l'appel s'élève à Won 359 millions (£190 000).

Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement du tribunal du district et a déposé une somme de Won 474 millions (£250 000) auprès de celui-ci, correspondant aux montants accordés par le tribunal.

En juillet 2000, la cour d'appel a prononcé une décision de conciliation obligatoire pour ce qui est de demandes émanant de la coopérative de pêche aux arches. À la dernière audience, tenue le même jour, la cour a déclaré qu'elle acceptait la position du Fonds de 1971, selon laquelle il ne devait pas

être accordé d'indemnité au titre du préjudice moral. De l'avis de la cour, les demandeurs avaient tous subi des dommages à des biens (y compris ceux qui se trouvaient dans la zone dont la surface n'a pas été touchée par les hydrocarbures puisque la cour a estimé que les dispersants chimiques et les hydrocarbures dispersés avaient touché cette zone). La cour a dit ne pas accepter les montants des demandes. Elle a indiqué qu'elle accorderait des indemnités au titre des dommages causés à des biens s'agissant des élevages d'arches à raison d'un montant de Won 337 millions (£178 000) et un montant de Won 75 millions (£40 000) au titre des dommages causés aux alevinières d'arches. Dans sa décision de conciliation, la cour a précisé que le Fonds devait verser une somme de Won 412 millions (£218 000) outre un intérêt calculé à 5% par an du 27 septembre 1993 au 31 août 2000 et à 25% par an du 1er septembre 2000 jusqu'à la date du paiement intégral.

Le Fonds de 1971 aurait pu faire opposition à la décision de conciliation et, le cas échéant, faire appel auprès de la Cour suprême du jugement suivant de la cour d'appel. Cependant, l'avocat coréen du Fonds de 1971 a fait savoir à l'Administrateur que le jugement de la cour d'appel ne serait guère différent de la décision de conciliation et qu'un appel auprès de la Cour suprême n'aboutirait probablement pas, puisque la question en jeu était une question de fait. Étant donné que la position du Fonds de 1971 sur cette question de principe avait été acceptée, c'est-à-dire qu'il ne serait pas accordé d'indemnité pour préjudice moral, l'Administrateur a décidé que le Fonds devait accepter la décision relative aux demandes émanant de la coopérative de pêche aux arches. La coopérative de pêche aux arches n'a pas fait opposition à cette décision.

En août 2000, le Fonds de 1971 a versé le montant fixé par la cour d'appel, soit Won 412 millions (£218 000) plus les intérêts (Won 143 millions) dus sur la somme déposée.

14.5 ILIAD

(Grèce, 9 octobre 1993)

Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce), transportant une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut léger syrien, dont quelque

300 tonnes se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et le déversement a été assez rapidement nettoyé.

En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 496 533 000 (£2,7 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire.

Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées dans le cadre de la procédure en limitation pour un total de Dr 3 071 millions (£5,6 millions), plus un montant de Dr 378 millions (£700 000) au titre du préjudice moral.

Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes. Cet examen devrait être terminé prochainement.

Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action contre le Fonds de 1971 pour faire en sorte que ne soient forclos ni leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire ni leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971. Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande porte sur une somme de Dr 1 044 millions (£1,4 million) a lui aussi cassé la période de prescription en intentant une action contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de prescription vis-à-vis du Fonds.

14.6 SEA PRINCE

(République de Corée, 23 juillet 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué au large de l'île de Sorido, près de Yosu (République de Corée). Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation. Environ 5 000 tonnes de brut d'Arabie se sont déversées à la suite de l'échouement. Au cours des semaines suivantes, un faible volume d'hydrocarbures s'est échappé de la section à demi immergée du navire-citerne. De faibles quantités d'hydrocarbures ont atteint les îles japonaises d'Okii.

Le propriétaire du navire a engagé une société d'assistance japonaise pour sauver le navire et la cargaison restée à bord et a passé avec celle-ci un contrat d'assistance (Accord général de sauvetage de 1995 du Lloyds). L'assistant a fait transborder près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures, après quoi le contrat d'assistance souscrit en vertu de l'Accord général de 1995 du Lloyds a pris fin et un nouveau contrat a été signé avec un autre assistant aux fins de l'enlèvement du navire. Le *Sea Prince* a été renfloué avec succès et remorqué hors des eaux coréennes mais a sombré à proximité des Philippines sans autre déversement d'hydrocarbures.

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

De petites zones du littoral rocheux, des digues de mer et des plages de galets isolées ont été contaminées. À la fin d'octobre 1995, la plupart des opérations de nettoyage étaient terminées et le reste des opérations s'est achevé en juillet 1996. Les hydrocarbures trouvés enfouis sur un site ont été enlevés en octobre 1996.

Outre la pêche traditionnelle, cette région abrite une aquaculture intensive, particulièrement aux environs des îles situées près de Sorido. Des viviers flottants, des élevages de moules et des filets fixes ont été souillés, à des degrés divers, par les hydrocarbures.

Règlement des demandes d'indemnisation

Presque toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage ont fait l'objet d'un accord de règlement. Elles ont été intégralement acquittées (pour environ Won 21 100 millions (£11,2 millions)) par le propriétaire du navire et son assureur, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club), qui ont présenté au Fonds de 1971 des demandes subrogées.

En août 1996, le Fonds de 1971 a avancé £2 millions au UK Club au titre de ses demandes subrogées portant sur les opérations de nettoyage. Ce paiement représentait, au taux de change alors en vigueur, moins de 25% des montants pour lesquels le Club avait présenté des justificatifs suffisants.

L'agence japonaise de la sécurité maritime a présenté une demande d'un montant total de ¥360 000 (£1 800) au titre des opérations de

nettoyage en mer qu'elle avait menées aux alentours des îles d'Okī. Le Fonds de 1971 a approuvé cette demande dans sa totalité.

Toutes les demandes du secteur touristique ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de Won 538 millions (£306 000) et payées intégralement.

Presque toutes les demandes du secteur de la pêche ont également fait l'objet d'un accord de règlement et ont été acquittées intégralement à hauteur d'un montant de Won 19 500 millions (£10,3 millions).

En juillet 1999, une association villageoise de pêche et 506 particuliers ont engagé une action en justice à l'encontre du Fonds de 1971 à hauteur d'un montant de Won 500 000 (£265) par demandeur. Les demandeurs n'ont pas précisé le motif de la demande puisque de nombreuses demandes avaient déjà fait l'objet d'un accord de règlement avant que l'action en justice ne soit entamée. En juin 2000, 313 de ces demandeurs ont retiré leur demande. Les 194 demandeurs restants, dont la demande avait déjà été rejetée par le Fonds de 1971 et le tribunal de limitation, ont porté le montant de leur demande à Won 4 000 millions au total (£2,1 millions).

Le UK Club a présenté une demande par voie de subrogation d'un montant de US\$8,3 millions (£5,6 millions) au titre des frais relatifs aux mesures ayant trait aux opérations d'assistance, d'entretien de l'épave, d'enlèvement de l'épave et de prévention de la pollution. Le Fonds de 1971 a approuvé cette demande pour un montant de US\$6,6 millions (£4,4 millions). Cependant, le montant de cette demande n'a pas encore été versé au UK Club en attendant qu'un accord intervienne sur le montant de limitation applicable au *Sea Prince*.

Procédure en limitation

Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS, soit Won 23 000 millions (£12,3 millions) au taux de change applicable au 31 décembre 2000. Le fonds de limitation n'a pas encore été constitué et le montant de limitation en Won n'a par conséquent pas encore été fixé.

Le tribunal de district compétent a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation et a décidé que toutes les demandes devraient être

déposées avant le 28 août 1996. À cette date, le tribunal avait été saisi de demandes s'élevant au total à Won 120 000 millions (£64 millions), comportant des demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ayant trait aux opérations d'assistance, d'un montant total de Won 44 500 millions (£24 millions), des demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 70 700 millions (£37 millions) et des demandes relatives au tourisme et à l'agriculture d'un montant de Won 4 600 millions (£2,4 millions). Le Fonds de 1971 a présenté des demandes d'un montant de £2 millions qu'il avait acquises du UK Club par subrogation. Le UK Club a déposé ses demandes subrogées auprès du tribunal de limitation pour les opérations de nettoyage et les mesures préventives encourues en dollars des États-Unis et en yen japonais.

Après avoir consulté le UK Club et le Fonds de 1971, le propriétaire du navire a présenté, lors d'une audience tenue en janvier 1997, un rapport établi par l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) au sujet de demandes d'indemnisation pour préjudice économique dans les secteurs de la pêche et autres, lequel rapport critiquait l'évaluation faite par les experts des demandeurs. L'ITOPF y démontrait que l'évaluation des demandes faite par les experts était en grande partie subjective, et que les demandeurs n'avaient pas, ou pratiquement pas, fourni de pièces justificatives.

En avril 1998, le propriétaire du navire a présenté deux demandes au tribunal de limitation. La première, d'un montant de Won 1 140 millions (£603 000) avait trait au coût des études sur les conséquences du déversement d'hydrocarbures pour l'environnement, et l'autre représentait des dépenses relatives aux opérations de nettoyage supplémentaires menées par le propriétaire du navire au début de 1998, pour un montant de Won 135 millions (£71 000). Les études et les opérations de nettoyage avaient trait aux déversements provenant du *Sea Prince*, mais aussi du *Honam Sapphire*.

Les études sur les conséquences du déversement d'hydrocarbures pour l'environnement prévoyaient le calcul de la quantité d'hydrocarbures présente dans l'eau de mer, les sédiments et les produits de la mer. Bien que les études soient censées avoir pour but de réunir des données susceptibles de

servir à la remise en état des zones polluées, les contrats conclus par le propriétaire du navire avec l'Institut maritime coréen et l'Université nationale de Séoul (organismes chargés des études) stipulaient clairement que les études ne devaient pas être réalisées de manière à avoir un rapport avec une forme quelconque d'indemnisation au titre des sinistres.

Le Fonds de 1971 a estimé que les études en question semblaient faire double emploi avec les activités d'échantillonnage et d'analyse de l'eau de mer, des sédiments et des produits de la mer entreprises par les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 en 1995 dans le cadre de l'évaluation des demandes au titre de dommages qui auraient été causés à la pêche. Le Fonds a par conséquent rejeté la demande relative au coût de ces études.

Sur la base d'enquêtes menées par les experts du Fonds de 1971 avant et pendant la période au cours de laquelle avaient eu lieu les opérations de nettoyage supplémentaires, ces derniers ont estimé que lesdites opérations ne se justifiaient pas sur le plan technique. Compte tenu de l'avis des experts, le Fonds a informé le propriétaire du navire qu'à son avis le coût des opérations de nettoyage supplémentaires ne pouvait pas être pris en compte aux fins d'indemnisation.

En juin 1998, le tribunal a rendu une décision acceptant les évaluations des experts du Fonds de 1971 pour ce qui concerne les demandes relatives à la pêche et les autres demandes non réglées. Le tribunal a rejeté les demandes déposées par le propriétaire du navire au titre des études portant sur les conséquences écologiques du déversement d'hydrocarbures et au titre des opérations de nettoyage supplémentaires. Le propriétaire du navire a présenté une opposition contre la décision.

Les questions en souffrance dans la procédure en limitation sont les demandes subrogées émanant du propriétaire du navire et du UK Club en ce qui concerne les mesures de sauvegarde ayant trait aux opérations d'assistance et aux opérations de nettoyage. Le tribunal a évalué les demandes du propriétaire du navire à Won 3 500 millions (£1,9 million), et celles du UK Club à US\$27,8 millions (£18,7 millions) et à ¥4 millions (£23 400). Le Fonds de 1971 a fait opposition aux

décisions du tribunal au motif de l'insuffisance de pièces justificatives.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont déposé une demande de prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971, pour un montant de 5 667 000 DTS (£5 millions).

Remboursement des montants versés par le propriétaire du navire/UK Club

Le UK Club affirme que le montant total remboursé au propriétaire du navire excède le montant de limitation applicable au *Sea Prince* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il a donc demandé au Fonds de 1971 de payer directement au propriétaire du navire les sommes acquittées par celui-ci que le UK Club n'aurait pas remboursées. Il s'agit d'une somme de Won 3 500 millions (£1,9 million). En juillet 2000, le Fonds de 1971 a approuvé la demande du propriétaire du navire, pour un montant de Won 3 135 millions (£1,7 million), mais le propriétaire n'a pas accepté le montant proposé. Le Fonds de 1971 procède actuellement à l'évaluation des demandes subrogées du UK Club visant les remboursements versés au propriétaire. Cela étant dit, avant que le Fonds de 1971 ne puisse effectuer de paiement, il faudra déterminer le montant de limitation applicable au *Sea Prince*.

En vertu de l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif), le montant de limitation applicable au *Sea Prince*, soit 14 millions de DTS, est converti dans la monnaie nationale de l'État concerné suivant la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire. Étant donné toutefois le délai susceptible de s'écouler avant que le tribunal ne fixe le montant du fonds de limitation, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a autorisé l'Administrateur, à titre exceptionnel, à convenir avec le propriétaire du navire/assureur d'un taux de change entre le DTS et le Won qui permettrait de fixer le montant du fonds de limitation applicable au *Sea Prince* et, partant, le montant de la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971. Le Fonds de 1971 et le propriétaire du navire/UK Club se sont entretenus sur cette question, mais aucun accord n'a encore pu se dégager.

14.7 YEO MYUNG

(République de Corée, 3 août 1995)

Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb), chargé d'environ 440 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un remorqueur qui tirait une barge de sable près de l'île de Koeje (République de Corée). Deux des citernes à cargaison du navire-citerne ont été percées et environ 40 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées, ce qui a nécessité des opérations de nettoyage en mer et à terre.

Des demandes d'indemnisation représentant un montant total de Won 24 483 millions (£13 millions), au titre du nettoyage, de la pêche et du tourisme, ont fait l'objet d'un accord de règlement pour une somme de Won 1 554 millions (£990 000). Ces demandes ont été acquittées intégralement.

La seule demande en suspens a trait au secteur de la pêche. Le montant réclamé est de Won 335 millions (£180 000), alors que la demande a été évaluée à Won 459 000 (£240) par les experts du Fonds de 1971.

Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal de district compétent. L'assureur du propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en versant au tribunal le montant de limitation, soit Won 21 millions (£9 200).

En septembre 1999, le tribunal a tenu une audience au cours de laquelle le Fonds de 1971 a déposé ses demandes subrogées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire. À la demande du tribunal, le Fonds de 1971 a communiqué un exemplaire du dossier établi par l'expert du Fonds concernant la demande encore en suspens.

En 2000, aucun progrès n'a été enregistré dans le cadre de la procédure en limitation.

14.8 YUIL N°1

(République de Corée, 21 septembre 1995)

Le sinistre

Le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) qui transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd s'est échoué sur l'île de Namhyeongjedo, au large de Pusan (République de Corée). Six heures

après l'échouement, il a été renfloué par un remorqueur et un navire de la marine. Alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, le navire-citerne a sombré par 70 mètres de fond à 10 kilomètres de la terre. Une brèche se serait ouverte dans trois citernes à cargaison et dans la chambre des machines à la suite de l'échouement.

Récupération des hydrocarbures restant à bord de l'épave

L'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Yuil N°1* a commencé le 24 juin 1998, pour s'achever le 31 août 1998, en vertu d'un contrat passé entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance. Environ 670 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés.

Demandes d'indemnisation

La KMPRC a présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1*. Les demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Won 6 824 millions (£3,2 millions) et été acquittées intégralement par le Fonds de 1971.

Toutes les demandes nées de ce sinistre au titre des opérations de nettoyage ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Won 12 393 millions (£8,5 millions). L'assureur du propriétaire du navire a intégralement acquitté certaines de ces demandes, et le Fonds de 1971 a remboursé à l'assureur 60% des sommes ainsi versées. Le Fonds de 1971 remboursera à l'assureur les 40% restants, après déduction du montant de limitation du propriétaire du navire, une fois ce montant fixé en Won.

Des demandes au titre de la pêche, d'un montant de Won 22 490 millions (£14,3 millions), ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de Won 5 522 millions (£2,8 millions).

Des demandes au titre de la pêche, d'un montant total de Won 14 399 millions (£7,6 millions), ont été déposées auprès du tribunal. Ces demandes ont été évaluées par les experts du Fonds à Won 449 millions (£240 000).

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation devant le tribunal de district de Pusan en avril 1996. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£132 000).

Des coopératives de pêcheurs ont présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total à Won 60 000 millions (£31,8 millions).

Lors d'une audience tenue en octobre 1996, un administrateur nommé par le tribunal a déclaré ne pas avoir suffisamment de preuves pour pouvoir procéder à une évaluation des demandes relatives à la pêche. Il a toutefois déclaré que, puisqu'il lui fallait donner au tribunal son avis, le tribunal devrait accepter comme montant raisonnable le tiers de ce qui était réclamé.

En novembre 1997, le tribunal a décidé d'adopter la proposition de l'administrateur, soit d'accepter le tiers des montants réclamés au titre des dommages causés à la pêche. Le Fonds de 1971 a fait opposition à cette décision du tribunal. Aucun fait nouveau n'est intervenu dans cette procédure.

14.9 SEA EMPRESS

(Royaume-Uni, 15 février 1996)

Le sinistre

Le 15 février 1996, le navire-citerne *Sea Empress* (77 356 tjb), immatriculé au Libéria et transportant plus de 130 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven au sud-ouest du pays de Galles (Royaume-Uni), déversant une quantité initiale d'environ 2 000 tonnes de pétrole brut. Bien qu'il ait pu être rapidement renfloué, le pétrolier s'est échoué un certain nombre de fois par un mauvais temps persistant. Le 21 février, il a été renfloué et amené à quai à Milford Haven où le reste de la cargaison, soit environ 58 000 tonnes, a été déchargé. On estime qu'environ 72 000 tonnes de brut et 360 tonnes de mazout lourd se sont déversées à la suite du sinistre.

Des opérations de nettoyage ont été menées dans les zones touchées du sud-ouest du pays de Galles. Des galettes de goudron ont atteint la République d'Irlande et l'on a procédé à un nettoyage limité sur les plages touchées.

Une interdiction de pêche provisoire a frappé certaines zones souillées par les hydrocarbures.

Traitement des demandes d'indemnisation

L'assureur du propriétaire du navire, Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club), et le Fonds de 1971 ont ouvert conjointement un

Bureau des demandes d'indemnisation à Milford Haven pour réceptionner et instruire les dossiers avant de les faire parvenir au Skuld Club et au Fonds, pour évaluation et acceptation.

Comme il restait relativement peu de demandes en suspens, le Bureau des demandes d'indemnisation a fermé ses portes au public en février 1998.

Demandses d'indemnisation

Au 31 décembre 2000, 1 034 demandeurs avaient présenté des demandes d'indemnisation, pour un montant total de £50 millions (y compris les intérêts et honoraires). Des indemnités s'élevant à £31,4 millions, dont £6,9 millions ont été payés par le Skuld Club et £24,5 millions par le Fonds de 1971, ont été versées à 805 demandeurs.

Une demande présentée par le MPCU (Marine Pollution Control Unit) du Ministère des transports du Royaume-Uni, d'un montant de £11,4 millions, au titre des opérations de nettoyage, a été estimée à £9,7 millions. Cette demande devait faire l'objet d'un accord de règlement au début de 2001.

Plusieurs demandes importantes dont l'évaluation reste à faire ont trait aux opérations de nettoyage, à savoir celles de l'Agence pour l'environnement, de la Milford Haven Standing Conference, d'Elf UK Oil Ltd et de Texaco. La plupart d'entre elles progressent, et l'on s'attend à ce que la majorité soit réglée à l'amiable.

Actions en justice contre le Fonds de 1971

Des poursuites ont été engagées en ce qui concerne la majorité des demandes d'indemnisation pour lesquelles aucun accord n'était intervenu avant expiration du délai de prescription de trois ans, c'est-à-dire le 15 février 1999 ou peu après cette date.

Des assignations ont été émises contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 concernant 194 demandeurs. Au 31 décembre 2000, des accords sur les montants recevables avaient été conclus pour 91 des demandes. Les poursuites judiciaires ont été interrompues ou retirées pour 15 demandes pour lesquelles des assignations avaient été émises initialement et qui ont été soit rejetées soit évaluées à zéro par le Skuld Club et le Fonds de 1971. Des négociations sont en cours au sujet d'un nombre considérable de demandes restantes.

Cent dix-neuf demandeurs, tous représentés par un seul cabinet d'experts, ont entamé une action en justice. Quatre-vingt-six demandes (d'un montant total de £600 000) se rapportent seulement aux honoraires des experts. Cinquante-quatre de ces demandes, qui s'élèvent au total à £250 000, ont été approuvées pour un montant total de £45 000. Vingt-cinq des 26 demandeurs restants ont décliné les montants d'indemnisation offerts par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ou bien n'ont pas été en mesure de donner suffisamment d'informations à l'appui de leurs demandes. Un des demandeurs, une société de vente de crustacés établie en Cornouailles, s'est vu refuser sa demande par le Comité exécutif, au motif que la demande ne satisfaisait pas aux critères de degré raisonnable de proximité entre la pollution et le préjudice allégué.

Procédure en limitation

En avril 1999, le tribunal maritime a accordé au propriétaire du navire et au Skuld Club une décision limitant leur responsabilité à 8 825 686 DTS (£7,5 millions) conformément aux dispositions pertinentes de la législation en vigueur au Royaume-Uni. En vertu de cette décision, toutes les demandes devaient être déposées avant le 18 novembre 1999. La plupart des demandeurs ayant notifié des procédures pour protéger leurs demandes respectives contre la prescription ont également déposé des demandes dans le cadre de l'action en limitation.

En juin 2000, une réunion sur l'instruction des dossiers se rapportant à l'action en limitation a été tenue devant le tribunal maritime. La plupart des demandeurs parties à cette procédure étaient présents. La réunion a eu lieu en présence du greffier du tribunal dans le but d'organiser la procédure et de préciser les questions en jeu. Une deuxième réunion devait avoir lieu en présence du greffier au début de 2001, pour examen de la suite de l'affaire.

Le Fonds de 1971 a demandé au tribunal la suspension provisoire de la procédure à l'encontre du Fonds jusqu'à ce que toutes les demandes formées contre le propriétaire du navire et le Skuld Club dans le cadre de la procédure en limitation aient été déterminées. Les demandeurs ayant signifié la procédure au Skuld Club et au Fonds de 1971 ont été informés de l'intention de celui-ci d'appliquer la suspension. Le Fonds de 1971 n'a pas été informé d'une quelconque opposition à la mesure proposée. Cette suspension provisoire a été

accordée le 22 juin 2000. En outre, le tribunal a décidé que le Fonds de 1971, ainsi que les demandeurs dont les demandes contre le Fonds ont été suspendues, seraient assujettis à toute décision portant sur un point de fait litigieux prononcée par le tribunal maritime dans tout jugement rendu pour ce qui est des demandes déposées dans le cadre de la procédure en limitation.

Procédure pénale

L'Agence pour l'environnement du Royaume-Uni a engagé des poursuites pénales contre deux défendeurs, à savoir l'autorité portuaire de Milford Haven (MHPA) et le capitaine de port de Milford Haven à l'époque du sinistre, l'un et l'autre étant accusés d'avoir causé l'introduction de matières polluantes, c'est-à-dire de pétrole brut et de combustible de soute, dans des eaux contrôlées, ce qui est contraire aux dispositions du paragraphe 1) de l'article 85 de la loi de 1991 sur les ressources en eau (Water Resources Act 1991), le déversement de pétrole brut et de combustible de soute constituant une atteinte aux droits du public. Il a en outre été avancé que la MHPA n'avait pas correctement réglementé la navigation ni fourni des services de pilotage convenables dans le port.

Dès l'ouverture de la procédure pénale, en janvier 1999, le capitaine de port a plaidé non coupable, ce qui a été accepté par l'Agence pour l'environnement. La MHPA a plaidé coupable sur le chef d'introduction de matières polluantes (pétrole brut et combustible de soute) dans des eaux réglementées, la peine prévue étant deux ans de prison au plus ou une amende, ou les deux à la fois. La MHPA a plaidé non coupable sur tous les autres chefs d'accusation. Les moyens de défense invoqués ont tous été admis par l'Agence pour l'environnement. En conséquence, il n'a pas été nécessaire de mener la procédure à son terme. Le tribunal a condamné la MHPA à verser une amende de £4 millions et à assumer une partie des dépens, pour un montant de £825 000. Lorsqu'il a prononcé la sentence, le juge chargé de l'affaire a formulé un certain nombre d'observations très critiques à l'égard de la MHPA et la manière dont celle-ci avait géré le port.

L'autorité portuaire a fait appel. La cour d'appel a rendu son jugement en mars 2000. Elle a dit comprendre la préoccupation du juge, pour qui des dommages considérables avaient été causés par le sinistre et pour qui la MHPA ne pouvait échapper au versement d'une amende importante.

Cependant, la cour a conclu que le juge n'avait pas suffisamment su gré à la MHPA d'avoir plaidé coupable ni considéré les incidences de l'amende sur la capacité de la MHPA à remplir ses fonctions, et qu'il avait un point de vue beaucoup trop 'optimiste' quant aux moyens financiers dont disposait la MHPA. Dans ces circonstances, la cour a soutenu que l'amende initiale était excessive, devait être réduite à £750 000 et acquittée en trois versements, à savoir les 1er juin, 1er septembre et 1er décembre 2000. La MHPA a également versé une somme de £825 000 au titre des dépens, comme le tribunal de première instance l'avait décidé.

Action en recours

En 1999, le Comité exécutif a examiné l'opportunité pour le Fonds de 1971 d'engager une action contre divers tiers dans le but de recouvrer les sommes versées par celui-ci à titre d'indemnisation à la suite du sinistre du *Sea Empress*.

Le Comité a décidé qu'étant donné les dispositions de canalisation de la responsabilité contenues dans la Loi sur la marine marchande de 1995 portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile au Royaume-Uni, qui interdisent d'entreprendre toute action en indemnisation contre les sauveteurs, et la situation

juridique du pilote et de son employeur en vertu du droit anglais et gallois, il ne servirait à rien d'entreprendre une action en recours contre ces parties. Le Comité a également estimé qu'il n'y avait pas d'éléments de preuve établissant une négligence de la part du MPCU ou du service des garde-côtes qui justifierait une action en recours contre eux.

Selon le conseil juridique donné au Fonds de 1971, une action en recours entreprise contre la MHPA pourrait reposer sur l'argument selon lequel, en sa qualité d'autorité portuaire et d'autorité responsable du pilotage, la MHPA avait commis une infraction à la fois à la common law et au devoir que lui imposait la loi (loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven et loi de 1987 sur le pilotage). De l'avis des conseillers juridiques du Fonds de 1971, il y avait de bonnes possibilités d'établir que la MHPA avait par négligence manqué à ses obligations en ce qui concernait la sécurité de la navigation dans le port et aux abords du port et qu'il existait bel et bien un lien de cause à effet entre ce manquement et le sinistre qui s'était produit.

Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait intenter une action en recours à l'encontre de la MHPA. Le Fonds a l'intention de présenter le document relatif à la demande dans le cadre de l'action en recours devant le tribunal maritime en début d'année 2001.



Sea Empress: nettoyage de la plage

14.10 KRITI SEA

(Grèce, 9 août 1996)

Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodori (Grèce), à une quarantaine de kilomètres à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger d'Arabie. Des côtes rocheuses et des plages ont été polluées; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche dans la zone ont été souillées.

Les opérations de nettoyage ont été menées par le personnel du terminal et par des entreprises engagées par le propriétaire du navire, le Ministère de la marine marchande et les autorités locales.

D'après les estimations, le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est de Dr 2 241 millions (£4,1 millions). Le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en décembre 1996, au moyen d'une garantie bancaire.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de Dr 4 054 millions (£7,5 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire, à son assureur P & I (United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club)), ainsi qu'à l'administrateur chargé par le tribunal d'examiner les demandes formées contre le fonds de limitation. L'administrateur a fait rapport sur les demandes d'indemnisation en mars 1999. Le montant total des demandes admises par l'administrateur s'élevait à Dr 1 130 millions (£2 millions).

Les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 ne sont pas d'accord avec un certain nombre des évaluations faites par l'administrateur. Le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 ont donc fait appel des décisions relatives à ces demandes. Plusieurs demandeurs ont également fait appel de la décision de l'administrateur; le montant des demandes contestées est de Dr 2 680 millions (£4,9 millions). Le tribunal devait rendre sa décision en début d'année 2001.

Pour éviter que leurs droits ne soient frappés de prescription, le propriétaire du navire et son assureur ont notifié en août 1999 au Fonds de 1971 des demandes d'indemnisation s'élevant à

une somme dépassant le montant de limitation du propriétaire du navire, ainsi qu'une demande de prise en charge financière en vertu l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971, d'un montant de Dr 556 millions (£1 million).

14.11 N°1 YUNG JUNG

(République de Corée, 15 août 1996)

Le sinistre

Alors qu'à l'approche d'un typhon, la barge de mer coréenne *N°1 Yung Jung* (560 tjb) s'était abritée à un appontement du port de Pusan (République de Corée), elle s'est échouée sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur la carte marine. À la suite de l'échouement, environ 28 tonnes de fuel-oil moyen se sont déversées dans la mer. Des opérations de nettoyage ont été menées par des entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire.

Le *N°1 Yung Jung* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I mais avait une assurance de responsabilité d'un montant de US\$1 million (£670 000) par sinistre.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation en août 1997. L'assureur du propriétaire du navire a présenté au tribunal une lettre de garantie pour le montant de limitation. En mai 1998, le tribunal de district de Pusan a fixé le montant de limitation applicable au *N°1 Yung Jung* à Won 122 millions (£65 000).

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Won 743 millions (£390 000).

Certaines de ces demandes ont été honorées par le Fonds de 1971, tandis que les autres étaient payées par l'assureur du propriétaire du navire. En septembre 1998, le Fonds de 1971 a versé à l'assureur une somme de £262 373 (soit l'équivalent de Won 615 millions), correspondant au montant que l'assureur avait versé au-delà du montant de limitation applicable au *N°1 Yung Jung* (intérêts y compris). Le Fonds de 1971 a également versé une somme de Won 28 millions (£12 000) au titre de prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971.

Le montant versé par le Fonds de 1971 au titre des indemnités et de la prise en charge financière se chiffre au total à Won 670 millions (£286 000).

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités coréennes n'ont pas mené d'enquête sur la cause du sinistre.

À l'issue d'une procédure pénale, le capitaine du *N°1 Yung Jung* a été condamné à une peine de prison de six mois (suspendue pendant un an) pour avoir causé par négligence une pollution par les hydrocarbures.

Recouvrement

La question s'est posée de savoir si le Fonds de 1971 devrait tenter une action auprès de la République de Corée en vue de recouvrer les montants qu'il avait versés à titre d'indemnisation. Le Comité exécutif a examiné cette question lors de ses sessions d'avril et d'octobre 1999.

Les faits

Comme il est indiqué ci-dessus, le *N°1 Yung Jung*, qui avait un tirant d'eau de 3,6 mètres, s'est échoué sur un rocher de granit submergé non indiqué sur la carte. Les plongeurs engagés par le propriétaire du navire ont constaté que le rocher formait une protubérance d'environ 1,5 mètre sur le fond de la mer, qu'il était dépourvu d'algues et ils ont conclu que ce rocher ne faisait pas partie du fond de la mer mais n'y avait été placé que récemment. Il semble que la police maritime et le procureur n'aient pas enquêté sur les raisons pour lesquelles le rocher se trouvait sur le fond de la mer. Lors de la procédure pénale intentée contre le capitaine, le tribunal n'a pas envisagé la question mais a estimé que, puisque la hauteur d'eau minimale près du quai n'était que de trois mètres à marée basse, le capitaine aurait dû vérifier la profondeur pour voir s'il pouvait accoster à ce quai en toute sécurité.

Le quai visé était réservé aux seuls navires à cargaisons sèches de moins de 1 000 tpl et ces restrictions avaient été publiées dans le règlement relatif à l'usage des quais du port de Pusan. Aucune restriction ne portait sur le tirant d'eau des navires à cargaisons sèches se trouvant à quai. Un navire à cargaisons sèches ayant le même tirant d'eau que le *N°1 Yung Jung* (soit 3,6 mètres) se serait donc échoué sur le rocher en cause. Si le quai était réservé aux navires à cargaisons sèches, c'est parce qu'il ne s'y trouvait aucun matériel de lutte contre l'incendie.

La position du Fonds de 1971

L'avocat coréen du Fonds de 1971 a informé le Fonds que, d'après un jugement rendu par la Cour suprême de Corée, la République de Corée n'était pas responsable vis-à-vis des tiers pour un quelconque dommage causé du fait d'une carte défailante. Toutefois, si le rocher ne constituait pas une partie naturelle du fond de la mer mais y avait été placé, la situation juridique était, selon lui, différente, car on considérerait alors qu'il y avait un défaut dans une 'installation ou structure publique'. Il a fait valoir que s'il existait effectivement un défaut dans une installation ou structure publique appartenant à ou gérée par la République de Corée, celle-ci, en vertu de la loi coréenne sur l'indemnisation par l'État, avait une responsabilité objective pour tout dommage résultant dudit défaut.

À la date du sinistre, le quai appartenait à la République de Corée et était géré par le Bureau régional des affaires maritimes et de la pêche de Pusan, service public coréen. D'après l'avocat coréen du Fonds de 1971, le quai relevait donc de la définition des 'installations et structures publiques' donnée dans la loi coréenne sur l'indemnisation par l'État. Il a estimé que la République de Corée était responsable vis-à-vis de l'assureur du propriétaire du navire et du Fonds de 1971, lesquels avaient acquis, par subrogation, les droits des victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, au titre des paiements versés par l'assureur et le Fonds à ces victimes.

La position du Gouvernement coréen

Le Gouvernement coréen a estimé que le recours du Fonds de 1971 n'était pas fondé, et ce du fait que le sinistre n'était pas imputable à une mise en place ou à un entretien défectueux d'une installation ou d'une structure publique appartenant à l'État, mais à la négligence grave du propriétaire du navire, qui avait utilisé lesdites installations de manière illégale, dans une zone interdite aux pétroliers, sans en avertir les autorités portuaires ou demander à celles-ci une autorisation, et sans tenir dûment compte des effets éventuels du temps et de la marée. Il a soutenu en outre que, étant donné que l'article 4.3 de la Convention portant création du Fonds de 1971 excluait la possibilité de réduire les indemnités d'un demandeur qui a pris des mesures de sauvegarde au titre de la négligence concurrente, le Fonds de 1971 ne pouvait tenter d'action récursoire contre le Gouvernement coréen visant

tout paiement que le Fonds aurait versé au titre de mesures de sauvegarde. Le Gouvernement coréen a émis le point de vue selon lequel il aurait pu lui-même prendre les mesures de sauvegarde (c'est-à-dire mener les opérations de nettoyage), d'autres personnes avaient pu mener ces opérations uniquement parce que le gouvernement les y avait autorisées et les opérations devaient donc être considérées comme ayant été menées par le Gouvernement coréen. Le Gouvernement a aussi déclaré qu'il serait contraire à l'esprit de la Convention portant création du Fonds de 1971 que celui-ci introduise une action en recours.

Procédure de demande d'indemnisation

En vertu de la loi coréenne sur l'indemnisation par l'État, toute demande formée contre la République de Corée devrait tout d'abord être soumise au Comité régional d'indemnisation compétent. Les demandes dépassant un certain montant doivent être renvoyées au Comité central d'indemnisation, qui relève du Gouvernement. Au cas où un demandeur ne serait pas satisfait de la décision du Comité, il est en droit d'intenter une action contre la République de Corée.

Examen par le Comité exécutif

Lors des délibérations au sein du Comité exécutif, l'Administrateur a estimé que le Gouvernement coréen n'aurait pu se porter demandeur étant donné qu'il n'avait pas encouru les frais des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde (à l'exception de celles qui ont été effectuées par la police maritime de Pusan). D'après lui, si le Gouvernement coréen avait lui-même mené les opérations, il aurait été en droit de demander une indemnisation; il en aurait été de même si le gouvernement avait engagé et payé une entreprise pour effectuer les opérations. Or tel n'avait pas été le cas dans l'affaire du N°1 *Yung Jung*.

Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de donner suite à la demande du Fonds de 1971 contre la République de Corée. Le Fonds de 1971 a présenté sa demande en août 1999.

Décision du Comité d'indemnisation du Gouvernement de la République de Corée

Dans une décision rendue le 26 juin 2000, le Comité d'indemnisation du Gouvernement de la République de Corée a rejeté la demande du Fonds de 1971, aux motifs suivants:

“ Le demandeur soutient que le sinistre est survenu du fait que le navire avait heurté un rocher se trouvant à proximité de la paroi du quai. Le Gouvernement de la République de Corée, qui est responsable de la gestion des installations publiques, y compris le quai, doit donc verser une indemnisation au titre des dommages causés par ce sinistre.

Cependant, le quai en question n'est utilisé en tant que tel que pour les navires de divers d'un tirant d'eau inférieur à 4,3 mètres et de moins de 1 000 tpl aux fins de la sécurité de ces navires. Il est donc suffisant que le quai, qui présente toutes les caractéristiques de sécurité requises pour les navires de divers, par exemple, ne pose pas de problème pour l'accostage et la navigation des navires de divers ayant un faible tirant d'eau. Le Gouvernement de la République de Corée n'est nullement tenu de garantir la sécurité des quais pour les chalands-citernes et autres bâtiments d'un fort tirant d'eau, qui, dans ces conditions, accosteraient donc illégalement à ce quai.

Le sinistre a été causé par le fait que le capitaine du navire a illégalement accosté le navire chargé de 1 800 tonnes d'hydrocarbures à ce quai, sans avoir demandé aux autorités portuaires l'autorisation d'utiliser cette installation portuaire, et sans avoir présenté le moindre rapport.

La demande d'indemnisation par l'État est donc rejetée.”

Complément d'examen par le Comité exécutif

Le Fonds de 1971 était en droit d'intenter une action en justice aux fins de sa demande de recouvrement à l'encontre de la République de Corée. Cette action devait être présentée au plus tard le 20 décembre 2000.

L'avocat coréen du Fonds de 1971 a déclaré à l'Administrateur qu'à son avis le quai était défectueux et que la République de Corée, en tant que responsable de l'installation publique en cause, devrait être considérée responsable en droit coréen. Toutefois, il a appelé l'attention sur deux points soulignés par le Gouvernement de la République de Corée, à savoir le fait que le quai était utilisé seulement par les navires de divers, et l'interprétation de l'article 4.3 de la Convention portant création du Fonds de 1971. Il a estimé que les tribunaux coréens tendraient à accepter ces

arguments, étant donné qu'ils ne s'étaient guère montrés empressés de considérer le Gouvernement de la République de Corée responsable en vertu de la loi coréenne sur l'indemnisation par l'État. C'est pourquoi, de l'avis de l'avocat du Fonds, une action en justice du Fonds de 1971 à l'encontre de la République de Corée avait peu de chance de réussir.

Du fait du conseil donné par l'avocat coréen du Fonds de 1971, le Conseil d'administration a estimé, en octobre 2000, hautement improbable qu'une action en justice intentée contre le Gouvernement de la République de Corée puisse aboutir. Compte tenu des sommes relativement peu élevées en jeu, le Comité a décidé que le Fonds de 1971 ne devait pas donner suite à cette question par une action en justice à l'encontre de la République de Corée.

14.12 NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb), qui transportait 19 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire, s'est brisé en deux à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki dans la mer du Japon, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre. La section avant, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, puis s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral.

L'enlèvement des hydrocarbures de la section avant s'est terminé en février 1997. En tout, environ 2 830 m³ d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été enlevés. Les autorités japonaises ont ordonné simultanément la construction d'une voie d'accès temporaire de 175 mètres qui, à l'aide d'une grande grue, permettait l'enlèvement des hydrocarbures par la route. Toutefois, cette option n'a été utilisée que pour extraire les 380 m³ restants du mélange d'eau et d'hydrocarbures. La voie d'accès a ensuite été démontée et les matériaux de construction enlevés du site.

Opérations de nettoyage

Alors qu'une bonne partie des hydrocarbures échappés lorsque le navire s'est brisé s'est dispersée naturellement dans la mer, plusieurs centaines de tonnes d'émulsion se sont échouées à divers endroits sur une distance de plus de 1 000 kilomètres, relevant de 10 préfectures.

Un contrat a été signé pour le compte du propriétaire du navire avec le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC), lequel a été chargé d'organiser les opérations de nettoyage avec l'aide d'entreprises de nettoyage commerciales. En outre, la Petroleum Association of Japan (PAJ) a fourni du matériel. Ont participé aux opérations de récupération des hydrocarbures un nombre considérable de navires appartenant à l'Agence japonaise de la sécurité maritime (maintenant service des garde-côtes japonais), à la Force d'autodéfense japonaise et à des pêcheurs de la région, des navires appartenant aux gouvernements des préfectures ou affrétés par eux, des systèmes de récupération provenant de Singapour ainsi que des navires appartenant au Gouvernement russe.

Les opérations de nettoyage en mer et à terre ont produit une quantité de déchets d'hydrocarbures estimée à 40 000 tonnes. Ces déchets ont été transportés jusqu'à des installations d'évacuation dans tout le Japon.

Traitement des demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur P & I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), ont ouvert ensemble un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe. Celui-ci emploie actuellement six experts et 12 secrétaires.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Environ 450 demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥35 068 millions (£206 millions) ont été présentées. De nouvelles demandes ont été frappées de prescription le 2 janvier 2000 ou peu après cette date.

La grande majorité des demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement. Il reste toutefois un certain nombre de demandes qui n'ont pas été évaluées, celles émanant notamment d'organismes publics ou celles relatives à la construction et au démantèlement de la voie d'accès.

Au 31 décembre 2000, les FIPOL avaient versé aux demandeurs une somme s'élevant au total à ¥13 749 millions (£72 millions), dont ¥8 558 millions (£43 millions) avaient été acquittés par le Fonds de 1971 et ¥5 191 millions (£29 millions) par le Fonds de 1992. Le propriétaire du navire et le UK Club ont effectué des paiements se montant à US\$4,6 millions et ¥66 millions (£3 millions).

Le tableau ci-dessous présente l'état détaillé des demandes soumises ainsi que des montants réglés.

Situation relative aux grands groupes de demandes

La plupart des demandes émanant du JMDPC et de 54 entrepreneurs engagés aux fins des opérations de nettoyage sous la houlette du JMDPC ont fait l'objet d'accords de règlement.

Les demandes présentées par le JMDPC au titre de la construction et du démantèlement d'une voie d'accès et de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du *Nakhodka* par cette voie d'accès sont en cours d'examen.

Des administrations publiques japonaises ont présenté 11 demandes d'un montant total de ¥1 519 millions (£8,9 millions). En février 2000, les Fonds ont offert d'effectuer des paiements provisoires à raison de ¥448 millions (£2,6 millions). À ce jour, aucune réponse concernant cette offre n'a été reçue.

Six demandes, d'un montant total de ¥4 600 millions (£27 millions), sur les 10 demandes soumises par les autorités préfectorales au titre des opérations de

nettoyage ont été approuvées pour un montant de ¥3 700 millions (£22 millions). Les quatre demandes restantes, se chiffrant à ¥2 550 millions (£15 millions), sont en cours d'examen. Le Bureau des demandes d'indemnisation attend les réponses aux questions qu'il avait posées aux demandeurs. Ces évaluations devraient être achevées au cours des prochains mois.

Huit demandes présentées par des associations de coopératives de pêche pour un montant de ¥4 200 millions (£25 millions) au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs ont fait l'objet d'un accord de règlement pour ¥1 500 millions (£9 millions). La demande restante, qui a été présentée par une association de ce type, devait faire l'objet d'un accord en début d'année 2001.

Une demande d'un montant de ¥7 millions (£41 000), sur les sept demandes soumises par des compagnies d'électricité au titre de leurs dépenses relatives aux opérations de nettoyage, a fait l'objet d'un accord de règlement pour ¥5,4 millions (£32 000). Les six demandes restantes, d'un montant total de ¥2 720 millions (£16 millions), sont en cours d'examen.

Les 347 demandes émanant du secteur touristique ont toutes été évaluées; 283 d'entre elles ont fait l'objet d'un accord de règlement. Vingt-neuf demandes ont été frappées de prescription car les demandeurs n'ont pas intenté d'action en justice dans les délais prescrits. Trente-trois demandes ont été rejetées. Les Fonds ont été informés que 15 demandeurs avaient décidé de retirer leurs demandes rejetées. L'on s'attend à ce que d'autres demandeurs dont les demandes ont été rejetées fassent de même.

Catégorie des demandes	Montants approuvés		Montants en suspens devant les tribunaux	
	Montant réclamé (en milliers de yen)	Montant approuvé (en milliers de yen)	Montant réclamé (en milliers de yen)	Paievements provisoires (en milliers de yen)
JMDPC	12 016 344	10 299 544	3 208 823	0
Administrations publiques			1 519 466	0
Gouvernements locaux	4 592 938	3 666 910	2 549 628	607 423
Propriétaire du navire/ UK Club et entreprises engagées par eux	259 088	250 170	381 052	0
Pêche	4 241 401	1 491 772	771 856	100 000
Tourisme	2 734 401	1 247 192	212 332	0
Autres	15 139	11 428	2 733 252	1 043 000
Total	23 859 311 (£140 millions)	16 967 016 (£100 millions)	11 376 409 (£67 millions)	1 750 423 (£10 millions)

Applicabilité des Conventions

Les Protocoles de 1992 sont entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992 s'appliquent donc en principe à ce sinistre.

Le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1971, mais non aux Protocoles de 1992. En février 1997, le Comité exécutif a estimé que de ce fait le droit de limitation du propriétaire du navire devait être régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et la Fédération de Russie étaient tous deux parties à la date du sinistre. Le Comité a confirmé que, si le montant total des demandes approuvées devait dépasser le montant maximal de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971 (à savoir 60 millions de DTS), le montant des indemnités disponibles se répartirait comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont estimé que la raison pour laquelle la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas en l'espèce n'était pas claire. Ils ont soutenu que la décision ne relevait pas des FIPOL, mais des tribunaux japonais.

L'Administrateur a estimé qu'il était clair que, du point de vue du droit des traités ainsi qu'en vertu de la législation japonaise d'application des Conventions de 1969/1971 et des Conventions de 1992, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas au sinistre du *Nakhodka*. Le Comité exécutif a fait sienne cette position.

Niveau des paiements

Le montant total disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971

et de la Convention portant création du Fonds de 1992 est de ¥23 164 515 000 (£136 millions).

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont initialement décidé que, puisque le montant total des demandes demeurait incertain, les paiements effectués par les deux Organisations devraient se limiter à 60% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels qu'évalués par les experts des FIPOL et du propriétaire du navire/UK Club.

Compte tenu de l'évolution du montant total des demandes, les organes directeurs des Fonds ont décidé à leurs sessions d'avril 2000 de relever le niveau des sommes à acquitter par les FIPOL de 60% à 70% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs.

À leurs sessions d'octobre 2000, les organes directeurs ont relevé que, du fait de la nouvelle évolution de la situation, le montant total des risques encourus par les Fonds pouvait être estimé à quelque ¥28 468 millions (£167 millions). Ils ont décidé d'autoriser l'Administrateur à porter le niveau des sommes à acquitter à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur dès que le montant total des demandes approuvées et des demandes en suspens serait inférieur à ¥27 800 millions (£164 millions).

Du fait de nouveaux accords de règlement et du retrait de plusieurs demandes émanant du secteur touristique, l'Administrateur devrait être en mesure de porter le niveau des paiements à 80% en début d'année 2001.

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre. L'enquête japonaise a été menée par un comité constitué à cet effet.

	DTS
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	1 588 000
Fonds de 1971	58 412 000
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	0
Fonds de 1992, si le montant dépasse 60 millions de DTS	75 000 000
Montant total de l'indemnisation disponible	135 000 000



Nakhodka: exploitations piscicoles à l'abri de la pollution

Le rapport d'enquête japonais a été publié en juillet 1997. Il a conclu que si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre, et du fait de la forte corrosion qui affaiblissait la structure interne du navire, ce sont les sollicitations auxquelles la coque a été soumise du fait des intempéries qui ont provoqué la rupture du navire. Le rapport a reconnu que les conditions météorologiques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées et que la répartition inhabituelle de la cargaison avait intensifié les sollicitations s'exerçant sur la coque du navire.

Le rapport russe indique que, techniquement, l'état de la coque au moment du sinistre était jugé satisfaisant. Il indique également que le *Nakhodka* a dû se briser après que la partie avant eut percuté un objet à moitié immergé, vraisemblablement le chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*. D'après les enquêteurs russes, le navire était soumis à des contraintes acceptables en eau calme, dues à la répartition de la cargaison, auxquelles s'ajoutaient de fortes contraintes de chargement dynamiques dues aux intempéries, en particulier par grosse mer. La section avant du navire est passée ensuite à

proximité d'un objet de grandes dimensions à moitié immergé, ce qui aurait provoqué des contraintes dynamiques encore plus élevées. D'après le rapport russe, les calculs montrent que les moments de flexion et les contraintes en eau calme étaient dans les limites admissibles lors de l'appareillage, bien que dans la fourchette supérieure. Les enquêteurs russes affirment que les forces produites par les intempéries, l'état de la mer et le contact supposé avec un objet immergé se sont conjuguées, provoquant une surcharge et la rupture de la structure du navire.

Les experts engagés par les FIPOL ont examiné les rapports japonais et russe et ont jugé que le *Nakhodka* était en très mauvais état. Il y avait selon eux des preuves d'une forte dégradation de la résistance de certains éléments de la coque et de réparations insuffisantes. Ils ont précisé qu'il était clair que la résistance de la coque s'était trouvée fortement réduite. D'après eux, bien que le chargement du navire n'ait pas été fait conformément aux instructions du manuel de chargement, ce qui renforçait la contrainte sur le navire, un navire correctement entretenu n'aurait pas été affecté. Ils ont estimé qu'il n'y avait pas preuve de collision ou de quasi-collision avec un objet de faible flottabilité, ni de tout autre contact

ou d'aucune explosion. La défaillance du navire dans ces conditions étayait l'opinion des experts selon laquelle le navire n'était pas en état de naviguer. Le *Nakhodka* a effectivement souffert des intempéries, mais ces intempéries n'étaient pas, selon eux, exceptionnelles dans cette zone au mois de janvier. Les experts ont considéré également que le propriétaire du navire connaissait, ou du moins aurait dû connaître, l'état de la structure de la coque.

Examen par les Comités exécutifs, en octobre 1999, de l'opportunité d'engager des actions en recours

À leurs sessions d'octobre 1999, les Comités exécutifs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné les conclusions de l'enquête de l'Administrateur sur la cause du sinistre. Tout comme l'Administrateur, les Comités exécutifs ont estimé que le *Nakhodka* n'était pas en état de navigabilité à l'époque du sinistre et que les défauts qui avaient mis le navire en mauvais état étaient à l'origine du sinistre. Les Comités ont également été d'accord avec l'Administrateur pour dire que le propriétaire du navire était - ou tout au moins aurait dû être - au courant des défauts qui faisaient que le navire n'était pas en état de naviguer, que le sinistre était donc dû à une faute personnelle du propriétaire et qu'en conséquence, conformément à l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, celui-ci n'était pas en droit de limiter sa responsabilité.

Les Comités exécutifs ont décidé que si le propriétaire, Prisco Traffic Ltd, entamait une procédure en limitation de sa responsabilité, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'opposer à son droit en la matière.

Les Comités ont également décidé que les Fonds devraient entamer une action en recours contre Prisco Traffic et sa société mère Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'). Les deux entreprises avaient partagé les mêmes bureaux jusqu'en 1996 et, dans le Lloyds Confidential Index, Prisco Traffic figurait comme filiale de Primorsk jusque vers la fin de 1996 et y était inscrite séparément depuis le sinistre de 1997. Les deux entreprises avaient en outre le même assureur sur corps et le même Club P & I et Primorsk semblait intervenir énormément dans les opérations de navigation de Prisco Traffic. Les Comités ont relevé également que la proximité des deux entreprises et les liens qui les unissaient faisaient penser que l'entreprise mère

exerçait un contrôle étroit sur Prisco Traffic et sa flotte, et que ce contrôle impliquait une responsabilité dans l'état de navigabilité et la sécurité d'exploitation de la flotte.

Les Comités exécutifs ont examiné en outre la question de savoir s'il y avait lieu d'engager une action en recouvrement contre le UK Club. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile dispose que le propriétaire du navire est tenu de prendre une assurance pour couvrir le montant de limitation applicable au navire aux termes de la Convention, lequel, dans le cas du *Nakhodka*, s'élevait à 1 588 000 DTS (soit environ ¥229 millions ou £1,3 million). On pense toutefois que la responsabilité juridique du *Nakhodka* pour ce qui est des dommages dus à la pollution devait sans doute être engagée jusqu'à concurrence de US\$500 millions, comme c'est généralement le cas des pétroliers.

Le règlement du UK Club contient une clause 'payer pour être payé' (c'est-à-dire que le Club n'est tenu d'indemniser le propriétaire du navire que pour les indemnités que celui-ci a effectivement versées à des tiers), laquelle clause a été admise par les tribunaux du Royaume-Uni. Cependant, d'après les avis juridiques reçus par les FIPOL, la clause 'payer pour être payé' ne serait peut-être pas reconnue au Japon. Compte tenu de ces avis, les Comités exécutifs ont décidé que les Fonds de 1971 et de 1992 devraient engager une action en recouvrement contre le UK Club.

Le *Nakhodka* était soumis à la classification prévue par le Registre maritime russe de navigation. Les Comités ont reconnu qu'il était difficile de poursuivre les sociétés de classification étant donné le rôle particulier qu'elles jouaient dans la navigation internationale. En conclusion, les Comités ont néanmoins estimé que le Registre russe n'avait pas fait ce qu'il fallait pour que le *Nakhodka* satisfasse à ses règles et que cette défaillance était une des causes du sinistre. Ils ont donc décidé que le Fonds de 1971 devait entreprendre une action en recouvrement contre le Registre russe.

En 1993, le *Nakhodka* a subi d'importants travaux de réparation dans un chantier naval de Singapour. Les Comités ont décidé que la question de savoir si les Fonds de 1971 et de 1992 devraient ou non intenter une action en justice contre le chantier naval devrait être laissée à la discrétion de

l'Administrateur, compte tenu de l'intérêt bien compris des Organisations. Compte tenu des avis formulés par les avocats et les experts engagés par les Fonds, l'Administrateur a décidé de ne pas intenter d'action en justice à l'encontre du chantier naval.

Actions en recours engagées par les FIPOL

En novembre et décembre 1999, les Fonds de 1971 et de 1992 ont engagé des actions en justice devant le tribunal de district de Fukui à l'encontre de Prisco Traffic Ltd, de Primorsk Shipping Corporation, du UK Club et du Registre maritime russe de navigation.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont été représentés dès les premiers jours par l'avocat japonais qui a signé tous les accords de règlement conclus avec les demandeurs au nom du propriétaire du navire ainsi que du UK Club. Cet avocat représente aussi le propriétaire du navire et le UK Club dans le cadre des actions que ceux-ci ont intentées à l'encontre des Fonds de 1971 et de 1992. Les actions en justice ont été signifiées au UK Club à son bureau à Tokyo. L'avocat visé plus haut a informé le tribunal de district de Fukui qu'il n'était pas autorisé à recevoir une assignation au nom du propriétaire du navire. L'on croit comprendre que la procédure d'assignation du propriétaire du navire à *Nakhodka* (Fédération de Russie) pourrait prendre quelque 18 mois. Un problème analogue concernant la procédure d'assignation va se poser pour la Primorsk Shipping Corporation à *Nakhodka* et le Registre maritime russe de navigation à Saint-Petersbourg.

Le tribunal de district de Fukui a fixé la première audience au 19 septembre 2001.

Actions en justice engagées par les demandeurs

Des préfectures, des pêcheurs appartenant à neuf associations préfectorales de coopératives de pêche, une exploitation piscicole, 318 demandeurs du secteur touristique, six entreprises de fabrication de dispersants d'hydrocarbures, sept compagnies d'électricité et trois autres demandeurs ont engagé auprès du tribunal de district de Fukui des actions en justice à l'encontre du propriétaire du navire, du UK Club et des FIPOL pour des demandes s'élevant au total à ¥11 267 millions (£66 millions).

Le Ministère de la justice japonais agissant au nom de quatre ministères et administrations publiques ainsi que le Centre japonais de prévention des

catastrophes maritimes (JMDPC) ont engagé des actions auprès du tribunal de district de Tokyo à l'encontre du propriétaire du navire et du UK Club pour un montant de ¥9 042 millions (£53 millions). Ces actions ont été notifiées aux FIPOL.

Actions en justice engagées par le propriétaire du navire et le UK Club

Le propriétaire du navire et le UK Club ont intenté des actions en justice auprès du même tribunal contre les Fonds de 1971 et de 1992 pour un montant de ¥537 millions (£3,2 millions) concernant leurs droits de subrogation relatifs aux paiements qu'ils ont effectués.

Réactions du propriétaire du navire et du Registre maritime russe de navigation

Le propriétaire du navire a informé les FIPOL qu'il contestait leurs conclusions sur l'état du *Nakhodka*. Le Registre maritime russe de navigation a déclaré qu'il regrettait les conclusions formulées par les Comités exécutifs, à savoir qu'il n'avait pas fait ce qu'il fallait pour que le *Nakhodka* satisfasse à ses règles et que ce manquement était à l'origine du sinistre.

14.13 NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 février 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait quelque 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela. Les autorités vénézuéliennes ont soutenu que l'échouement avait en fait eu lieu à l'extérieur du chenal proprement dit. Trois citernes à cargaison ont été endommagées et l'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut qui se serait déversée.

Opérations de nettoyage

En vertu du Plan national d'intervention d'urgence du Venezuela contre la pollution par les hydrocarbures, les sociétés Lagoven et Maraven (filiales à cent pour cent de la compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela SA - PDVSA) ont organisé le nettoyage. Vers la fin de 1997, Lagoven et Maraven ont fusionné avec leur société mère, PDVSA.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2000, 214 demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs27 000 millions (£26 millions) avaient été

présentées à l'assureur du propriétaire du navire, Assuranceöreningen Gard (Gard Club), et au Fonds de 1971. Ces demandes portent sur le coût des opérations de nettoyage, l'évacuation du sable mazouté, les dommages matériels (causés à des filets, des embarcations et des moteurs hors-bord), les pertes subies par les pêcheurs, les transporteurs de poisson, les entreprises de transformation de crevettes et du secteur du tourisme. Des demandes ont été approuvées pour un montant total de Bs3 751 millions (£3,6 millions) plus US\$16 millions (£10,7 millions). Le Gard Club a versé une somme de Bs1 261 millions (£1,8 million) plus US\$1,8 million (£1,2 million). Le Fonds de 1971 a effectué deux paiements se chiffrant au total à Bs16,7 millions (£16 340) et un paiement à hauteur d'un montant de US\$2,2 millions (£1,5 million).

Les demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos* ont été frappées de prescription le 28 février 2000 ou peu de temps après cette date.

Demandes au titre des opérations de nettoyage et de l'évacuation du sable mazouté

Les demandes d'indemnisation liées aux opérations de nettoyage effectuées par Lagoven et Maraven ont fait l'objet d'un accord de règlement. Le montant total recevable a été approuvé à raison de Bs3 462 millions (£3,3 millions) plus US\$35 850 (£24 000). Le Gard Club a effectué des paiements provisoires à la PDVSA qui totalisent Bs1 046 millions (£1 million).

En décembre 2000, la PDVSA a informé le Gard Club et le Fonds de 1971 qu'elle avait mis en exploitation quelque 48 000 m³ de sable mazouté conformément à un accord passé avec le Gard Club et le Fonds de 1971. La PDVSA a demandé une somme de Bs886 millions (£848 000) plus US\$16 786 (£11 270) au titre de cette opération. Le Gard Club et le Fonds de 1971 examinent actuellement les documents présentés par la PDVSA à l'appui de sa demande d'indemnisation.

Demande présentée par l'ICLAM

L'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) a présenté une demande d'indemnisation de Bs69 millions (£66 000) au titre des dépenses qu'il avait encourues pour surveiller les opérations de nettoyage, comprenant notamment la prise d'échantillons et l'analyse de l'eau de mer, des sédiments et de la faune aquatique. Cette demande a été évaluée par les experts engagés par le Gard

Club et le Fonds de 1971 à Bs61 millions (£58 000).

Bien que le Gard Club ait accepté le montant évalué, il conteste la responsabilité envers l'ICLAM au motif que l'ICLAM est un organisme relevant de la République du Venezuela et que le sinistre était dû en grande partie à une négligence imputable à celle-ci. C'est pourquoi le Gard Club a déclaré qu'il n'était pas disposé à effectuer de paiement à l'ICLAM au titre de cette demande.

Le Comité exécutif a estimé que du fait que la demande de l'ICLAM relevait de la définition des 'mesures préventives', le Fonds de 1971 ne pouvait mettre en cause la négligence concurrente en ce qui concerne cette demande. Le Fonds de 1971 a donc versé 25% du montant estimé, en septembre 1999.

L'ICLAM a présenté une autre demande d'indemnisation, se chiffrant à Bs9,6 millions (£9 200), au titre des dépenses encourues pour le suivi de l'évacuation du sable mazouté. Cette demande a été évaluée par les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 à hauteur du montant demandé. Une somme de Bs2,4 millions (£2 300), soit 25% du montant approuvé, doit être versée à l'ICLAM au début de 2001.

Demandes émanant de six entreprises de transformation de crevettes et de 2 000 pêcheurs

Une demande d'un montant de US\$25 millions (£16,8 millions) a été présentée par six entreprises de transformation de crevettes et par 2 000 pêcheurs qui avaient soutenu que les hydrocarbures déversés par le *Nissos Amorgos* dans le golfe du Venezuela le 28 février 1997 étaient à l'origine d'une baisse des prises de crevettes dans le lac de Maracaibo en 1998.

Sur la base des données obtenues auprès des usines de transformation, l'Administrateur a admis qu'il y avait une réduction statistiquement forte des volumes de crevettes fournies aux usines, et donc des prises de crevettes en 1998 par rapport à 1997 et 1999. Cependant, les données ci-dessus ainsi que les statistiques nationales à long terme concernant les prises de crevettes indiquent que les fournitures de crevettes à chaque entreprise varient considérablement d'une année à l'autre.

Les demandeurs ont chargé six biologistes d'examiner les causes possibles de cette réduction des prises/fournitures de crevettes. Le Fonds de 1971 et le Gard Club ont engagé trois spécialistes

de la biologie marine ayant une expérience internationale des effets des hydrocarbures sur la pêche de crevettes.

À sa session d'octobre 2000, le Conseil d'administration a pris note de l'analyse ci-après effectuée par l'Administrateur au sujet de cette demande:

“ Pour qu'une demande soit recevable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971, il convient d'indiquer que la perte ou le dommage allégué a été causé par une contamination résultant du déversement d'hydrocarbures. L'Administrateur a noté qu'on ne dispose pas actuellement d'éléments d'appréciation tels que des données comparables sur les concentrations d'hydrocarbures pétroliers dans les biotes, les sédiments ou l'eau de la zone souillée ainsi que dans les zones non mazoutées avant et après le sinistre du *Nissos Amorgos*. Toutefois, l'Administrateur a estimé que dans le cas des demandes au titre de la pêche qui ont trait à des pertes subies un certain temps après un événement de pollution, il ne serait guère raisonnable de s'attendre à ce que ces données soient disponibles. L'Administrateur a tenu compte du fait que les expériences de laboratoire ont démontré que de faibles concentrations d'hydrocarbures peuvent perturber la reproduction et l'alimentation des coquillages et crustacés, et la survie des crevettes. La présence d'hydrocarbures a été constatée à proximité des zones de frai des crevettes dans la baie de Calabozo. Bien que les biologistes engagés par le Fonds de 1971 et le Gard Club aient déclaré que d'autres facteurs également plausibles, n'étant pas liés au déversement d'hydrocarbures, auraient pu contribuer à la réduction des prises de crevettes, ils n'ont pas été en mesure d'en identifier un seul effectivement capable d'avoir contribué à cette baisse. Malgré l'absence de preuve concluante qui permette d'établir ou de réfuter l'existence d'un lien direct entre le déversement d'hydrocarbures et la baisse de prises de crevettes, et après avoir examiné les opinions de différents biologistes, l'Administrateur a estimé que les hydrocarbures provenant du *Nissos Amorgos* ont très probablement en grande partie contribué à cette baisse. ”

Le Conseil d'administration a approuvé la proposition de l'Administrateur selon laquelle la demande devrait être considérée comme recevable

dans son principe, mais a déclaré que, s'agissant de quantifier les pertes attribuables au sinistre du *Nissos Amorgos*, il devrait être tenu compte des autres facteurs qui apparaissent dans les variations constatées habituellement d'une année sur l'autre.

Après examen desdits facteurs, les demandeurs, le Gard Club et le Fonds de 1971 sont parvenus à un accord quant au montant des pertes attribuables au sinistre du *Nissos Amorgos*, soit US\$16 millions (£10,8 millions). Un accord de règlement a été conclu le 1er décembre 2000. Le 6 décembre 2000, le Club et le Fonds de 1971 ont versé aux demandeurs une somme de US\$4 millions (£2,7 millions), correspondant à 25% du montant recevable.

Procédures judiciaires

Le sinistre a donné lieu à l'engagement de procédures judiciaires devant un tribunal pénal de Cabimas, des tribunaux civils de Caracas et de Maracaibo, la cour d'appel de Maracaibo et devant la Cour suprême.

Procédures pénales

Le tribunal pénal de Cabimas a mené une enquête sur la cause du sinistre afin de déterminer si quiconque pouvait être déclaré pénalement responsable du sinistre. À la suite de cette enquête, une action au pénal a été engagée à l'encontre du capitaine du navire. Dans l'argumentation qu'il a présentée devant le tribunal pénal de Cabimas, le capitaine a soutenu que le dommage provenait en grande partie d'une négligence de la part de la République du Venezuela.

Le Fonds de 1971 a présenté devant le tribunal des argumentations selon lesquelles le dommage était dû principalement à une négligence imputable à la République du Venezuela.

Dans un jugement prononcé en mai 2000, le tribunal pénal de Cabimas a rejeté les arguments du capitaine, déclarant celui-ci responsable du dommage dû au sinistre et le condamnant à un an et quatre mois de prison. Le capitaine a fait appel du jugement devant la cour d'appel de Maracaibo.

Le Fonds de 1971 a présenté devant la cour d'appel une argumentation selon laquelle les preuves fournies n'avaient pas été suffisamment examinées par le tribunal.

Dans une décision rendue en septembre 2000, la cour d'appel a décidé de ne pas considérer l'appel,

et d'ordonner au tribunal pénal de Cabimas d'adresser le dossier à la Cour suprême du fait que celle-ci examinait actuellement une demande d'«avocamiento» (voir ci-dessous). La décision de la cour d'appel semble laisser entendre que le jugement du tribunal pénal de Cabimas serait nul et non avenu.

Procédures civiles

Du fait du règlement des demandes présentées par les six entreprises de transformation de crevettes et les 2 000 pêcheurs, visées ci-dessus, un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été retirées des procédures judiciaires. La situation actuelle relative aux procédures civiles intentées devant différents tribunaux du Venezuela est la suivante.

République du Venezuela

La République du Venezuela a présenté devant le tribunal pénal de Cabimas une demande d'indemnisation d'un montant de US\$60 millions (£40 millions) au titre des dommages par pollution à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club. Les dommages pour lesquels il est demandé réparation sont les dommages causés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale touchée par les déversements, le coût de la restauration de la qualité de l'eau à proximité des côtes touchées, le coût de remplacement du sable enlevé de la plage lors des opérations de nettoyage et les dommages causés à la plage en tant que lieu touristique.

En mars 1999, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le Gard Club ont déposé auprès du tribunal un rapport sur les diverses rubriques composant la demande de la République du Venezuela, qui a été rédigé par des experts nommés par eux. De l'avis de ces experts, la demande d'indemnisation est sans fondement.

À la demande du propriétaire du navire, du Gard Club et du Fonds de 1971, le tribunal pénal a nommé un groupe de trois experts pour fournir un avis technique sur le bien-fondé de la demande de la République du Venezuela. Dans son rapport, remis en juillet 1999, le groupe d'experts a souscrit à l'unanimité aux conclusions des experts du Fonds de 1971, selon lesquels la demande n'était pas fondée.

La République du Venezuela a également présenté une demande à l'encontre du propriétaire du navire, du capitaine du *Nissos Amorgos* et du Gard Club devant le tribunal civil de Caracas pour un

montant estimatif de US\$20 millions (£13 millions), porté par la suite à US\$60 millions (£40 millions). Il ressort que cette demande porte sur les quatre mêmes catégories de dommages que la demande déposée au tribunal pénal de Cabimas.

Ces deux actions en justice sont suspendues dans l'attente d'une décision sur la demande d'«avocamiento» (voir ci-dessous).

ICLAM

En mars 1998, au nom de l'ICLAM, la République du Venezuela a présenté devant le tribunal pénal de Cabimas une demande au titre des opérations visées plus haut. L'ICLAM a également soumis cette demande auprès du tribunal civil de Maracaibo.

L'action en justice intentée par l'ICLAM à Cabimas est suspendue dans l'attente d'une décision sur la demande d'«avocamiento».

FETRAPESCA

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté auprès du tribunal pénal de Cabimas une demande d'indemnisation au titre des dommages par pollution d'un montant estimatif de US\$130 millions (£87 millions), plus les frais de justice. FETRAPESCA a également soumis une demande du même montant auprès du tribunal civil de Caracas. Une section de FETRAPESCA a présenté une demande d'un montant estimatif de US\$10 millions (£6,7 millions) auprès de ce même tribunal. Le 30 novembre 2000, FETRAPESCA et sa section ont retiré ces trois actions en justice.

Groupe d'entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés

Huit entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont présenté une demande d'indemnisation d'un montant estimatif de US\$100 millions (£67 millions), plus les frais de justice, auprès du tribunal pénal de Cabimas. Onze entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont également soumis une demande analogue, du même montant, auprès du tribunal civil de Caracas. Cette dernière demande correspond à celle qui a été déposée auprès du tribunal pénal, sauf pour ce qui est du nombre de demandeurs.

Le 30 novembre 2000, quatre des huit entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont retiré leurs actions du tribunal pénal

de Cabimas. Ce même jour, sept des 11 entreprises de transformation du poisson et de coquillages ont retiré leurs demandes du tribunal civil de Caracas. Les quatre entreprises qui n'ont pas retiré leurs actions du tribunal pénal sont les mêmes que celles qui n'ont pas retiré leurs actions du tribunal civil. Le Fonds de 1971 sait que ces quatre entreprises envisagent de retirer leurs actions en justice.

Cependant, deux de ces quatre entreprises ont également présenté des demandes d'un montant de US\$20 millions (£13 millions) devant la Cour suprême contre le Fonds de 1971 et, subsidiairement, contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). L'une d'entre elles concerne notamment le manque à gagner sur les marchés nationaux et à l'exportation. Aucun élément de preuve n'a été présenté à l'appui de cette demande. La Cour suprême agirait, dans ce cas, comme tribunal de première et de dernière instance. Cette action en justice n'a pas été retirée.

Six entreprises de transformation de crevettes et 2 000 pêcheurs

Une action en justice a été déposée auprès du tribunal civil de Maracaibo contre le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971 par six entreprises de transformation de crevettes et par

des pêcheurs qui fournissent les crevettes à ces entreprises, pour un montant de US\$25 millions (£16,8 millions). Cette action en justice a été retirée le 6 décembre 2000, du fait du règlement visé ci-dessus.

PDVSA

La PDVSA a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de Bs3 814 millions (£3,6 millions) auprès du tribunal civil de Maracaibo pour recouvrer les frais encourus lors des opérations de nettoyage et de l'évacuation du sable mazouté.

Propriétaire du navire et Gard Club

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 auprès du tribunal pénal concernant deux demandes d'indemnisation. La première demande, d'un montant de Bs1 219 millions (£1,2 million), est présentée par subrogation des droits des demandeurs auxquels le propriétaire du navire et le Club ont versé des indemnités. La deuxième demande s'élève à Bs3 473 millions (£3,6 millions) et vise au recouvrement des sommes versées du fait du sinistre dans l'hypothèse où le propriétaire du navire serait totalement exonéré de sa responsabilité en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Cette deuxième demande s'élève subsidiairement à



Bs862 millions (£825 000) pour une prise en charge financière au titre de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971. Cette action en justice est suspendue dans l'attente d'une décision relative à la demande d'«avocamiento».

Cour suprême: demande d'«avocamiento»

En mai 1999, deux demandes indépendantes d'«avocamiento» ont été déposées par deux entreprises de transformation du poisson et par FETRAPESCA devant la Cour suprême. En vertu du droit vénézuélien, et dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence («avocamiento») et se prononcer quant au fond. Ces circonstances exceptionnelles sont définies comme étant des circonstances touchant directement «l'intérêt public et l'ordre social» ou dans lesquelles il est nécessaire de remettre de l'ordre dans la procédure judiciaire en raison de l'extrême importance de l'affaire. Lorsqu'il est fait droit à la demande d'«avocamiento», la Cour suprême agit comme un tribunal de première instance et son jugement est sans appel.

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait opposition à ces deux demandes. Le Fonds de 1971 s'est lui aussi opposé à ces demandes, faisant valoir que les circonstances sur lesquelles ces demandes reposaient n'étaient pas exceptionnelles et que les demandes ne concernaient pas la remise en état de l'environnement mais l'intérêt particulier des demandeurs. L'opposition du Fonds de 1971 était également fondée sur le fait que l'intérêt public et l'ordre social n'avaient pas été menacés par le sinistre du *Nissos Amorgos* et qu'il n'était pas non plus devenu nécessaire de rétablir l'ordre dans la procédure judiciaire. Le Fonds de 1971 faisait en outre valoir que les demandeurs disposaient des moyens juridiques habituels et n'avaient nullement été victimes d'un déni de justice. Le Fonds de 1971 arguait enfin que le transfert de la procédure à la Cour suprême priverait les parties du droit de recours.

En juillet 1999, la Cour suprême a rejeté l'une des demandes d'«avocamiento», celle qui a été déposée par les deux entreprises de transformation du poisson.

Concernant l'autre demande d'«avocamiento» déposée par FETRAPESCA, la Cour suprême a

ordonné en février 2000 au tribunal pénal de Cabimas et au tribunal civil de Caracas de lui envoyer l'ensemble du dossier.

Étant donné que la procédure d'«avocamiento» se compose de deux phases, à savoir la remise du dossier du tribunal à la Cour suprême, puis la décision d'accorder ou non l'«avocamiento», le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont demandé à la Cour suprême d'indiquer clairement si elle avait ou non accordé l'«avocamiento» concernant la demande de FETRAPESCA.

Dans un jugement du 29 février 2000, la Cour suprême a déclaré que, dans un précédent jugement, la Cour avait considéré la demande de FETRAPESCA comme étant recevable uniquement d'un point de vue procédural et que la décision concernant l'«avocamiento» proprement dit serait prise une fois le dossier des tribunaux examiné. La Cour ne s'est pas prononcée à cet égard.

Le 30 novembre 2000, FETRAPESCA a retiré la demande d'«avocamiento» qu'elle avait déposée auprès de la Cour suprême.

Niveau des paiements

En octobre 1997, le Comité exécutif a noté que rien ne permettait de savoir quel serait le montant total des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*. Le Comité a donc décidé que les paiements du Fonds de 1971 devraient être limités à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Gard Club et du Fonds. Vu la persistance de cette incertitude, le niveau des paiements reste fixé à 25%.

Cause du sinistre et questions connexes

Comme mentionné plus haut, le tribunal pénal de Cabimas mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre. Il doit déterminer si une personne quelconque peut être déclarée responsable, au pénal, du sinistre.

Le propriétaire du navire et le Gard Club sont d'avis que le sinistre et la pollution qui en a résulté ont été causés par l'état du chenal de Maracaibo que le manque d'entretien rendait dangereux, que les autorités vénézuéliennes étaient au courant de cet état de fait, mais que l'ampleur du danger avait été dissimulée et que les dispositions qui avaient été prises pour mettre en garde les navigateurs

laissaient à désirer. Ils ont soutenu que la profondeur du chenal était inférieure à celle indiquée dans les documents officiels remis au navire et qu'à cette profondeur se trouvait au moins un objet dur (probablement métallique) qui pouvait causer des dommages aux navires. Ils ont soutenu que les hydrocarbures provenant de *Nissos Amorgos* s'étaient échappés par des trous dans le bordé de fond qui avaient été provoqués par le contact avec un objet métallique tranchant.

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait savoir au Fonds de 1971 qu'à leur avis, en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ils sont en droit de demander à être exonérés de leur responsabilité au titre des dommages par pollution résultant du sinistre en faisant valoir que les dommages résultaient en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

De leur point de vue, la question de l'exonération en vertu de l'article III.2c) ne devrait, en principe, pas toucher les demandeurs au Venezuela car si le propriétaire du navire était exonéré de sa responsabilité, les demandes seraient acquittées par le Fonds de 1971. Le propriétaire du navire et le Gard Club ont décidé de verser des indemnités sans invoquer l'exonération à l'encontre des demandeurs, telle qu'énoncée à l'article III.2c), tout en se réservant le droit de faire valoir ce point à un stade ultérieur par voie de subrogation. Cependant, le propriétaire du navire et le Gard Club ont avisé le Fonds de 1971 qu'ils avaient l'intention d'user d'un moyen de défense contre toute demande d'indemnisation de la part de la République du Venezuela, sur la base de l'article III.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, en faisant valoir que les dommages résultaient en grande partie de la négligence du demandeur, à savoir l'INC.

L'Administrateur, avec le concours des juristes du Fonds de 1971 et de ses experts techniques, a examiné les documents communiqués par le propriétaire du navire et le Gard Club, qui semblent confirmer que l'état du chenal s'était détérioré en raison d'un manque d'entretien de la part de l'INC, organisme national chargé de

l'entretien du chenal, et/ou du capitaine du port (employé du Ministère des transports). Il semblerait également qu'un certain nombre de parties, en particulier le Gouvernement du Venezuela et l'INC, aient été au courant de cette situation et que l'ampleur des dangers existant dans le chenal n'avait pas été divulguée.

Lorsque le Comité exécutif a examiné ces questions en octobre 1999, l'Administrateur avait été d'avis qu'une négligence de la part de l'INC aurait pu être l'un des facteurs à l'origine du sinistre et de la pollution qui avait en résultat et que, par conséquent, le propriétaire du navire/Gard Club pourraient être partiellement exonérés de leur responsabilité envers le Gouvernement vénézuélien et d'autres organismes gouvernementaux. L'Administrateur avait aussi été d'avis que, s'il y avait eu effectivement négligence, le Fonds de 1971 serait également partiellement exonéré pour ce qui était des demandes présentées par le Gouvernement vénézuélien, à l'exception des rubriques portant sur le coût des mesures de sauvegarde. Toutefois, l'Administrateur n'était pas convaincu, compte tenu des éléments de preuve communiqués au Fonds de 1971 jusqu'ici, que les dommages résultaient en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable de l'INC et il estimait, pour cette raison, que le propriétaire du navire pourrait ne pas être totalement exonéré de sa responsabilité pour ce sinistre en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé que, étant donné que le Fonds de 1971 ne disposait pas encore de tous les éléments de preuve ayant trait à la cause du sinistre, il était trop tôt pour qu'il puisse se prononcer sur les questions relatives à la cause du sinistre et à la négligence concurrente.

L'Administrateur a été chargé de poursuivre son enquête portant sur ces questions et de la mener en collaboration avec le propriétaire du navire/Gard Club, dans la mesure où il n'y avait pas de conflit d'intérêt entre eux et le Fonds. Le Comité exécutif a également chargé l'Administrateur d'invoquer la négligence concurrente en tant que moyen de défense contre la demande soumise par le Gouvernement vénézuélien, si cela était nécessaire, afin de protéger les intérêts du Fonds de 1971.

Toutefois, la délégation d'observateurs du Venezuela a estimé que le Fonds ne devrait pas prendre position quant à la cause du sinistre avant que la question n'ait été tranchée par les tribunaux vénézuéliens.

Si la négligence concurrente de la part de l'INC était établie, il faudrait examiner la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait tenter une action en recours contre la République du Venezuela aux fins de recouvrer toute somme versée par le Fonds à titre d'indemnisation.

14.14 OSUNG N°3

(République de Corée, 3 avril 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne *Osung N°3* (786 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué dans la région de Pusan (République de Corée) le 3 avril 1997 et a sombré par 70 mètres de fond. Le navire transportait environ 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Des hydrocarbures se sont immédiatement déversés mais il a été impossible d'évaluer et la quantité déversée et la quantité restant à bord. Les hydrocarbures provenant de l'*Osung N°3* ont atteint la mer voisine de l'île de Tsushima (Japon) le 7 avril 1997.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3* ont été menées entre le 2 septembre et le 9 novembre 1998 en vertu d'un contrat conclu entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance. Il a été estimé que les citernes de l'épave renfermaient quelque 1 400 tonnes d'hydrocarbures, mais seulement 27 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés.

Demandes d'indemnisation

La KMPRC a soumis des demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Won 6 739 millions (£3,2 millions) et acquittées intégralement par le Fonds de 1971.

En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, les autorités locales, l'affréteur de l'*Osung N°3* et plusieurs

entrepreneurs ayant participé aux opérations de nettoyage et à l'inspection du navire naufragé, et par deux coopératives de pêche pour manque à gagner. Des demandes d'un montant total de Won 1 219 millions (£645 000) ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 935 millions (£597 000).

Sept demandes, d'un montant total de ¥732 millions (£4,3 millions), ont été présentées au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon. Six d'entre elles, s'élevant à ¥681 millions (£4 millions), ont été approuvées pour ¥609 millions (£3,6 millions).

La demande restante, d'un montant de ¥51 millions (£300 000), a été soumise par la Force d'autodéfense japonaise (JSDF). Le Fonds de 1971 a évalué cette demande à ¥47,5 millions (£280 000). Le Fonds de 1971 a rejeté certaines rubriques étant donné qu'il avait jugé qu'il n'était pas raisonnable que la Force d'autodéfense japonaise effectue des opérations systématiques de reconnaissance aérienne des hydrocarbures sur le littoral. Le Fonds a estimé également qu'il n'avait pas été nécessaire que la Force d'autodéfense maritime utilise des navires pour détecter la présence d'hydrocarbures à la surface de la mer puisque l'Agence de sécurité maritime avait effectué des opérations de reconnaissance aérienne. La Force d'autodéfense japonaise a engagé une action en justice contre le Fonds de 1971. En décembre 2000, le tribunal a rendu un jugement acceptant la demande de la Force d'autodéfense japonaise. Le tribunal a considéré que la surveillance aérienne effectuée par la Force d'autodéfense japonaise était raisonnable, s'agissant de permettre à celle-ci de mener des opérations de nettoyage rapides et efficaces. Le Fonds de 1971 a décidé de ne pas faire appel du jugement puisqu'il était peu probable qu'une cour d'appel rejette l'évaluation faite par le tribunal de première instance pour ce qui est des faits, et compte tenu du montant peu élevé en jeu. Le montant accordé par le tribunal devrait être versé à la Force d'autodéfense japonaise au début de 2001.

Une demande d'un montant de ¥282 millions (£1,7 million) a été présentée par une association japonaise de coopératives de pêche au titre du manque à gagner imputable au déversement d'hydrocarbures. Cette demande a fait l'objet d'un accord pour ¥182 millions (£1,2 million).

Procédure en limitation

L'*Osung N°3* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I, mais il avait souscrit une assurance responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£670 000) par sinistre. Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£91 000).

Le propriétaire du navire a fait une demande auprès du tribunal compétent pour engager la procédure en limitation; cette demande a été accordée en octobre 1997.

14.15 PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 mai 1997)

Le sinistre

Alors que le navire-citerne maltais *Plate Princess* (30 423 tjb) se trouvait à quai dans un terminal pétrolier à Puerto Miranda sur le lac de Maracaibo (Venezuela) et chargeait 44 250 tonnes de pétrole brut Lagotreco, quelque 3,2 tonnes se seraient déversées.

Selon le capitaine du *Plate Princess*, les raccords du tuyautage de ballast du navire se seraient desserrés par suite du mauvais temps rencontré par le navire alors qu'il faisait route vers Puerto Miranda. Étant donné que le tuyautage de ballast traversait les citernes dans lesquelles la cargaison de brut était en train d'être chargée, les hydrocarbures contenus dans ces citernes auraient pu, d'après le capitaine, s'infiltrer dans le tuyautage de ballast pendant le déballastage et se déverser dans le lac de Maracaibo.

Un expert engagé par le Fonds de 1971 et l'assureur P & I du propriétaire du navire s'est rendu sur les lieux du déversement le 7 juin 1997, et a signalé qu'il n'y avait aucune trace de pollution par les hydrocarbures dans le voisinage immédiat du poste à quai où se trouvait le *Plate Princess* au moment du déversement, ni aux jetées proches destinées aux chaloupes et aux remorqueurs. L'expert a été informé que les hydrocarbures avaient été vus dérivant vers le nord-ouest, en direction d'un petit groupe de mangroves situé à environ un kilomètre de là. On a signalé l'arrivée d'hydrocarbures sur les rivages d'une zone inhabitée. On ignore si des ressources

halieutiques ou d'autres ressources économiques ont été contaminées ou ne serait-ce que touchées.

Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 3,6 millions de DTS (£3,3 millions).

En juin 1997, le Comité exécutif a estimé que, s'il se confirmait que le produit déversé était du brut Lagotreco, comme le pétrole qui était chargé à bord du *Plate Princess*, il apparaîtrait que les hydrocarbures qui se sont échappés par les raccords défectueux du tuyautage de ballast avaient initialement été chargés dans les citernes à cargaison. Le Comité a estimé que le sinistre relèverait donc bien des Conventions, puisque les hydrocarbures étaient transportés en tant que cargaison.

Actions en justice

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande d'indemnisation au tribunal pénal au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, pour un montant estimatif de US\$10 060 par bateau (£6 800), soit un montant total de US\$17 millions (£11,4 millions). Cette demande est présentée au titre des dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche, ainsi que du manque à gagner.

FETRAPESCA a également présenté à un tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$10 millions (£6,7 millions). Cette action est intentée au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs du fait du déversement.

Un syndicat local de pêcheurs a présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$20 millions (£13,4 millions), plus les frais de justice.

Le Fonds de 1971 n'a pas reçu notification des actions en justice.

Les demandes à l'encontre du Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 27 mai 2000 ou peu après cette date.

14.16 KATJA

(France, 7 août 1997)

Le *Katja* (52 079 tjb), navire-citerne immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il manœuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France). L'impact avec le quai a troué une citerne de mazout et 190 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées. Des barrages flottants ont été déployés autour du poste de mouillage, mais le fuel-oil a pu s'échapper du port pour atteindre les plages situées au nord et au sud du Havre. Les quais, ainsi que d'autres ouvrages situés dans le port, ont été contaminés sur une longueur d'environ 15 kilomètres. Les hydrocarbures ont atteint un port de plaisance situé à l'entrée du port, et de nombreux bateaux de plaisance ont été souillés. On en a également trouvé dans une partie du port où se construit actuellement un nouveau port destiné aux bateaux pratiquant la pêche côtière.

Les opérations de nettoyage à l'intérieur du port ont été prises en charge par les autorités portuaires et les exploitants des divers postes à quai. Le nettoyage des plages a été organisé par les autorités locales. La baignade et les sports nautiques ont été interdits pendant quelque temps (un ou deux jours), tant que l'on trouvait encore des hydrocarbures sur les plages. Certains pêcheurs de crevettes du Havre n'ont pu stocker leur prise dans le port, comme ils le font habituellement.

Au moment du sinistre, les Bahamas n'étaient pas parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le montant de limitation applicable au *Katja* est donc déterminé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et il est estimé à FF48 millions (£4,5 millions).

Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a fait l'objet d'un accord de règlement en juillet 2000, pour FF1 356 075 (£127 000). D'autres demandes, au titre des opérations de nettoyage, des dommages matériels et du manque à gagner dans le secteur de la pêche, ont fait l'objet d'un accord pour un montant total de FF14,9 millions (£1,4 million).

Des actions en justice ont été engagées à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur P & I et du Fonds de 1971 concernant les demandes au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales, de dommages

matériels et du manque à gagner subi dans le secteur de la pêche pour un montant total de FF9 millions (£860 000).

Les demandes ont été frappées de prescription le 7 août 2000 ou peu de temps après cette date.

Il est presque certain que toutes les demandes seront approuvées pour un montant inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est donc peu probable que le Fonds de 1971 soit amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre.

14.17 EVOIKOS

(Singapour, 15 octobre 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes de cargaison de l'*Evoikos*, lequel transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, ont subi des dommages et quelque 29 000 tonnes de combustible se sont déversées. L'*Orapin Global*, qui effectuait un voyage sur ballast, n'a rien déversé.

À la date du déversement, Singapour était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention portant création du Fonds de 1971 ni aux Protocoles de 1992, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties aux Conventions de 1969 et de 1971, mais pas aux Protocoles de 1992 s'y rapportant.

Impact du déversement

Dans un premier temps, le déversement a touché les eaux de Singapour et quelques îles situées au sud de Singapour, mais par la suite, des nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997, elles ont souillé par endroits la côte malaisienne de la province de Selangor sur 40 kilomètres.

Intervention et opérations de nettoyage Singapour

L'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a pris en charge les opérations de nettoyage qui ont, au début, essentiellement consisté à diffuser des produits dispersants en mer puis, par la suite, ont porté sur la maîtrise et la récupération

des hydrocarbures flottants. On a déployé du matériel de nettoyage appartenant à l'entreprise East Asia Response Ltd (EARL) et à la Petroleum Association of Japan (PAJ), ainsi qu'à l'industrie locale et à des entreprises commerciales spécialisées dans l'intervention.

Malaisie

Après quelques jours, sous l'effet des intempéries, il n'a plus été possible de traiter les hydrocarbures au moyen de dispersants chimiques, les nappes s'étant vite solidifiées et étendues sur une vaste zone du détroit de Malacca, ce qui rendait malaisées les opérations de récupération au large. Le Ministère malaisien de la marine a entrepris des opérations de surveillance aérienne et maritime et a placé du matériel en état d'alerte afin de pouvoir prendre des mesures de sauvegarde pour protéger éventuellement des ressources sensibles. Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par le Ministère malaisien de l'environnement avec le soutien du Ministère de la marine. Les autorités locales de la province de Selangor ont organisé l'enlèvement manuel des hydrocarbures et des débris souillés des côtes sablonneuses. On a laissé les zones de mangrove se régénérer naturellement.

De nombreuses installations piscicoles sont installées le long de la côte malaisienne et des mesures ont été prises pour protéger celles d'entre elles qui étaient menacées par les hydrocarbures. Pour protéger leurs viviers contre les hydrocarbures en suspension, les pisciculteurs ont été encouragés à employer des matériaux disponibles localement. Seules de minuscules quantités d'hydrocarbures ont touché les exploitations piscicoles de certaines zones.

De nombreux élevages de crevettes situés le long du détroit de Malacca ont besoin d'apports d'eau douce pour leurs activités. Sur les conseils du Ministère de la pêche malaisien, les éleveurs ont pris des mesures visant à surveiller les prises d'eau douce de façon à empêcher que des hydrocarbures ne pénètrent dans les installations. Quelques pêcheurs ont vu leurs embarcations, filets et cordages souillés.

Indonésie

On ne dispose que de très peu de renseignements sur les opérations de nettoyage en Indonésie. Toutefois, des mangroves et certaines côtes auraient été souillées.

Demandes d'indemnisation

Singapour

Des demandes au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde ont été présentées par des organismes publics singapouriens, pour un montant de S\$4,5 millions (£1,7 million), mais ce chiffre a ensuite été ramené à \$3 millions (£1,2 million). Les entreprises engagées par la MPA ont présenté des demandes s'élevant à S\$6,7 millions (£2,6 millions). Une autre entreprise ayant participé à l'intervention a soumis une demande de S\$5,3 millions (£2 millions). Ces demandes sont en cours d'examen. L'assureur du propriétaire du navire a fait un paiement provisoire aux autorités singapouriennes, d'un montant de S\$500 000 (£190 000).

L'assureur du propriétaire du navire a conclu un règlement pour les demandes présentées par les entreprises de nettoyage engagées par l'assureur au nom du propriétaire du navire, pour un montant d'environ S\$4 millions (£1,5 million).

Les demandes d'indemnisation au titre de dommages à des biens s'élèvent à S\$1,8 million (£690 000). Au nombre de celles-ci figurent des demandes relatives au nettoyage de coques de navires souillées par les hydrocarbures s'écoulant de l'*Evoikos*. Deux entreprises de mise en valeur d'une île ont présenté des demandes se chiffrant à S\$948 000 (£365 000) au titre d'opérations de nettoyage de l'île.

Le propriétaire du navire et son assureur ont indiqué qu'ils allaient peut-être faire valoir que les opérations menées dans les eaux de Singapour (ou du moins dans une partie de celles-ci) avaient été entreprises dans le but de prévenir ou de limiter les dommages par pollution causés en Malaisie ou en Indonésie et que les coûts y relatifs ouvriraient donc droit à indemnisation en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971. En outre, des demandes au titre des opérations d'assistance risquaient d'être soumises en vertu non seulement de l'article 13 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, mais encore de l'article 14 de cette convention. Le Comité exécutif a estimé qu'il était trop tôt pour que le Fonds se prononce sur ces questions.

Malaisie

Le Ministère de l'environnement et les antennes régionales de la marine ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage pour un montant total de M\$740 000 (£130 000). Ces demandes ont été approuvées par

l'assureur du propriétaire du navire à raison d'un montant de M\$690 000 (£120 000).

Une coopérative pétrolière malaisienne (PIMMAG) qui, à la demande des autorités, avait effectué des opérations de nettoyage, a présenté une demande se chiffrant à M\$996 000 (£175 000). La demande de PIMMAG, qui a été honorée intégralement par les autorités malaisiennes, a été approuvée par l'assureur du propriétaire du navire à raison de M\$734 000 (£130 000).

Quelque 1 200 demandes au titre de la pêche, d'un montant total de M\$1,9 million (£335 000), ont été approuvées par l'assureur du propriétaire du navire à hauteur M\$1,2 million (£210 000).

Indonésie

Les autorités indonésiennes ont présenté une demande d'indemnisation au propriétaire du navire et à son assureur, pour un montant de US\$3,4 millions (£2,3 millions). Cette demande, qu'aucune pièce justificative n'accompagne, a trait au souillage de mangroves (US\$2 millions) et de sable (US\$1,2 million), au manque à gagner subi par des pêcheurs (US\$11 000) et au coût des opérations de nettoyage (US\$152 000). L'assureur a invité les autorités indonésiennes à fournir des documents supplémentaires. Cette demande a été présentée dans le cadre de la procédure en limitation à Singapour.

Étant donné le peu d'information dont on dispose sur la demande des autorités indonésiennes, le Fonds de 1971 n'a pas pu se prononcer sur la recevabilité de la demande. Cependant, de l'avis du Fonds, il semble que les montants demandés au titre du souillage des mangroves et du sable sont basés sur des calculs abstraits; ces demandes sont donc irrecevables.

Paiements effectués par le Fonds de 1971

Compte tenu de l'incertitude qui entoure le montant total des demandes, le Comité exécutif a confirmé, en octobre 2000, les décisions qu'il avait prises à ses sessions précédentes, à savoir que l'Administrateur n'était pas autorisé à effectuer de paiements à ce stade.

Les demandes présentées à l'encontre du Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 15 octobre 2000 ou peu de temps après cette date. Le 9 octobre 2000, le propriétaire du navire et son assureur ont entamé une action en justice à Londres contre le Fonds de 1971 aux fins de la

protection de leur demande de prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds de 1971 et de leurs demandes subrogées concernant les sommes versées à des tiers au cas et dans la mesure où le total de ces demandes dépasserait le montant de limitation applicable à l'*Evoikos*. Le propriétaire du navire et son assureur ont également intenté une action correspondante en Malaisie.

Procédure pénale

À la suite de l'abordage, les capitaines des deux navires ont été l'objet de poursuites au pénal. Le capitaine de l'*Evoikos* a été condamné à une peine de trois mois de prison et à des amendes se montant au total à S\$60 000 (£22 000). Quant au capitaine de l'*Orapin Global*, il a été condamné à une peine de deux mois de prison et à une amende de S\$11 000 (£4 000).

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal compétent de Singapour. Le tribunal a fixé le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* à 8 846 941 DTS (£7,7 millions).



Evoikos: mangroves mazoutées

14.18 KYUNGNAM N°1

(République de Corée, 7 novembre 1997)

Le sinistre

Le caboteur-citerne *Kyungnam N°1* (168 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué au large d'Ulsan (République de Corée). La police maritime a estimé qu'environ une tonne d'hydrocarbures de cargaison s'était déversée dans la mer. Toutefois, les experts du Fonds de 1971 estiment que 15 à 20 tonnes se sont échappées. Les hydrocarbures déversés ont contaminé plusieurs kilomètres de côtes rocheuses.

La côte touchée abrite d'importantes activités aquacoles. Certaines installations de culture de la moutarde de mer et certains filets fixes ont été contaminés, de même que 20 à 30 petits navires de pêche qui étaient amarrés dans la zone au moment du sinistre.

La police maritime a procédé à des opérations de nettoyage au large. Des pêcheurs et des plongeurs locaux ont été engagés par le propriétaire du navire pour procéder à des opérations manuelles de nettoyage à terre.

Demandes d'indemnisation

Trente et une demandes d'indemnisation ont été déposées, pour un montant total de Won 970 millions (£513 000).

En février 1999, le Comité exécutif a décidé que, vu la modestie des sommes en jeu, le Fonds de 1971 devrait intégralement payer toutes les demandes approuvées et présenter des demandes subrogées à l'encontre du fonds de limitation du propriétaire du navire. À la suite de cette décision, le Fonds de 1971 a versé Won 229 millions (£122 000) à 12 demandeurs en juin 1999.

Le propriétaire du navire a versé des indemnités à 14 demandeurs, à hauteur d'un montant total de Won 27 millions (£17 000). Concernant 10 de ces demandes, les versements effectués par le propriétaire du navire étaient supérieurs aux montants qui avaient été évalués par le Fonds.

En juin 2000, un accord a été conclu entre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 au sujet de 14 demandes payées par le propriétaire du navire. Après déduction des montants acquittés par celui-ci au-delà des évaluations de ces demandes par le Fonds de 1971, celui-ci a remboursé au

propriétaire du navire la somme de Won 7 311 259 (£4 400).

Deux demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été présentées pour un montant total de Won 35 millions (£19 000). Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement en mai et juin 2000 à raison de Won 16 millions (£9 800) et ont été acquittées par le Fonds de 1971.

Trois demandes, d'un montant total de Won 85 millions (£45 000), qui ont été évaluées à zéro par les experts du Fonds de 1971, n'ont pas été déposées auprès des tribunaux. Ces demandes ont été frappées de prescription le 7 novembre 2000 ou peu de temps après cette date.

Procédure en limitation

Le tribunal de district d'Ulsan a fixé le montant de limitation applicable au *Kyungnam N°1* à Won 43 543 015 (£23 000). Le propriétaire du navire a déposé cette somme auprès du tribunal. En décembre, le Fonds de 1971 a reçu Won 45 millions (£24 000) provenant du fonds de limitation du propriétaire du navire pour ses demandes subrogées, y compris les intérêts.

Prise en charge financière du propriétaire du navire

Le Fonds de 1971 a versé en décembre 2000 une somme de Won 10 millions (£5 600) au propriétaire du navire à titre de prise en charge financière.

14.19 PONTOON 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

Le sinistre

Il est estimé que quelque 8 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire se sont échappées de la barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tjb) alors qu'elle était remorquée par le remorqueur *Falcon 1* au large de Hamriyah dans l'Émirat de Sharjah (Émirats arabes unis). La barge aurait été submergée par mer très houleuse et vents forts le 7 janvier 1998 et, alors qu'elle embarquait de l'eau, des hydrocarbures se seraient échappés. Au cours de la nuit du 8 janvier, la barge a coulé et s'est retrouvée sur le fond de la mer à une profondeur de 21 mètres, à une distance de six milles marins de Hamriyah.

Le *Pontoon 300* était immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines; son propriétaire était une compagnie libérienne. Aucune assurance-

responsabilité ne couvrait la barge pour les cas de pollution par les hydrocarbures. Le remorqueur *Falcon 1* est immatriculé à Abou Dhabi et appartient à un ressortissant de cet Émirat.

Le *Pontoon 300* était une barge à dessus plat, d'un port en lourd de 8 037 tonnes. La barge se composait de 24 caisses de flottabilité disposées en six rangées de quatre caisses et comportait une double cloison axiale. Des plongeurs ont signalé que certains indices portaient à croire que de l'huile diesel avait été chargée dans les citernes de ballast avant et arrière de la barge. La plupart des citernes de la barge communiquaient entre elles.

Plusieurs tentatives effectuées en janvier 1998 pour redresser la barge ont échoué. Celle-ci a finalement été soulevée le 4 février 1998 et remorquée dans le port de Hamriyah. Après que les résidus mazoutés eurent été enlevés, la barge a été remorquée vers la mer et sabordée.

Opérations de nettoyage

La nappe d'hydrocarbures s'est étalée sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre Émirats. L'Émirat le plus touché a été Umm Al Quwain.

L'Agence fédérale de l'environnement (FEA) a coordonné les opérations de lutte contre le déversement, avec le concours du Service des garde-côtes et des frontières, et des autorités municipales. Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées par une compagnie pétrolière et plusieurs entreprises locales. Les déchets mazoutés ont été transférés dans une décharge située à terre. Les travaux ont été achevés en juin 1998.

Applicabilité des Conventions de 1969 et de 1971

En février 1998, le Comité exécutif a décidé que le *Pontoon 300* relevait de la définition du terme 'navire' de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile puisqu'il a été établi que la barge transportait effectivement d'un point à un autre des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

Le montant total des demandes contre le Fonds de 1971 au 31 décembre 2000 était de Dh 206 millions (£40 millions). Cependant, les demandes formées à l'encontre du Fonds de 1971 ne seront frappées de prescription qu'au 7 janvier 2001 ou peu de temps après cette date. Comme le montant total des demandes demeure incertain, le Conseil

d'administration a décidé en octobre 2000 de maintenir le niveau des paiements du Fonds de 1971 à 75% du montant total des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur.

Demandes d'indemnisation

Demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement

Au 31 décembre 2000, 11 demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage avaient été reçues, pour un montant total de Dh 7,4 millions (£1,3 million). Huit de ces demandes, se chiffrant au total à Dh 5,3 millions (£965 000), présentées par l'Agence fédérale, ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Dh 4,2 millions (£765 000), et le Fonds de 1971 a payé 75% de cette somme.

Un entrepreneur local a déposé trois demandes d'un montant total de Dh 2,2 millions (£400 000) au titre des travaux de nettoyage. Ces demandes ont été acceptées intégralement et le Fonds de 1971 a réglé 75% du montant approuvé.

Demandes non approuvées

En mai 2000, les autorités municipales d'Umm Al Quwain ont présenté contre le Fonds de 1971 des demandes à raison de Dh 199 millions (£36 millions) pour le compte de pêcheurs, de propriétaires d'hôtels, de propriétaires de biens privés, d'un centre de recherche sur les ressources marines et de la municipalité elle-même. Ces demandes portent sur des préjudices économiques subis dans les secteurs de la pêche et du tourisme (Dh 11,1 millions (£2 millions)), des dommages causés à des biens (Dh 7 millions (£1,3 million)), des dépenses au titre des opérations de nettoyage (Dh 19,7 millions (£3,6 millions)) et des dommages causés à l'environnement (Dh 161 millions (£29 millions)). Il n'a été fourni que peu de pièces justificatives - voire aucune - à l'appui de ces demandes et les montants semblaient être fondés sur des estimations. La demande au titre des dommages causés à l'environnement avait trait à des pertes alléguées de stocks de poisson et autres ressources marines, dont des mangroves et paraît être basée sur des modèles théoriques.

Le Fonds de 1971 a informé les autorités municipales d'Umm Al Quwain que les demandes formées au titre des dommages à des biens et à des préjudices économiques effectivement subis étaient recevables dans leur principe mais que de très nombreuses pièces justificatives seraient requises

préalablement à une estimation de ces demandes par le Fonds. Le Fonds de 1971 a également souligné que les demandes au titre des dommages causés à l'environnement fondées sur des modèles théoriques n'étaient pas recevables.

En septembre 2000, les autorités municipales d'Umm Al Quwain ont engagé au titre de leurs demandes une action en justice devant le tribunal d'Umm Al Quwain à l'encontre du propriétaire du remorqueur et du propriétaire de la cargaison.

En décembre 2000, le Ministère de l'agriculture et de la pêche d'Umm Al Quwain s'est associé à l'action en justice intentée par les autorités municipales d'Umm Al Quwain au titre de leur demande à hauteur de Dh 6,4 millions (£1,2 million) et a en outre nommé le Fonds de 1971 comme défendeur.

Enquête sur la cause du sinistre

Les avocats du Fonds de 1971 dans les Émirats arabes unis mènent actuellement une enquête sur la cause du sinistre, avec l'aide d'experts techniques.

Procédure pénale

En novembre 1999, un tribunal pénal de première instance a déclaré que le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et le propriétaire présumé de la cargaison, ainsi que leurs directeurs généraux respectifs, étaient coupables de mauvaise utilisation de la barge *Pontoon 300*, laquelle n'était pas en état de naviguer et était donc en infraction par rapport à la législation en vigueur dans les Émirats arabes unis, et d'avoir causé des torts à des personnes et à l'environnement pour avoir utilisé une barge qui n'était pas en état de naviguer. Le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et son directeur général ont fait appel du jugement, contrairement au propriétaire présumé de la cargaison et à son directeur général.

En février 2000, la cour d'appel a déclaré le propriétaire du remorqueur et son directeur général non coupables. La cour d'appel a confirmé le verdict de culpabilité prononcé à l'encontre du capitaine du *Falcon 1*, du propriétaire présumé de la cargaison et de son directeur.

Action en justice intentée contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*

Conformément à la décision du Comité exécutif, le Fonds de 1971 a entamé, en janvier 2000, une

action en justice à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1* et de l'entreprise qui était propriétaire de la cargaison transportée par le *Pontoon 300*. Le Fonds a soutenu qu'étant donné que le naufrage du *Pontoon 300* était survenu du fait de la négligence du *Falcon 1* au cours du remorquage, le *Falcon 1* était responsable du naufrage et le propriétaire du remorqueur responsable du dommage qui en a résulté.

Le propriétaire du *Falcon 1* a déposé des argumentations contre l'action du Fonds de 1971, déclarant que le tribunal de Dubai n'était pas compétent en l'espèce et que le Fonds de 1971 n'était pas en droit de donner suite à une demande contre le propriétaire du remorqueur. Celui-ci a maintenu en outre que, puisque la cour d'appel avait déclaré le propriétaire du remorqueur et le directeur général non coupables, ceux-ci n'étaient pas responsables en droit civil des dommages par pollution résultant du sinistre. Le propriétaire du remorqueur a également invoqué la force majeure au motif que le sinistre avait été provoqué par de violentes tempêtes (force 11) et a affirmé qu'il y avait eu négligence de la part des autorités locales lors des tentatives de sauvetage du *Pontoon 300*.

Les avocats du Fonds de 1971 ont informé celui-ci que le tribunal de Dubai était compétent puisque l'un des défendeurs avait une entreprise à Dubai et que le Fonds avait le droit d'intenter une action en recours en se fondant sur l'article 9 de la Convention portant création du Fonds de 1971, qui fait partie intégrante de la législation des Émirats arabes unis. Les avocats du Fonds ont soutenu que le remorqueur *Falcon 1* dirigeait le *Pontoon 300* et était donc responsable du *Pontoon 300* conformément aux principes de la législation sur le remorquage, et qu'en vertu du Code maritime des Émirats arabes unis, le remorqueur et le navire remorqué étaient conjointement responsables de tout préjudice subi par des tiers résultant de l'opération de remorquage. Cependant, les avocats du Fonds de 1971 ont indiqué que le propriétaire du remorqueur pourrait être en droit de limiter sa responsabilité en vertu du Code maritime à Dh 75 000 (£13 700), à moins que le sinistre ne résulte d'une faute personnelle du propriétaire.

En décembre 2000, le tribunal de Dubai a prononcé un jugement rejetant la demande du Fonds de 1971 à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1* mais a décidé que le propriétaire de la cargaison devait verser au Fonds une somme de Dh 4,5 millions (£820 000).

14.20 MARITZA SAYALERO

(Venezuela, 8 juin 1998)

Le sinistre

Le pétrolier panaméen *Maritza Sayalero* (28 338 tjb) se trouvait à quai dans un terminal pétrolier situé dans la baie de Carenero (Venezuela) et exploité par la compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), où il devait décharger sa cargaison. Alors que le pétrolier déchargeait du gazole moyen, un membre de l'équipage a aperçu, à bâbord, une nappe d'hydrocarbures mesurant environ 140 m². L'équipage a mis fin à l'opération de déchargement. D'après les mesures effectuées dans la citerne située à terre et dans la citerne à cargaison du navire, on a estimé que 262 tonnes de gazole moyen s'étaient échappées du pétrolier et 699 tonnes du terminal.

Un plongeur a vérifié les tuyaux et a repéré deux déchirures dans le tuyau immergé utilisé pour décharger le gazole moyen. Ce tuyau, appartenant au terminal, était constitué de six segments de tuyau flexible, de 9 mètres chacun, raccordés les uns aux autres par des boulons. Une extrémité de cet assemblage de tuyaux était raccordée à l'oléoduc sous-marin côté terre, et l'autre au collecteur du navire. Les déchirures se trouvaient dans les deuxième et troisième tuyaux à partir de l'extrémité raccordée à l'oléoduc immergé, côté terre. La distance entre le pétrolier et la déchirure était d'environ 40 mètres.

Opérations de nettoyage

Dans le cadre du plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures, c'est la PDVSA qui est responsable de la mise en place des mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la baie de Carenero. La PDVSA a déclenché le plan d'intervention d'urgence et fait déployer des barrages flottants pour protéger les zones sensibles. Une petite quantité du gazole moyen déversé a atteint une plage située non loin de là et aurait nui à des bivalves vivants dans la zone intertidale. Des opérations de nettoyage ont été menées sur les plages touchées.

Demandes d'indemnisation

Bien que, semble-t-il, l'impact sur la pêche et le tourisme ait été peu important, la PDVSA a évalué à environ US\$700 000 (£470 000) le montant des demandes d'indemnisation au titre des préjudices

commerciaux. La PDVSA aurait approuvé certaines demandes d'indemnisation. Aucune consultation n'est intervenue entre la PDVSA et le Fonds de 1971 en ce qui concerne le règlement des demandes.

La ville de Brion a présenté devant la Cour suprême du Venezuela une demande d'indemnisation contre l'exploitant du terminal - PDVSA - le propriétaire du navire et son assureur P & I, pour un montant estimatif de Bs10 000 millions (£9,6 millions) plus les frais de justice. La ville de Brion a demandé que la Cour notifie la procédure au Fonds de 1971 mais celui-ci n'a pas été informé de la procédure. Cette action a été retirée en janvier 2000, sauf pour ce qui est de la PDVSA.

Applicabilité des Conventions

À sa session d'octobre 1998, le Comité exécutif a relevé que la fuite provenait d'une rupture d'un tuyau appartenant au terminal pétrolier, laquelle était intervenue à une distance d'environ 40 mètres du collecteur du navire. Il a estimé que le transport par mer des hydrocarbures était achevé et que les hydrocarbures ne pouvaient être considérés comme étant transportés par le *Maritza Sayalero* au moment du déversement. Pour cette raison, le Comité a décidé que le sinistre ne relevait pas du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1971.

Ces Conventions s'appliquent uniquement aux déversements d'hydrocarbures relevant de la définition du terme 'hydrocarbures' figurant à l'article I.5 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, lequel vise uniquement les hydrocarbures persistants. Le Comité exécutif a noté que l'analyse d'un échantillon du gazole moyen prélevé dans l'une des citernes à cargaison du navire avait révélé que les hydrocarbures étaient non persistants. Le Comité a décidé que, pour cette raison également, le sinistre ne relevait pas du champ d'application des Conventions.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé de procédure en limitation.

Si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile devait s'appliquer à ce sinistre, le montant de limitation applicable au *Maritza Sayalero* serait de l'ordre de 3 millions de DTS (£2,7 millions).

14.21 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb, indique-ton), chargé de fuel-oil, a coulé par environ 10 mètres de profondeur à cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abou Dhabi (Émirats arabes unis).

Le navire était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire délivré par le Registre du Honduras, expirant le 12 novembre 2000. Il aurait appartenu à une société installée à Abou Dhabi et à Dubai. Il n'était, semble-t-il, immatriculé auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.

Il est estimé que de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave. Les hydrocarbures ont dérivé sous l'effet de vents forts qui soufflaient vers le littoral situé à proximité, et ont contaminé un certain nombre de petites îles et de bancs de sable. Plusieurs mangroves ont été souillées elles aussi.

À la demande des FIPOL, un représentant de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) s'est rendu à Abou Dhabi

pour suivre les opérations de nettoyage, effectuer la liaison avec les autorités compétentes et conseiller les administrations et organes concernés sur les aspects pratiques du nettoyage. Les Fonds ont en outre nommé un expert local chargé d'aider l'ITOPF et de suivre les opérations d'assistance.

Des sociétés pétrolières locales ont organisé la lutte contre le déversement avec leurs propres moyens et avec l'aide de stocks de l'industrie situés à Abou Dhabi ainsi qu'avec du matériel des stocks de l'Oil Spill Response Limited de Southampton (Royaume-Uni). L'intervention initiale a nécessité l'utilisation de dispersants par des navires ravitailleurs et des hélicoptères mais ces opérations ont cessé lorsqu'il est devenu manifeste qu'elles n'étaient pas efficaces. Des barrages flottants ont été déployés pour protéger les zones sensibles, s'agissant notamment de l'adduction d'eau de mer vers deux centrales électriques situées à proximité.

Les autorités locales ont mobilisé des équipes d'ouvriers pour procéder au nettoyage à terre de différentes îles, nettoyage en grande partie achevé en deux semaines.

L'Agence fédérale de l'environnement (FEA) des Émirats Arabes unis a chargé une entreprise d'assistance locale de colmater les fuites d'hydrocarbures de l'épave et d'enlever les hydrocarbures restés à bord. L'opération d'enlèvement



Al Jaziah 1: nettoyage des plages

des hydrocarbures a été achevée le 7 février 2000; 430 tonnes d'hydrocarbures auraient été enlevées de l'épave. Environ 70 tonnes d'hydrocarbures seraient restées à bord, sous forme de résidus plaqués aux parois, ne pouvant être pompés.

Les assistants ont renfloué le navire le 11 février 2000 et l'ont ramené au port franc d'Abou Dhabi.

Définition du terme 'navire'

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont examiné la question de savoir si l'*Al Jaziah 1* relevait de la définition du terme 'navire' figurant, respectivement, dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et telles qu'incorporées dans la Convention portant création du Fonds de 1971 et dans la Convention portant création du Fonds de 1992. Ces définitions sont les suivantes:

“ Convention de 1969 sur la responsabilité civile

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Convention de 1992 sur la responsabilité civile

'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.”

L'*Al Jaziah 1* aurait 40 ans, et l'on pense qu'il avait été construit aux Pays-Bas. Il était muni d'un gouvernail et d'une hélice mais était dépourvu de l'équipement de navigation de base. La conception du navire relevait de la catégorie approuvée par l'inspection néerlandaise des navires de petite taille, en tant que navire-citerne pour les eaux intérieures; à la date du sinistre, le navire naviguait au large et exactement tel qu'il avait été conçu à l'origine, avec notamment un gaillard d'avant très bas. L'on ignore si le navire avait été transformé pour le transport d'hydrocarbures.

Une assurance, arrivée à expiration, avait été contractée pour la coque de l'*Al Jaziah 1* auprès de la compagnie d'assurance 'Saudi Arabian Insurance Company LTD.EC', et couvrait les échanges commerciaux dans le Golfe persique, le Golfe d'Oman, l'Océan indien, la côte de l'Afrique orientale et la Mer rouge. L'*Al Jaziah 1* aurait été fréquemment utilisé par la compagnie pétrolière Abu Dhabi National Oil Company pour le transport d'hydrocarbures dans la région.

Au cours des débats du Comité exécutif du Fonds de 1992, il a été considéré de manière générale qu'un engin relevait de la définition de 'tout bâtiment de mer ou engin marin' s'il opérait effectivement en mer. Le Comité a donc estimé que l'*Al Jaziah 1* relevait bien des définitions du terme 'navire' énoncées dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile respectivement. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a adopté la même position.

Applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992

N'ayant pas dénoncé la Convention portant création du Fonds de 1971 en accédant à la Convention portant création du Fonds de 1992, les Émirats arabes unis sont partie à l'une (depuis mars 1984) et à l'autre (depuis novembre 1998).

Lorsqu'il a examiné la question de l'applicabilité des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992 au sinistre de l'*Al Jaziah 1*, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a rappelé que les Émirats arabes unis étaient partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1971, ainsi qu'à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1992, étant donné qu'ils n'avaient pas dénoncé la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1971. Il a été noté également que la Convention portant création du Fonds de 1971 avaient été incorporée dans la législation des Émirats arabes unis par un décret fédéral de 1983 et que la Convention portant création du Fonds de 1992 l'avait été par un décret fédéral de 1997 et que le décret de 1983 n'avait pas été annulé et était donc encore en vigueur. Il a été rappelé également qu'il n'existait dans la Convention portant création du Fonds de 1992 aucune disposition régissant l'application

simultanée de ces quatre instruments après expiration de la période transitoire, c'est-à-dire après le 15 mai 1998.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que la Convention portant création du Fonds de 1971 et la Convention portant création du Fonds de 1992 s'appliquaient toutes deux au sinistre de l'*Al Jaziah 1*.

Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Étant donné que les deux Conventions portant création des Fonds s'appliquaient au sinistre de l'*Al Jaziah 1*, il s'agissait de savoir comment les responsabilités devaient être réparties entre les deux Fonds.

Au cours des débats du Comité exécutif et du Conseil d'administration, il a été fait remarquer que chaque demandeur avait le droit de faire valoir sa demande contre soit le Fonds de 1971 soit le Fonds de 1992, que le Fonds contre lequel la demande était formée était responsable du montant total du dommage à hauteur du montant de la limite de sa responsabilité en vertu des Conventions respectives, et que la répartition des responsabilités entre les deux Fonds devait être négociée entre eux.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et le Comité exécutif du Fonds de 1992 ont considéré que, comme cette question n'est régie ni par une disposition des Conventions portant création des Fonds ni par une règle de droit général des traités, il serait souhaitable que les deux Fonds conviennent d'une solution concrète et équitable. Ils ont décidé que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, d'un montant total de US\$1,3 million (£870 000), ont été présentées aux FIPOL par deux entreprises locales ayant participé à l'intervention contre le déversement. L'une des demandes comprend la mobilisation du matériel des stocks de l'Oil Spill Response Limited de Southampton (Royaume-Uni).

La FEA a soumis une demande de Dh 2 millions (£365 000) au titre des opérations menées par une

entreprise d'assistance locale afin de contenir les fuites d'hydrocarbures de l'épave, d'enlever les hydrocarbures restés à bord, puis de renflouer et remorquer l'épave jusqu'au port franc d'Abou Dhabi.

La FEA a également présenté des demandes d'un montant de US\$40 000 (£26 000) et de Dh 47 500 (£8 600) au titre des opérations d'enlèvement des résidus d'hydrocarbures se trouvant à bord de l'épave après son renflouement.

Les experts des FIPOL procèdent actuellement à l'examen de ces demandes. D'autres demandes sont attendues.

14.22 NATUNA SEA

(Indonésie, 3 octobre 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne panaméen *Natuna Sea* (51 095 tjb) s'est échoué dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie). Le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend; d'après les estimations, 7 000 tonnes se seraient déversées. Le navire a été allégé de sa cargaison restante et renfloué sans autre déversement majeur. Il a ensuite été retenu par les autorités indonésiennes, jusqu'au 20 décembre 2000.

Du côté singapourien du détroit, un certain nombre d'îles ont été polluées, y compris l'île touristique de Sentosa. Le rivage a également été pollué sur la côte sud-est de l'île de Singapour. Un certain nombre d'îles indonésiennes dans le détroit de Singapour ont également été touchées par la pollution, les accumulations les plus lourdes se situant sur la côte nord de Pulau Batam. Le pétrole a également atteint la pointe sud-est de la péninsule de Johore en Malaisie.

Opérations de nettoyage

Singapour

L'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a mené les opérations qui, au début, ont consisté essentiellement à pulvériser des produits dispersants. L'armateur local du *Natuna Sea* a participé aux opérations de nettoyage en engageant un certain nombre d'entrepreneurs locaux, y compris le East Asia Response Ltd (EARL) et le Singapore Oil Spill Response Centre. Le matériel

de nettoyage provenant du stock de la Petroleum Association of Japan (PAJ) a également été déployé.

L'EARL a commencé l'épandage aérien de dispersants le soir du premier jour mais, compte tenu du point d'écoulement du pétrole (c'est-à-dire la température en dessous de laquelle le pétrole ne coule pas) par rapport à la température de la mer, l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL ont chargé deux scientifiques venus du Royaume-Uni de se rendre à Singapour avec un équipement de contrôle spécialisé pour mesurer les concentrations de pétrole sous les plaques traitées avec des dispersants. Sur la base de mesures effectuées sur place, les scientifiques ont conclu que le troisième jour il n'était plus possible de traiter le pétrole au moyen de dispersants. Le Gouvernement de Singapour a cependant soutenu que les dispersants étaient efficaces le premier jour et que l'intervention avait été retardée du fait de la décision de mettre fin à l'épandage le deuxième jour en attendant les résultats des essais en laboratoire et sur le site, disponibles le troisième jour seulement.

Plusieurs barges équipées de bennes preneuses mécaniques ou d'écrèmeuses prévues pour le pétrole visqueux et un grand nombre de petits

bateaux utilisant des écopés et des filets ont été déployés dans le détroit de Singapour pour récupérer le pétrole flottant. Dix jours plus tard, il restait peu de pétrole en mer et les opérations se concentraient sur le nettoyage de la côte. Deux cent soixante personnes environ ont été engagées dans cette opération.

Indonésie

L'armateur-gérant du *Natuna Sea* a engagé une entreprise locale pour organiser le nettoyage de la côte en utilisant une main-d'oeuvre locale de plus de 320 personnes pour ramasser les hydrocarbures et les débris mazoutés, qui étaient mis dans des sacs pour être transportés vers une décharge locale. Les produits ramassés ont ensuite été à nouveau mis dans des sacs et transportés sur un terrain en remblai à Singapour.

Malaisie

Le Ministère malaisien de la marine, chargé des opérations en mer, a mobilisé un petit nombre de navires de pêche pour récupérer les hydrocarbures au moyen d'écopés et de filets. Le Ministère de l'environnement a organisé les opérations de nettoyage du rivage en combinant des techniques mécaniques et manuelles. Quelque 400 personnes, en grande partie des bénévoles, ont participé à ces opérations.



Emplacement du sinistre du *Natuna Sea*



Natuna Sea: épandage de dispersants

Impact du déversement

Singapour

Les cages flottantes d'une exploitation piscicole ont été gravement touchées par les hydrocarbures, ce qui a fait craindre une contamination du poisson. Le propriétaire de l'exploitation, ainsi qu'un petit nombre de travailleurs, se sont efforcés de nettoyer les cages et tout a été fait pour tenter de réduire au minimum la contamination du poisson en introduisant des aliments sous la surface de l'eau.

On a signalé une baisse du nombre de touristes dans l'île de Sentosa. Une lagune de l'île qui abrite un delphinarium a été légèrement polluée avant la mise en place de mesures visant à limiter toute autre entrée d'hydrocarbures en prolongeant vers la haute mer la conduite de prélèvement d'eau de mer.

Les coques d'un certain nombre de navires se trouvant dans le détroit de Singapour ont été recouvertes de pétrole.

Indonésie

Les hydrocarbures ont affecté les secteurs de la pêche et de l'aquaculture et il a été signalé que le matériel des collectivités de pêcheurs de six districts a été enduit d'hydrocarbures et que leurs prises ont

diminué. Il a été signalé en outre qu'un certain nombre d'exploitations piscicoles de la zone ont été touchées.

Malaisie

On a signalé que le déversement a eu une incidence sur la pêche, même si, d'après ce que l'on sait, certains pêcheurs auraient réduit leurs pertes en pêchant dans d'autres zones.

Applicabilité des Conventions

Le *Natuna Sea* était immatriculé au Panama, lequel au moment du sinistre était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1992.

Singapour est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1992. L'Indonésie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais n'est pas partie à la Convention portant création du Fonds de 1992. La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention portant création du Fonds de 1971 mais pas aux Conventions de 1992.

Du fait que deux régimes différents s'appliquent au sinistre, il se peut que le propriétaire du navire soit

tenu de créer deux fonds de limitation, l'un en Malaisie et l'autre à Singapour ou en Indonésie. Le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 22,4 millions de DTS (£20 millions) et en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile d'environ 6,1 millions de DTS (£5,3 millions).

Les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution en Indonésie qui ont été présentées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile entreront en concurrence avec les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution à Singapour présentées en vertu de la même Convention et pourraient en dernier ressort avoir une incidence sur la décision de savoir si le Fonds de 1992 sera ou non tenu de verser une indemnité à Singapour. Si le montant total des demandes pour dommages causés par la pollution en Malaisie dépassait le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1971 serait appelé à verser des indemnités.

Demandes d'indemnisation

Singapour

Les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage ont été estimées à US\$7,3 millions (£5,2 millions), y compris les frais encourus par le propriétaire du navire et son assureur, différentes entreprises de nettoyage et les autorités maritimes et portuaires.

Des demandes se chiffrant à US\$160 000 (£114 000) ont été présentées au propriétaire du navire pour souillure à des engins de pêche, des installations de mariculture et des coques de navire.

Indonésie

Les frais au titre des opérations de nettoyage, dont la plupart ont été encourus par le propriétaire du navire, ont été estimés à environ US\$700 000 (£500 000).

Quelque 7 000 pêcheurs ont soumis des demandes d'un montant total de US\$2,8 millions (£2 millions) au titre des engins de pêche souillés et du manque à gagner. Ces demandes ont été provisoirement évaluées par les experts nommés par le propriétaire du navire et son assureur à US\$1,2 million (£860 000). Les autorités locales de Batam ont présenté des demandes à raison d'un montant de US\$960 000 (£690 000) pour les frais encourus au titre de la collecte et du traitement des données à l'appui des demandes émanant du secteur de la pêche et d'un montant de US\$9,4 millions (£6,7 millions) pour les dommages prétendument causés aux mangroves.

Un cabinet d'avocats agissant, semble-t-il, pour le compte du Gouvernement indonésien a fait part au propriétaire du navire de demandes à hauteur de US\$140 millions (£100 millions) au titre des dommages qu'auraient subis la pêche, les mangroves, le corail et le sable côtier. Ces demandes portent aussi sur les dommages prétendument causés au secteur du tourisme, aux ports, aux transports et à l'industrie. Aucune pièce justificative n'a été présentée à l'appui de ces demandes.

Malaisie

Les frais de nettoyage ont été estimés à US\$200 000 (£143 000). Des demandes, émanant principalement de pêcheurs, à raison de quelque US\$240 000 (£170 000) ont été présentées au propriétaire du navire. Elles sont en cours d'examen.

15 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1992

15.1 SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

(Allemagne, juin 1996)

Le sinistre

Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont entrepris les opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages.

L'Agence maritime et hydrographique fédérale allemande a prélevé des échantillons du pétrole rejeté sur le rivage. D'après les autorités allemandes, des comparaisons avec une base de données de chimie analytique sur le pétrole brut de la mer du Nord, établie par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, ont fait apparaître que la pollution n'avait pas été causée par du brut provenant des plates-formes de la mer du Nord. L'analyse chimique a révélé qu'il s'agissait de brut de Libye.

D'après les simulations des courants et des vents effectuées sur ordinateur par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, le pétrole aurait été déversé entre le 12 et le 18 juin 1996, à environ 60 à 100 milles nautiques au nord-ouest de l'île de Sylt.

L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. D'après elles, il restait à bord quelque 46m³ de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.

Le *Kuzbass* a quitté Wilhelmshaven le 11 juin 1996; il est passé à un poste de contrôle situé non loin du centre des garde-côtes de Douvres le 14 juin 1996. Se fondant sur l'analyse de données communiquées par Lloyds Maritime Information Services, les autorités allemandes ont soutenu que durant la période et dans la zone visées, il n'y avait eu aucun autre mouvement de pétrolier ayant à son bord du pétrole brut de Libye. D'après les autorités allemandes, l'analyse des échantillons de pétrole provenant du *Kuzbass* correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons prélevés sur le rivage pollué.

Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'assumer la responsabilité de la pollution causée par le pétrole. Elles ont précisé que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires. Le propriétaire du navire et son assureur P & I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), ont nié toute responsabilité.

Rôle du Fonds de 1992

Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que si leurs tentatives de recouvrer le coût des opérations de nettoyage auprès du propriétaire du *Kuzbass* et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

Si les autorités allemandes devaient demander réparation au Fonds de 1992, la question se poserait de savoir si elles ont prouvé que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires, tel que défini par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (article 4.2b) de la Convention portant création du Fonds de 1992).

La définition du terme 'navire' qui figure à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile vise également, dans certaines circonstances, les pétroliers à l'état léger, tout comme le fait, par voie de référence, la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention portant création du Fonds de 1992. L'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellé comme suit:

“ ‘Navire’ signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac. ”

Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* en vertu de la Convention de 1992 sur la

responsabilité civile est évalué à environ 38 millions de DTS (£35 millions).

Poursuites judiciaires

En juillet 1998, l'Allemagne a engagé, auprès du tribunal de première instance de Flensburg, une procédure contre le propriétaire du navire et son assureur (le West of England Club), demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions (£835 000). Les autorités allemandes fondent notamment leur argumentation sur les faits décrits plus haut.

Le Fonds de 1992 a été notifié de la procédure en novembre 1998. En août 1999, le Fonds de 1992 s'est porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.

Le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club ont présenté leur défense, qui peut se résumer comme suit:

“ Les analyses chimiques auxquelles ont fait procéder les autorités allemandes montrent simplement que le pétrole transporté par le *Kuzbass* et celui que l'on a trouvé le long du littoral provenaient tous deux de Libye, sans pouvoir affirmer pour autant que la composition chimique des deux pétroles était identique. Or, les analyses chimiques effectuées pour le compte du propriétaire du navire et du Club montrent que les deux types de pétrole n'étaient pas identiques. En particulier, ces analyses montrent que bien qu'il se soit agi dans les deux cas de brut de Libye, le pétrole qui se trouvait à bord du *Kuzbass* était du 'Libyan Brega', alors que celui qui avait causé la pollution ne l'était pas.

S'agissant de la question de savoir si la pollution par les hydrocarbures aurait pu être causée par le lavage des citernes du *Kuzbass*, il y a lieu de noter que ce lavage n'interviendrait le plus souvent qu'en des circonstances exceptionnelles, par exemple s'il fallait réparer une citerne ou bien encore s'il fallait prendre à bord une cargaison qui ne devait pas entrer en contact avec d'éventuels résidus de la cargaison transportée lors d'un précédent voyage. Or, le *Kuzbass* se rendait en Méditerranée pour charger une cargaison de pétrole brut, et l'état des citernes était tel qu'il ne justifiait pas le lavage. Qui plus est, il eut été techniquement impossible de procéder au pompage du pétrole qui restait à bord.

Entre 18h30 le 12 juin 1996 et 19h00 le 13 juin 1996, le *Kuzbass* se trouvait à l'ancre pendant que l'on réparait le système de refroidissement du navire.

L'itinéraire suivi par le *Kuzbass* se trouvait bien loin des zones à partir desquelles le pétrole ayant causé la pollution était censé avoir dérivé en direction de la mer. Une copie des cartes marines russes utilisées, le traceur de route et le journal de bord ont été fournis à l'appui de cette thèse.

Quant aux renseignements communiqués par Lloyds Maritime Information Services indiquant qu'en juin 1996 il n'y avait eu aucun mouvement de pétrolier ayant à son bord du brut de Libye dans la zone visée, il convient de noter que Lloyds Maritime Information Services ne s'intéresse qu'aux pétroliers en charge et ne fournit aucun renseignement relatif au mouvement des pétroliers légers, qui sont précisément les plus susceptibles de procéder au lavage de leurs citernes.”

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également invoqué les résultats des enquêtes menées, l'une par la police allemande et l'autre par le procureur italien³, les deux ayant conclu, selon le propriétaire du navire et le Club, qu'ils n'avaient trouvé aucune preuve à l'appui de l'accusation portée contre le *Kuzbass*.

Dans leur réponse au tribunal, les autorités allemandes ont fait valoir les points suivants:

“ Le *Kuzbass* transportait du pétrole brut de Libye. L'analyse des échantillons du pétrole ramassé sur les plages polluées a montré qu'il s'agissait, là aussi, de brut de Libye. Or, le *Kuzbass* était le seul pétrolier à se trouver en mer du Nord à destination de la baie de Helgoland en juin 1996. D'après les premiers éléments de preuve, seul le *Kuzbass* aurait donc pu être à l'origine de la pollution. L'analyse à laquelle il a été procédé pour le compte du propriétaire du navire et du Club n'a pas permis de réfuter ces premiers éléments. D'après les critères scientifiques qui ont cours, il n'est pas possible de défendre la position du propriétaire du navire et du Club selon laquelle les deux pétroles n'étaient pas identiques. Qui plus est, il y avait dans le *Kuzbass* une fuite entre une citerne de décantation et une citerne à cargaison. On ne prétend plus que la pollution aurait été causée par le lavage d'une seule citerne;

³ C'est dans un port italien que le déchargement suivant devait avoir lieu.

il se serait plutôt agi d'une vidange en mer. Il faut donc supposer qu'à l'occasion d'un voyage précédent, en charge, une partie de la cargaison s'était écoulée dans la citerne de décantation, que celle-ci avait été partiellement remplie de résidus provenant de lavages antérieurs et que la fuite avait donné lieu à des résidus fortement enrichis en pétrole brut. Le *Kuzbass* avait ensuite déchargé ce mélange alors qu'il se rendait de Cuxhaven à la Méditerranée. »

Le tribunal a désigné un expert chargé d'examiner les éléments de preuve ayant trait à l'origine des hydrocarbures, et en particulier de déterminer si les échantillons du mélange de pétrole et de sable contenaient des résidus provenant du lavage d'une citerne et/ou des résidus de slops, et si les résidus provenaient bien du pétrole brut 'Libyan Brega'. Le rapport d'expert a été soumis en octobre 2000. L'expert a conclu que les échantillons en cause contenaient de toute évidence des résidus de pétrole brut typiques de ce que l'on trouvait dans les eaux de lavage des citernes de pétroliers (slops). Il a en outre affirmé n'avoir trouvé aucune trace de boue dans les échantillons. Selon lui, vu la quantité de pétrole récupérée (soit plusieurs centaines de tonnes), il était exclu que les boues mazoutées aient contribué à la pollution. Sur la base des travaux menés par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, le pétrole incriminé ne pouvait que - selon lui - être du pétrole brut libyen. En revanche, il n'était pas possible de l'imputer à un puits précis. L'expert a fait valoir également qu'il n'était pas possible de déterminer si la pollution pouvait être attribuée à la cargaison transportée par le *Kuzbass* en l'absence d'échantillons prélevés de ses citernes à résidus.

Le propriétaire du navire et le West of England Club sont d'accord avec la conclusion de l'expert, notamment s'agissant d'affirmer que le pétrole était bien originaire de Libye mais qu'il n'était pas possible de l'attribuer à un puits particulier, qu'il était en outre impossible d'attribuer le pétrole à un navire particulier en l'absence d'échantillon provenant du navire et qu'aucun échantillon n'avait été prélevé du *Kuzbass* et ne pouvait désormais plus l'être étant donné que le navire avait entre-temps transporté bon nombre d'autres cargaisons. Ils ont également fait valoir que la conclusion de l'expert, selon laquelle les échantillons prélevés sur les plages avaient des caractéristiques typiques des résidus provenant des eaux de lavage des soutes mais ne comportaient

aucune trace de boues, ne débouchait sur rien étant donné que tous les pétroliers passant dans la mer du Nord à la date fatidique auraient pu procéder au nettoyage de leurs soutes et être à l'origine de la pollution. Ils ont estimé que l'Allemagne ne pourrait prouver que la pollution était imputable aux hydrocarbures du *Kuzbass*.

Dans le cadre du rapport de l'expert, les autorités allemandes ont présenté des observations sur l'origine des hydrocarbures, soutenant que, sur la base des conclusions des experts et des éléments de preuve disponibles, la pollution ne pouvait provenir que du *Kuzbass*. Elles soutiennent en outre que Lloyds Maritime Information Services sur le mouvement de pétroliers en mer du Nord ainsi que l'analyse des exportations de pétrole brut libyen montrent clairement qu'en juin 1996, hormis le *Kuzbass*, aucun pétrolier venu directement de Libye chargé de brut libyen n'avait emprunté la baie de Helgoland et longé les côtes allemandes et néerlandaises avec ses citernes à cargaison contenant des résidus de brut libyen. Les autorités ont fait remarquer que les réparations qu'il avait fallu apporter d'urgence à une citerne de cargaison fêlée avaient obligé à laver la citerne.

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également présenté le rapport établi en novembre 2000 par un ancien chef mécanicien qui avait examiné le journal des machines du *Kuzbass* et d'autres documents techniques. Le chef mécanicien a déclaré que, selon le journal des machines, aucune activité de la pompe à cargaison ou de la pompe de ballast n'avait été consignée entre le moment où le déchargement avait pris fin à Wilhelmshaven et la fin des travaux d'entretien; que l'utilisation de la pompe à cargaison ou de la pompe de ballast aurait été impossible durant les réparations et que le navire était à l'ancre pour cause d'entretien essentiel du système de refroidissement de l'eau entre le 12 juin 18h30 et le 13 juin 19 heures.

Les autorités allemandes contestent le rapport du chef mécanicien, et notamment son interprétation de l'inscription figurant dans le livre de bord ayant trait aux travaux d'entretien qui auraient été effectués. Les autorités ont expliqué les raisons pour lesquelles, selon elles, aucun navire autre que le *Kuzbass* n'aurait pu être à l'origine de la pollution.

L'on s'attend à ce que le tribunal se prononce en début d'année 2001 sur la procédure à suivre pour traiter cette affaire.

15.2 NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Voir les pages 69 à 74.

15.3 OSUNG N°3

(République de Corée, 3 avril 1997)

Voir les pages 81 et 82.

15.4 MARY ANNE

(Philippines, 22 juillet 1999)

Le sinistre

Le chaland automoteur *Mary Anne* (465 tjb), immatriculé aux Philippines, se rendait de la baie Subic à Manille quand il a commencé à prendre l'eau par vents forts et grosse mer; il a ensuite sombré par 60 mètres de fond au large du port de Mariveles, à l'entrée de la baie de Manille. Il a été signalé que le chaland transportait 711 tonnes de fuel-oil intermédiaire, ainsi que quelque 2,5 tonnes de gasoil de soute. Des hydrocarbures se sont écoulés de l'épave plusieurs jours durant, mais au 29 juillet, il ne s'écoulait que entre une à cinq tonnes par jour et une bonne partie de ces hydrocarbures s'est dispersée naturellement. Des hydrocarbures qui seraient provenus du *Mary Anne* se sont échoués sur les côtes situées près du port de Mariveles et sur deux îles situées à l'embouchure de la baie de Manille.

Le *Mary Anne* était inscrit auprès de la Terra Nova Insurance Company Limited (Terra Nova). Le plus souvent, les navires sont inscrits auprès d'un des Clubs P & I (Protection et Indemnisation), qui sont des mutuelles d'assurance. Terra Nova n'est pas un Club P & I, mais une compagnie d'assurance classique qui couvre les risques P & I pour une prime fixe.

La coopération entre les FIPOL et les Clubs P & I pour tout ce qui concerne les sinistres est régie par un Mémoire d'entente signé en 1985 par le Fonds de 1971 et le International Group of P & I Clubs, lequel a été élargi en 1996 et s'applique désormais également au Fonds de 1992. Étant donné que Terra Nova n'est pas membre de l'International Group of P & I Clubs, le Mémoire d'entente ne s'applique pas en l'espèce. L'Administrateur a proposé que Terra Nova et le Fonds de 1992 collaborent sur la base du Mémoire d'entente, à l'instar de ce qui s'est passé à

l'occasion d'autres sinistres mettant en cause d'autres Clubs P & I qui n'étaient pas membres de l'International Group, mais Terra Nova a décliné l'offre. Il a toutefois été convenu que le Fonds de 1992 recevrait copie des rapports de l'expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) qui s'est occupé du sinistre pour le compte de Terra Nova et qui a surveillé les opérations et donné son avis sur les opérations de nettoyage.

Nettoyage et mesures de sauvegarde

Les opérations ont été menées sous la conduite des services des garde-côtes des Philippines. Le propriétaire du navire a engagé une entreprise locale d'assistance pour intervenir contre le déversement. Cette intervention devait notamment comprendre le déploiement de matériel de récupération des hydrocarbures, mais la mer était tellement houleuse que ce matériel n'a pu être utilisé. On a donc opté pour la dispersion chimique à partir de remorqueurs. Pour le nettoyage du littoral, de la main-d'œuvre recrutée par les municipalités a ramassé les hydrocarbures et débris mazoutés à la main.

Terra Nova a engagé une entreprise internationale d'assistance, qui travaillerait en collaboration avec l'assistant local, pour localiser l'épave, obturer les fuites et récupérer les hydrocarbures qui s'y trouveraient encore. Les intempéries ont dans un premier temps retardé les opérations, mais à la fin du mois d'août des plongeurs avaient inspecté l'épave et obturé les dégagements et autres ouvertures. Les inspections ont permis de conclure qu'il ne restait d'hydrocarbures ni dans les citernes à cargaison - à l'exception de quelques résidus plaqués aux parois - ni dans les soutes à combustible.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2000, les dépenses encourues par Terra Nova au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et des opérations de nettoyage se chiffrent à environ US\$1,6 million (£1,1 million).

Une entreprise locale d'assistance et de remorquage a présenté au propriétaire du navire une demande d'un montant de US\$1,1 million (£740 000) au titre des opérations de nettoyage. Cette demande n'a pas été honorée, et le propriétaire du navire n'a pas le moindre actif et se trouve en fait en liquidation volontaire. Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il n'y avait pas d'autre demande en suspens au titre de ce sinistre.

Le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de DTS (£2,6 millions). Il est peu probable que le montant total des demandes établies dépasse le montant total des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Cependant, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il y avait de la part du propriétaire du navire violation de la police d'assurance visant le navire, lequel aurait été exploité de manière imprudente; les membres de l'équipage auraient en outre été particulièrement incompétents. Terra Nova a notamment soutenu que, d'après les inspections de l'épave par des plongeurs, rien ne permettait d'établir que la coque du navire avait subi des dommages ayant entraîné le naufrage; les claires-voies de la salle des machines étaient ouvertes et dépourvues de vitre, et la salle des machines ainsi que la chambre des pompes avaient été modifiées de sorte qu'il n'y avait pas de cloison étanche entre les deux espaces.

Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'elle pourrait demander au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants qu'elle avait versés aux demandeurs.

Poursuites judiciaires

L'entreprise locale d'assistance et de remorquage dont il est question plus haut a engagé une procédure judiciaire à l'encontre du propriétaire du navire et de Terra Nova auprès d'un tribunal de Manille visant sa demande, d'un montant de US\$1,1 million (£740 000). Terra Nova a fait opposition à la demande d'indemnisation sur la base de la défense énoncée dans la police d'assurance. Terra Nova a affirmé avec insistance qu'elle était en droit de recouvrer auprès du propriétaire du navire et/ou du Fonds de 1992 les sommes versées à titre d'indemnisation.

Terra Nova a demandé au Fonds de 1992 d'approuver son action en justice et de reconnaître sa demande potentielle contre le Fonds. Celui-ci a toutefois informé Terra Nova que le Fonds n'approuvait pas son action en justice et ne reconnaissait pas sa demande potentielle contre le Fonds aux fins du remboursement des sommes versées, étant donné que le montant total des demandes d'indemnisation était nettement inférieur à la limite applicable au *Mary Anne*. La situation juridique pourrait cependant être plus compliquée pour ce qui est des demandes n'ayant pas encore été honorées par le propriétaire du navire ou l'assureur.

15.5 DOLLY

(Caraïbes, 5 novembre 1999)

Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 25 mètres de fond dans un port de la Martinique (France). Jusqu'à présent, aucun déversement ne s'est produit.

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

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

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

L'Administrateur a fait savoir au Gouvernement français que le Fonds de 1992 réservait sa position quant à la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds de 1992 et, partant, si cette dernière s'appliquait ou non à cet événement. De l'avis de l'Administrateur, il faut au Fonds de 1992 des renseignements plus complets sur le navire avant de pouvoir se prononcer sur ce point.

À la session du Comité exécutif tenue en octobre 2000, la délégation française a dit comprendre les réserves émises par l'Administrateur quant à la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire'. D'après elle, tout en s'efforçant d'obtenir un complément d'information sur le navire, on devrait prendre note du fait que le *Dolly* transportait une cargaison de bitume - hydrocarbure persistant - et avait aussi à bord un système de chauffage qui maintenait l'hydrocarbure dans un état de fluidité suffisant pour permettre le pompage.

Le Fonds de 1992 reprendra l'examen de la question lorsque les autorités françaises lui auront fourni un complément d'information.

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

Deux des sociétés ont proposé d'enlever les citernes de bitume en les laissant intactes tout en maintenant l'épave dans sa position actuelle. Les deux sociétés ont évalué le coût de cette opération à quelque US\$1,5 million (£990 000).

La troisième société se proposait de redresser l'épave et de la remettre à flot avec sa cargaison à bord. On évacuerait alors la cargaison avant de saborder l'épave en eau profonde. Le coût de cette opération est évalué à US\$950 000 (£638 000). Les autorités françaises ont étudié une variante de cette méthode consistant à démanteler l'épave à terre après avoir enlevé le bitume.

Les experts du Fonds de 1992 sont en train d'examiner les méthodes proposées et vont étudier avec les autorités françaises les questions techniques en jeu.

15.6 ERIKA

(France, 12 décembre 1999)

Le sinistre

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). La marine française a mené à bien le sauvetage de tous les hommes d'équipage.

Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 tonnes se sont déversées à l'occasion de la rupture. La partie avant du navire a flotté plusieurs heures durant à la verticale, pour enfin couler durant la nuit du 12 décembre par environ 100 mètres de fond. Une société française d'assistance a pu, depuis un

remorqueur, fixer un câble à la poupe de l'*Erika* dans l'espoir de le remorquer plus au large, mais aux premières heures du 13 décembre, celle-ci a coulé par 130 mètres de fond, à une distance de quelque 10 milles marins de la proue.

On estime qu'il restait 6 400 tonnes de la cargaison dans la partie avant du navire et 4 700 tonnes dans la partie arrière.

L'*Erika* était inscrit auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

Opérations de nettoyage

La préfecture maritime de la région Bretagne, à Brest, a déclenché le Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence et a dirigé les opérations en mer. La Marine nationale française a mobilisé un certain nombre de navires pour la récupération des hydrocarbures au large. L'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont eux aussi mobilisé des navires pour aider à l'effort de récupération des hydrocarbures. Quelque 1 100 tonnes d'hydrocarbures auraient été récupérées en mer.

Le 25 décembre 1999, la côte a été fortement souillée dans la zone de Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic et La Turballe. Puis, sur environ 400 kilomètres, toute la côte située entre la Finistère et la Charente-Maritime a subi une pollution par les hydrocarbures, forte mais intermittente. Ce sont les préfets des cinq départements touchés qui ont déclenché le Plan Polmar Terre et pris en charge les opérations de nettoyage de la côte, avec l'aide des autorités locales des côtes touchées, des services de la Protection civile, des sapeurs-pompiers, de l'armée, mais aussi de bénévoles. En tout, ce sont quelque 5 000 personnes qui ont participé au nettoyage des côtes souillées.

Bien qu'on ait enlevé le gros des hydrocarbures assez rapidement, il a fallu procéder à un deuxième nettoyage en bien des endroits. Ce peaufinage a été gêné par une nouvelle contamination, à l'occasion des tempêtes qui ont sévi pendant les fêtes de Pâques, de plages qui avaient été déjà nettoyées, sans doute du fait de l'accumulation d'hydrocarbures enfouis non loin du littoral. Le nettoyage de plusieurs sites n'a pu être achevé avant la pleine saison touristique, c'est-à-dire pour juillet et août. Dans certains cas,

les municipalités ont constitué des équipes sur place pour continuer le nettoyage tout au long de l'été. L'effort a porté essentiellement sur les plages attirant le plus grand nombre de touristes. C'est la compagnie pétrolière française TotalFina SA qui a organisé les opérations de nettoyage sur certains sites.

Le nettoyage de la contamination résiduelle se poursuit dans les départements touchés. Les opérations ont été d'ampleur limitée dans le Finistère, dans le Morbihan et au sud de la Vendée, là où la contamination résiduelle est peu importante. D'autres sites, en revanche, ont nécessité un plus gros travail, notamment les îles situées au large du Morbihan, mais aussi la Loire-Atlantique et le nord de la Vendée. En certains endroits, le nettoyage devrait se poursuivre tout au long du premier semestre de 2001.

Quelque 200 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassés sur le littoral et stockés provisoirement en trois emplacements. Pour la plupart d'entre eux, ces déchets n'ont subi aucun tri en fonction de leur teneur en hydrocarbures. TotalFina SA a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets ramassés.

Cette opération, dont on estime le coût à quelque FF200 millions (£19 millions), est actuellement en cours.

Le Fonds de 1992 a suivi de près les opérations de nettoyage par le biais des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), lesquels sont secondés par une équipe d'experts locaux.

Le Tribunal administratif de Nantes et celui de Poitiers ont chargé des experts de dresser un constat de l'état des plages avant le sinistre, ainsi que de l'étendue et des caractéristiques de la pollution. Le Fonds de 1992 a suivi ces travaux par l'intermédiaire de ses experts techniques.

Impact du déversement

On a ramassé environ 60 000 oiseaux mazoutés, dont quelque 48 000 étaient morts. La moitié des 12 000 oiseaux restants ont été expédiés dans divers centres situés en France pour être nettoyés; l'autre moitié a été dirigée vers la Belgique, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni. Mais beaucoup sont morts: seuls quelques centaines d'entre eux ont en effet pu être nettoyés et remis en liberté.



Zone touchée par le sinistre de l'Erika

Les hydrocarbures ont atteint plusieurs ports de plaisance, souillant de nombreux bateaux de plaisance et mouillages.

Plusieurs exploitations ostréicoles et mytilicoles ont elles aussi été touchées. À la suite du suivi mis en place par les autorités françaises et des directives établies par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA), on a trouvé que les hydrocarbures accumulés dans les coquillages - sauvages ou d'élevage - provenant de nombreux endroits dépassaient les limites admises. En conséquence de quoi, la commercialisation des produits en provenance de ces zones a été interdite. Vu la faible contamination des prises de poisson pélagique et de crustacés, aucune interdiction de pêche hauturière n'a été prononcée.

Les dernières interdictions de pêche ont été levées pendant l'été; aucune zone n'est désormais interdite de pêche ou de ramassage de produits de la mer, à l'exception d'une petite zone de Loire-Atlantique dont les coquillages restent contaminés.

On a déployé tous les efforts possibles pour minimiser l'impact du déversement sur les marais salants de la Loire-Atlantique et de la Vendée, où divers programmes de suivi et d'analyse ont été mis en place. Les paludiers de Noirmoutier (Vendée) ont repris la production à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer. Quant aux interdictions de prises d'eau de mer à Guérande (Loire-Atlantique), elles ont été levées le 23 mai 2000. Depuis lors, quelques paludiers de Guérande ont décidé de reprendre la production, encore qu'une coopérative représentant près de 70% de la production de Guérande ait renoncé, elle, à produire du sel en 2000.

À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de faire rapport sur la possibilité de produire du sel à Guérande en 2000, sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. Toutes les parties ont soumis des pièces à l'expert.

Le Fonds de 1992 a reçu de la part des paludiers de Guérande et de Noirmoutier des demandes au titre des préjudices subis à cause du report de la campagne de production 2000 du fait de

l'interdiction des prises d'eau de mer. Ces demandes sont en cours d'évaluation.

Le littoral touché est un important site touristique pendant la saison d'été. L'impact sur ce secteur a varié en fonction du site et du type d'activité.

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

Le Gouvernement français et TotalFina ont étudié divers moyens d'empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures de l'épave. À la suite de ces études, le Gouvernement français a décidé qu'il fallait procéder à l'enlèvement des hydrocarbures des deux parties de l'épave. À l'issue d'un appel d'offres, il a attribué, le 20 avril 2000, le contrat pour l'enlèvement des hydrocarbures à un consortium international, Stolt/Comex/Coflexship.

L'opération d'enlèvement des hydrocarbures s'est déroulée du 6 juin au 15 septembre 2000, se terminant avec trois semaines d'avance. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

L'opération d'enlèvement des hydrocarbures s'est faite au moyen de la méthode dite du transfert hydrostatique, qui fait intervenir la différence de pression entre la partie la plus profonde de la cuve renfermant les hydrocarbures et l'interface hydrocarbures/eau, avec expulsion des hydrocarbures des citernes à cargaison à travers des valves situées à l'extrémité supérieure des citernes. Une fois dans un bac de récupération, les hydrocarbures ont subi une injection de fluidifiant pour les rendre moins visqueux. Ils ont ensuite été stockés provisoirement dans une cuve de transfert sous-marine avant d'être pompés jusqu'à la surface.

Le Fonds de 1992 a suivi de très près les opérations par l'intermédiaire de ses experts techniques.

L'évacuation des hydrocarbures ainsi récupérés se fera courant 2001.

Traitement des demandes d'indemnisation

La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert

le 12 janvier 2000. Le bureau emploie huit personnes.

Le bureau fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation.

Plusieurs formulaires de demandes d'indemnisation ont été établis et mis à la disposition des personnes souhaitant faire une demande.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2000, environ 3 400 demandes avaient été déposées, pour un montant total de FF380 millions (£36 millions). 980 d'entre elles ont été déposées entre octobre et décembre 2000. La plupart des demandes portent sur des montants relativement peu importants.

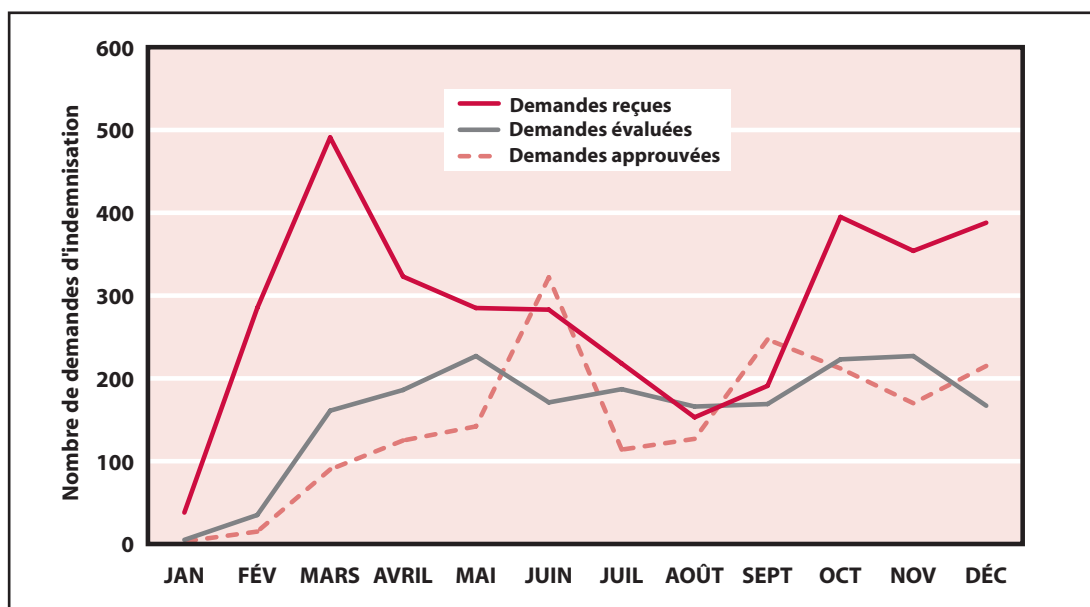
Des demandes reçues, 11% ont été déposées au titre des opérations de nettoyage et de dommages à des biens, 51% au titre de la pêche et de la mariculture et 38% au titre du tourisme.

Fin 2000, environ 2 000 demandes, représentant FF156 millions (£15 millions), avaient fait l'objet d'une évaluation, pour FF111 millions (£8 millions). Ce sont donc 59% des 3 400 demandes reçues qui ont été évaluées, et 71% des demandes qui avaient été reçues avant le 31 octobre 2000.

Le graphique ci-dessous indique pour l'an 2000 le nombre de demandes reçues chaque mois, ainsi que le nombre de demandes ayant été évaluées et le nombre de demandes approuvées. L'on constatera que la courbe de l'évaluation des demandes suit de près celle des demandes reçues.

La Steamship Mutual a versé des indemnités au titre de 852 demandes, pour un montant total de FF32 millions (£3,1 millions). La plupart correspond à 50% des montants approuvés, encore que certains paiements pour situations difficiles versés dans les premiers temps l'aient été en totalité, ou à un pourcentage supérieur à 50%. Cent cinquante demandes, d'un montant de FF11 millions (£1,1 million), avaient été rejetées, mais nombre d'entre elles font l'objet d'une nouvelle évaluation à la faveur du complément de justificatifs communiqués par le demandeur.

Pour 480 autres demandes, représentant FF14 millions (£1,3 million), les paiements approuvés n'ont pas encore été versés, soit parce que les demandeurs (pour 284 d'entre eux) n'ont pas encore confirmé qu'ils acceptaient les montants, soit parce qu'ils n'avaient pas encore signé le reçu et le quitus (pour 40 d'entre eux), soit encore parce qu'ils avaient refusé l'évaluation qui avait été faite de leur demande (pour 133 d'entre eux).



1 348 autres demandes, correspondant à FF217 millions (£20,8 millions), sont soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.

S'agissant des dépenses de nettoyage encourues par les communes, la plus grande part de ces coûts sera prise en charge dans le cadre du Plan Polmar, le dispositif national d'intervention d'urgence. Les communes ont toutefois eu à supporter des coûts qui ne sauraient relever du Plan Polmar, notamment les coûts dits fixes, lesquels pourraient en revanche ouvrir droit à une indemnisation en vertu des Conventions de 1992.

L'évaluation de bon nombre des demandes qui restent en suspens est retardée par l'insuffisance des pièces justificatives présentées à leur appui. La plupart de ces communes présenteront sans doute également une demande au Gouvernement français dans le cadre du Plan Polmar au titre de leurs coûts additionnels. Avant de régler ces demandes, il faudra s'assurer que les mêmes chefs de dépenses ne font pas l'objet d'une double demande d'indemnisation, c'est-à-dire en vertu et des Conventions de 1992 et du Plan Polmar.

Autres sources de financement

Le Gouvernement français a mis en place une procédure permettant aux demandeurs dont la demande a été approuvée par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual d'obtenir une avance auprès de la Banque du développement des petites et moyennes entreprises (BDPME). En fait, celle-ci n'a versé aucune avance et il semblerait que du fait que la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 paient 50% du montant approuvé des demandes individuelles, il est peu probable que ce mécanisme d'avances ait à jouer.

Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche. Ce système est géré par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et des pêches. OFIMER peut faire des paiements aux demandeurs jusqu'à concurrence de FF200 000 (£19 200) sur la base de ses propres évaluations du préjudice subi, sans consultation de la Steamship Mutual ou du Fonds de 1992.

OFIMER a dit fonder son évaluation sur les critères énoncés dans le Manuel sur les demandes d'indemnisation rédigé par le Fonds de 1992. Au 31 décembre 2000, OFIMER avait versé FF18,7 millions (£1,8 million) à des demandeurs du secteur de la pêche et FF12,5 millions (£1,2 million) à des producteurs de sel.

En août 2000, le Gouvernement français a mis en place une procédure en vertu de laquelle les demandeurs du secteur touristique connaissant des difficultés financières pouvaient reporter le paiement de leurs impôts et de leurs charges sociales, mais aussi toucher une avance par l'intermédiaire de la BDPME. Le mécanisme est géré par un comité mis en place dans chacun des cinq départements touchés par le déversement d'hydrocarbures.

Campagnes de promotion

Le Gouvernement français, par l'intermédiaire du Ministère du tourisme, a mené une campagne coordonnée pour neutraliser l'effet négatif du sinistre de l'*Erika* dans la région touchée. Cette campagne s'est faite essentiellement par voie de presse et à la télévision et par l'envoi de matériel promotionnel aux voyageurs, avec ciblage de marchés étrangers spécifiques. Une campagne télévisée s'adressant au public français a également été lancée. Afin d'éviter toute concurrence interne, on a opté pour des campagnes visant à rétablir l'image de marque de l'ensemble de la côte atlantique. Ces campagnes ont également eu pour objet d'aider les régions et départements soucieux de mener leurs propres activités promotionnelles auprès du public français.

Niveau des paiements

Engagements pris par TotalFina et le Gouvernement français

Dans une lettre adressée au Fonds de 1992, TotalFina s'est engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur au titre de toute inspection ou opération visant l'épave, si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 - à savoir 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) - était dépassé. TotalFina a pris l'engagement correspondant pour ce qui était du coût du ramassage et de l'évacuation des déchets mazoutés provenant du nettoyage des plages, du coût de sa participation

au nettoyage des plages jusqu'à concurrence de FF40 millions et du coût d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque de la côte atlantique jusqu'à concurrence de FF30 millions.

La délégation française a informé le Comité exécutif à sa session d'avril 2000 que le Gouvernement français s'était lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si et dans la mesure où, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. La délégation française a précisé que cet engagement portait sur l'ensemble des frais engagés par l'État pour lutter contre la pollution, notamment au titre du Plan Polmar, y compris les dépenses des collectivités locales payées ou remboursées dans le cadre du Plan Polmar. La délégation a précisé que l'engagement couvrait en outre toutes les mesures que l'État pourrait prendre dans divers secteurs pour atténuer les conséquences du sinistre, y compris toute campagne de promotion réalisée à cet effet. La délégation a fait valoir que, s'il restait des fonds une fois intégralement acquittées toutes les autres demandes d'indemnisation, les demandes présentées par l'État français viendraient avant celles de TotalFina.

Examen de la question par le Comité exécutif

À ses sessions de février et d'avril 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si et dans quelle mesure le Fonds de 1992 devait verser des indemnités dans le cadre du sinistre de l'*Erika*.

Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée avait estimé que, à l'instar du Fonds de 1971, le Fonds de 1992 se devait de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992, car aux termes de l'article 4.5 de cette dernière, tous les demandeurs doivent être traités de la même manière. Il a en outre été rappelé que l'Assemblée avait estimé qu'il fallait concilier la rapidité avec laquelle le Fonds de 1992 devait verser aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures les indemnités

convenues et la nécessité de faire en sorte que le Fonds ne se trouve pas en situation de surpaiement.

Le Comité exécutif a estimé qu'il était impossible à cette session-là de faire la moindre estimation valable du montant total des demandes établies, s'agissant notamment des demandes dans les secteurs de la pêche et du tourisme. Vu cette incertitude, le Comité a donc décidé que le pouvoir qu'avait l'Administrateur de verser des indemnités devait se limiter aux paiements provisoires prévus par le Règlement intérieur du Fonds de 1992.

Le Comité exécutif est revenu sur la question du niveau des paiements à sa session de juillet 2000. Il a étudié les estimations du montant total que pourraient atteindre les demandes d'indemnisation et a pris note des conclusions de la vaste étude menée en juin 2000 au sein du Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'étendue des dommages causés par le sinistre de l'*Erika* à l'industrie du tourisme, relevant que l'étude estimait que le montant total des demandes recevables dans le secteur du tourisme serait de l'ordre de FF800 à 1 500 millions (£80 à 150 millions).

Vu l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 seraient dans un premier temps limités à 50% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur, conformément aux évaluations des experts du Fonds de 1992.

À sa session d'octobre 2000, le Comité exécutif est revenu sur le niveau des paiements, prenant note du complément d'étude mené en octobre 2000 par le Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie. Cette étude avait conclu que la saison touristique 2000 s'était révélée meilleure que prévu et que l'on pouvait estimer le montant total du préjudice subi dans le secteur du tourisme et pouvant ouvrir droit à indemnisation à FF1 096 millions (£105 millions), soit une baisse considérable par rapport à l'étude précédente. Le rapport de l'étude a conclu que sur la base des données les plus récentes, il était possible de relever le niveau des paiements des indemnités tout en maintenant une marge de sécurité. Le rapport d'octobre 2000

estimait que, en partant de l'hypothèse que les demandes émanant des secteurs autres que le secteur touristique s'élèveraient à FF300 millions (£29 millions) (ce qui, de l'avis des autorités publiques concernées, serait plutôt élevé) et en ajoutant une marge de sécurité supplémentaire de FF200 millions (£19 millions) pour le secteur touristique, le montant total des demandes recevables atteindrait FF1 600 millions (£153 millions). Dans le rapport, on faisait valoir en outre que le Fonds de 1992 serait ainsi en mesure de relever le niveau des paiements à 75% et que si celui-ci était porté à 60%, la marge de sécurité serait de FF600 millions (£56 millions).

Le Comité a relevé que les experts du Fonds de 1992 avaient estimé que l'étude d'octobre 2000 constituait une suite des plus utiles à celle de juin 2000. Il leur semblait particulièrement intéressant que les données statistiques pour la période allant de janvier à août 2000 – couvrant donc la haute saison touristique – aient été disponibles. Il a été noté que les experts du Fonds de 1992 étaient d'accord, dans les grandes lignes, avec les interprétations faites et les conclusions tirées dans l'étude d'octobre, mais qu'ils avaient néanmoins exprimé quelques réserves quant à deux des hypothèses utilisées dans l'étude, qui pouvaient avoir entraîné une sous-estimation des pertes potentielles recevables. Tout d'abord, les calculs figurant

dans l'étude d'octobre 2000 reposaient sur les dépenses touristiques en 1999; il n'est pas tenu compte du fait que, lorsqu'il procède à l'évaluation des demandes d'indemnisation individuelles, le Fonds de 1992 tient compte de tendances avérées de croissance continue, ce qui pourrait entraîner des chiffres d'affaires supérieurs à ceux utilisés dans l'étude d'octobre 2000. Ensuite, les experts du Fonds de 1992 ont mis en cause les hypothèses retenues pour l'estimation des pertes subies par les formes d'hébergement autres que les hôtels et les campings, faisant valoir que ces pertes pourraient être sous-estimées.

Le Comité a décidé que, vu l'incertitude persistante quant au montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, il convenait de maintenir le niveau des paiements à 50%. Il a été décidé en outre que le niveau des paiements serait revu à la session que le Comité exécutif tiendrait en janvier 2001.

Recevabilité des demandes d'indemnisation

À sa session d'octobre 2000, le Comité exécutif a examiné un certain nombre de demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs, c'est-à-dire pour le manque à gagner subi par des personnes dont les biens n'avaient pas été pollués.



Erika: nettoyage des plages

Négociant en poisson en Espagne

Un marchand de poisson et de mollusques et crustacés installé dans le pays Basque espagnol a présenté une demande d'indemnisation, faisant valoir qu'en tant qu'importateur de pouces-pieds d'un fournisseur de Bretagne, qu'il vendait ensuite en Espagne à des clients de Bilbao (restaurants, hôtels, marchés), son approvisionnement avait été interrompu par suite du sinistre de l'*Erika*. Selon le demandeur, les ventes des produits provenant de Bretagne représentaient quelque 80% de son chiffre d'affaires.

Le Comité exécutif a estimé, comme l'Administrateur, que le demandeur semblait être fortement tributaire, au plan économique, des produits provenant de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures et n'avait sans doute guère eu la possibilité de remplacer l'approvisionnement provenant de cette zone par d'autres sources. Le Comité a néanmoins estimé que puisque l'activité commerciale du demandeur s'exerçait à quelque 800 km de la zone polluée, il n'y avait pas de proximité géographique entre la contamination et l'activité économique du demandeur et que celle-ci ne pouvait être considérée comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. Le Comité a donc estimé qu'il n'y avait pas un degré raisonnable de proximité entre la contamination et les pertes présumées et que la demande devait être rejetée.

Activités commerciales dans la zone touchée

Le Comité exécutif a examiné les demandes présentées par un poissonnier, un négociant en poisson, une négociante itinérante en poisson et un marchand de poisson, lesquels exerçaient tous leur activité dans la zone touchée par le déversement.

Le Comité a estimé que ces demandes répondaient bien au critère de proximité géographique et que les activités commerciales des demandeurs faisaient partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Il a relevé que les demandeurs s'approvisionnaient en totalité ou en partie dans la zone touchée mais n'avaient pas rencontré de difficultés d'approvisionnement et que les préjudices allégués étaient dus aux réticences des consommateurs. Le Comité a néanmoins estimé

que puisque la zone avait été touchée par le déversement, les préjudices qui seraient imputables aux réticences du marché devaient être considérés comme des dommages causés par la contamination. Le Comité a donc décidé que ces demandes devaient être considérées comme recevables dans leur principe.

Fabricant de matériels de pêche

Un fabricant de filets et d'autres matériels de pêche a présenté une demande pour réduction de son chiffre d'affaires. Le commerce du demandeur était situé à une centaine de kilomètres au sud de la zone touchée par le déversement. Une très grande partie de ses ventes se faisait auprès de magasins qui vendaient à leur tour des filets et d'autres matériels de pêche à des pêcheurs opérant dans la région touchée par le déversement. Selon le demandeur, ses clients avaient réduit leurs achats durant la période consécutive au sinistre de l'*Erika*.

Le Comité exécutif a estimé que puisque l'activité du requérant s'exerçait à une certaine distance de la région touchée par le déversement, son activité commerciale ne pouvait pas être considérée comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée et qu'il n'y avait donc pas un degré raisonnable de proximité entre les préjudices allégués et la contamination. Le Comité a également estimé que la pêche n'avait pas été frappée d'une interdiction générale qui aurait pu provoquer une baisse de la vente des produits du demandeur. Le Comité a donc décidé de rejeter la demande.

Entreprise britannique organisant des séjours de vacances

Une entreprise britannique organisant des séjours de vacances, et qui appartient à l'un des principaux voyagistes du Royaume-Uni, a notifié le Fonds de 1992 de son intention de présenter une demande au titre des pertes financières encourues à la suite du sinistre. L'entreprise possède des maisons mobiles à divers endroits le long de la côte touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, ainsi que dans d'autres régions d'Europe continentale. Elle a affirmé avoir fait tout son possible pour transférer son activité à l'extérieur de la zone touchée mais que le sinistre avait néanmoins occasionné une perte substantielle en termes de vacances vendues et de marges réalisées. Elle a indiqué en outre que la location de maisons mobiles sur le littoral

atlantique français constituait une part importante de son activité et qu'elle employait un grand nombre de travailleurs locaux pour installer et entretenir son matériel.

Le Comité exécutif a noté que, bien que l'entreprise soit basée au Royaume-Uni, une partie de son activité commerciale était réalisée dans la zone touchée. Il a estimé que, étant donné que l'entreprise possédait et exploitait des maisons mobiles dans la zone touchée, il existait une proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination. Il a également estimé que, puisqu'elle employait un grand nombre de travailleurs locaux, la partie concernée de l'activité commerciale de l'entreprise devait être considérée comme faisant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. Il a noté par ailleurs que, bien que l'entreprise ait d'autres sources de revenus, il semblerait que ses sites sur le littoral atlantique français représentent une grande partie de son activité commerciale et qu'elle dépende économiquement de cette activité. Le Comité a donc décidé qu'une demande présentée par l'entreprise au titre de pertes subies dans l'activité commerciale réalisée dans la zone touchée devrait être considérée comme étant recevable dans son principe.

Demande émanant d'un Comité de conchyliculture pour participation aux frais d'une campagne publicitaire

Le Comité national de la conchyliculture (CNC) a demandé au Fonds de 1992 de participer aux frais d'une campagne publicitaire visant à restaurer la confiance des consommateurs français dans les huîtres, et donc à prévenir d'éventuelles pertes que pourraient subir les membres du CNC en raison des réticences des consommateurs, en particulier durant la période critique de Noël et du Nouvel An 2000/2001.

L'Administrateur avait informé le CNC sans tarder que le Fonds de 1992 n'acceptait pas normalement de demandes d'indemnisation au titre de mesures visant à prévenir des préjudices économiques purs avant que ces mesures n'aient été mises en œuvre et que le Fonds de 1992 était prudent en ce qui concernait les avances pour de telles mesures car il ne saurait se substituer au banquier du demandeur.

Suivant le conseil d'un cabinet de consultants français spécialisé dans le marketing et le contrôle des coûts des campagnes publicitaires, l'Administrateur avait chargé l'Ipsos, l'un des principaux instituts de sondage français, d'enquêter sur l'attitude des consommateurs français envers les huîtres au lendemain du sinistre de l'*Erika*. Les questions à poser avaient été rédigées après consultation du CNC et un sondage d'opinions avait été réalisé durant le week-end des 7 et 8 octobre 2000 sous la forme d'entretiens téléphoniques auprès d'un échantillon de 1 025 personnes représentatif de la population française. Il est ressorti du sondage d'opinions que 88% des personnes interrogées consommatrices d'huîtres envisageaient de manger des huîtres comme d'habitude durant les mois suivants et en particulier autour de Noël et du Jour de l'An. En outre, 89% des personnes interrogées consommatrices d'huîtres avaient indiqué avoir confiance dans les contrôles sanitaires mis en place par les autorités et 78% d'entre elles considéraient que la consommation d'huîtres ne présentait pas de risques.

Le CNC avait pris connaissance des résultats du sondage et exprimé son désaccord avec l'interprétation qui en avait été faite, soulignant que 50% des consommateurs d'huîtres avaient exprimé l'opinion que le sinistre de l'*Erika* avait eu un impact sur la qualité des huîtres et que 20% de ces personnes considéraient que la consommation d'huîtres était risquée.

À la lumière du résultat du sondage, l'Administrateur avait informé le CNC qu'il ne considérait pas que la campagne publicitaire envisagée pour fléchir les réticences du marché était justifiée.

À sa session d'octobre 2000, le Comité exécutif a fait sienne la position adoptée par l'Administrateur en ce qui concerne la demande du CNC.

La délégation française a demandé si le Fonds de 1992 accepterait de revenir sur sa position si le CNC pouvait apporter de nouveaux éléments justifiant sa demande. L'Administrateur a indiqué que, dans la réponse qu'il avait donnée à la demande émanant du CNC, il n'avait pas seulement traité la question de savoir si le Fonds de 1992 serait disposé à accorder une avance mais

exprimé l'opinion que, à la lumière des résultats du sondage d'opinions effectué par l'Ipsos, la campagne de promotion n'était pas justifiée. L'Administrateur a confirmé que le Fonds de 1992 serait prêt à revoir sa position à la lumière de renseignements nouveaux.

Demande d'indemnisation déposée par le Comité départemental du tourisme de Vendée

Le Comité départemental du tourisme de Vendée (CDT) a déposé une demande d'indemnisation pour un montant de FF10,2 millions (£950 000) au titre d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque de la Vendée auprès de ses habitués à la suite du nettoyage des plages polluées et après la mauvaise presse faite à la région du fait de la marée noire. La Vendée est une importante destination touristique correspondant à des dépenses touristiques annuelles de FF5 500 millions (£500 millions).

Le Comité exécutif a noté que les plages de Vendée avaient été contaminées par les hydrocarbures déversés et avaient souffert d'une mauvaise presse à la suite du déversement. Le Comité a jugé qu'il était raisonnable pour le CDT de lancer une campagne de promotion visant à limiter les pertes éventuelles du secteur touristique et noté que, d'après les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, la demande était très bien étayée. Le Comité a aussi noté le point de vue des experts, selon lequel les coûts encourus, qui ne représentent que 1,8% de la baisse des dépenses touristiques pour une diminution de 10% du nombre de touristes, étaient raisonnables et n'étaient pas disproportionnés par rapport aux pertes potentielles que la campagne visait à atténuer. Le Comité a noté que le CDT connaissait très bien sa clientèle et avait pu cibler ses marchés avec une grande précision; il a estimé que les mesures avaient une chance raisonnable d'aboutir. C'est pourquoi le Comité a décidé que la demande au titre des frais de campagne publicitaire réalisée par le CDT satisfaisait aux critères de recevabilité et qu'elle devait donc être considérée comme recevable dans son principe.

Cause du sinistre

La Commission permanente d'enquête sur les événements de mer a mené une enquête sur la cause du sinistre de l'*Erika*. Le rapport provisoire de la Commission a été publié le 13 janvier 2000.

Le rapport final de la Commission a été remis le 18 décembre 2000.

Les autorités maltaises ont elles aussi effectué une enquête sur les causes du sinistre. Le rapport d'enquête est sorti en octobre 2000.

Les juristes et experts techniques du Fonds de 1992 se penchent actuellement sur les rapports publiés, d'une part, par la Commission française d'enquête et, d'autre part, par les autorités maltaises.

Le Tribunal de grande instance de Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre. Le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé (Tevere Shipping), le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl) et la société gestionnaire elle-même, le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), ainsi que trois officiers de la marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification (RINA) et l'un des responsables de RINA ont été mis en examen.

À la demande de certaines parties, le Tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire. Le tribunal a décidé que l'expertise serait confiée à un comité de quatre experts. La plupart des parties intéressées ont participé à la procédure.

Le Fonds de 1992 suit le déroulement de ces enquêtes par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

Procédure en limitation

À la demande du propriétaire du navire, le Tribunal de commerce de Nantes a ordonné, le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733 (£8,4 millions) le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de la Steamship Mutual.

Nomination d'experts judiciaires chargés d'évaluer les préjudices subis

En droit français, quiconque a subi des dommages est en droit de réclamer une

expertise judiciaire aux fins de faire évaluer la perte subie.

En avril 2000, le Conseil général de la Vendée et 47 autres demandeurs ont demandé que les experts nommés par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne soient chargés d'évaluer les dommages causés par la contamination dans les secteurs touchés, en particulier pour les pêcheurs, les agents du secteur touristique, les municipalités, les départements et les régions. Ils ont également demandé que le tribunal ordonne au Fonds de 1992 d'intervenir dans la procédure. La demande adressée au tribunal des Sables-d'Olonne n'émanait pas de demandeurs individuels des secteurs de la pêche et du tourisme mais d'organismes publics régionaux.

Lors d'une audience, le Fonds de 1992 a indiqué qu'il n'émettait pas d'objection de principe au fait de devoir intervenir dans la procédure, mais qu'il s'opposait à l'élargissement envisagé du mandat des experts judiciaires. Le Fonds a fait valoir que, si le tribunal conférait un tel mandat aux experts, la charge de travail de ces derniers deviendrait considérable. Il a informé le tribunal que la tâche proposée, à savoir l'évaluation des pertes subies par toutes les victimes, était précisément celle qu'effectuaient les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. L'accent a été mis sur la politique établie par le Fonds, consistant à rechercher des règlements à l'amiable. Le Fonds a demandé que le mandat envisagé pour les experts soit modifié de telle sorte que ceux-ci ne procéderaient à une évaluation des dommages qu'en cas de demande spécifique formulée individuellement par les victimes afin d'éviter toute interférence avec le traitement des demandes effectué par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. En mai 2000, le tribunal des Sables-d'Olonne a accédé à la demande du Fonds.

Des demandes analogues ont été formulées par des communes de la Loire Atlantique – auprès du tribunal administratif de Nantes – et de la Charente-Maritime – auprès du tribunal administratif de Poitiers. Ces tribunaux ont nommé les mêmes experts que ceux nommés par le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne.

Les experts judiciaires se sont réunis une première fois au début du mois de décembre 2000.

Actions en justice engagées en France contre TotalFina, le propriétaire du navire et d'autres parties

En avril et mai 2000, un certain nombre d'organismes, tant publics que privés, ont intenté des actions devant divers tribunaux français contre les parties ci-après, demandant que les défenseurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

- TotalFina SA
- Total Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Tevere Shipping Co Ltd (propriétaire immatriculé de l'*Erika*)
- Steamship Mutual
- Panship Management and Services Srl (exploitant de l'*Erika*)
- RINA (Registro Italiano Navale) (société de classification de l'*Erika*)

Les demandeurs ont affirmé que la responsabilité de Tevere Shipping Company Ltd et de Panship était illimitée, étant donné que l'*Erika* n'était pas en état de naviguer. Il a été affirmé en outre que RINA n'avait pas rempli ses obligations d'inspection et de contrôle de l'*Erika* et que, en autorisant le navire à prendre la mer le 24 novembre 1999 malgré la nécessité urgente de réparations, il avait délibérément pris un risque que des dommages soient causés. En ce qui concerne Total, les plaignants ont indiqué que l'entreprise avait affrété un navire vieux de 25 ans et pour lequel le certificat de classification avait expiré. Ils ont également estimé que Total n'avait pas procédé à une inspection en règle du navire et, enfin, que Total n'avait pas pris les mesures nécessaires durant les 24 heures qui avaient immédiatement précédé le sinistre pour garantir le sauvetage de l'*Erika*.

Le Fonds de 1992 a demandé de se porter partie intervenante. Jusqu'à présent, seule une audience sur la forme s'est tenue.

En juin 2000, la commune de Mesquer (Loire-Atlantique) a engagé une action contre le Groupe

TotalFina devant le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, au motif que le produit transporté par l'*Erika* devait être considéré comme étant un déchet et que TotalFina devait donc être tenu pour responsable de tout dommage imputable audit produit. Le Fonds de 1992 a jugé qu'étant donné que cette action intervenait en dehors du cadre des Conventions de 1992, il ne devait pas se porter partie intervenante.

Dans un jugement prononcé en décembre 2000, le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire a débouté le plaignant de son action, au motif que pour être considéré comme étant un déchet, un produit ou substance doit être destiné à être abandonné, alors que ce n'était nullement le cas du fuel-oil N°2 transporté à bord de l'*Erika*, lequel fuel Total International avait vendu à une société italienne.

Poursuites menées en Italie par RINA SpA/Registro Italiano Navale

À la fin du mois d'avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale⁴ ont intenté une action en justice devant le tribunal de Syracuse (section d'Augusta) contre les défenseurs suivants:

- Tevere Shipping Co Ltd
- Panship Management and Services Srl
- Steamship Mutual
- Le Conseil général de la Vendée
- TotalFina SA
- Total Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Selmont International Inc
- Le Fonds de 1992
- L'État français

RINA SpA et le Registro Italiano Navale ont demandé que le tribunal déclare qu'ils n'étaient ni conjointement ni solidairement responsables du naufrage de l'*Erika*, de la pollution de la côte française ou d'aucune autre conséquence du sinistre.

Les plaignants ont également demandé au tribunal, dans l'éventualité où ils seraient tenus responsables et qu'un lien de causalité était établi entre cette responsabilité hypothétique et les conséquences du sinistre, de déclarer qu'ils n'auraient aucune obligation d'indemnisation envers les défenseurs pour aucun motif que ce

soit, ni directement, ni indirectement, ni par voie de recours. Ils ont enfin demandé au tribunal de déclarer que cette responsabilité hypothétique serait limitée comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants⁵.

Dans leur plaidoirie, les plaignants ont indiqué que le Registro Italiano Navale avait classé l'*Erika* en août 1998 et que RINA avait effectué l'inspection annuelle de l'*Erika*, commencée le 16 août 1999 à Gênes (Italie) et achevée le 24 novembre 1999 à Augusta (Italie). Ils ont déclaré que, diverses parties ayant rendu publique leur intention d'impliquer RINA pour faute d'omission commise lors de l'inspection du 24 novembre 1999, ils avaient intérêt à obtenir dès que possible un jugement excluant leur responsabilité dans le sinistre et ses conséquences, et soutiennent qu'il n'existait aucune relation de cause à effet entre la moindre action des plaignants et l'événement.

Les plaignants soutiennent que les tribunaux italiens avaient compétence aux termes de l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, lequel prévoit qu'une personne domiciliée dans un État partie peut être poursuivie en justice dans un autre État partie pour des faits de nature délictuelle ou quasi-délictuelle devant les tribunaux du lieu où les faits dommageables se sont produits.

Les plaignants ont argué du fait que les dispositions de canalisation contenues aux articles III.1 et III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile excluent toute responsabilité des sociétés de classification. Ils ont également fait valoir qu'il avait été établi lors de grands arrêts de jurisprudence tant britanniques qu'américains que le propriétaire est le seul responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la navigabilité de son navire et que la responsabilité ne peut pas incomber à la société de classification, qui n'est ni le garant ni le souscripteur du navire classé.

La première audience, consacrée aux seules questions de procédure, s'est tenue le 4 décembre 2000. Le tribunal a ordonné aux parties de présenter des arguments sur un point

⁴ D'après les plaignants, RINA SpA a succédé au Registro Italiano Navale comme société de classification italienne, et ce le 1er août 1999.

⁵ En vertu de ce règlement, quel que soit le montant de la réparation demandée, en aucun cas la responsabilité de RINA ne dépassera-t-elle cinq fois la valeur des honoraires perçus par RINA en contrepartie des services effectués qui seraient à l'origine du dommage en cause.

précis, à savoir la question de savoir si l'action des plaignants était ou non nulle et non avenue du fait que les plaignants avaient donné trop peu de détails sur les fondements de leur action.

Poursuites menées par le Fonds de 1992 contre RINA SpA et le Registro Italiano Navale

Pour protéger la position du Fonds de 1992, celui-ci a intenté une action contre RINA SpA et le Registro Italiano Navale devant le Tribunal de commerce de Vannes, le Tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon et le Tribunal de commerce de Lorient, demandant aux tribunaux de se joindre au Fonds de 1992 dans le cadre de la procédure engagée par le Conseil général du Morbihan et d'autres. Le Fonds de 1992 a demandé que les tribunaux suspendent les procédures jusqu'à l'achèvement des diverses enquêtes en cours sur la cause du sinistre. Le Fonds de 1992 a fait valoir que les actions qu'il avait engagées étaient de nature conservatoire et que le Fonds se réservait le droit de présenter à un stade ultérieur des demandes contre les deux défenseurs, en vue de se faire rembourser tout montant que le Fonds aurait versé aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures en vertu des Conventions de 1992, mais aussi que le Fonds se réservait également le droit d'intenter des actions analogues contre toute autre partie susceptible d'être responsable, en fonction de l'issue des enquêtes sur la cause du sinistre.

Aucun fait nouveau n'est intervenu en 2000 dans les procédures engagées par le Fonds de 1992.

Critiques adressées au Fonds de 1992

Le Fonds de 1992 et le régime international d'indemnisation ont essuyé de vives critiques en France. Depuis, ces critiques ne se sont pas taries. Ministres, hommes politiques, organismes divers et particuliers s'en sont tous fait l'écho. Ces critiques peuvent se résumer comme suit.

D'aucuns ont estimé que le montant total d'indemnisation de 135 millions de DTS (FF1 200 millions) fixé dans les Conventions de 1992 était bas à un point inadmissible et que le Fonds devrait prendre des mesures pour dégager d'autres crédits. Certains ont prétendu qu'il était inacceptable que les demandes des premiers demandeurs soient payées au prorata et que le

problème de l'égalité du traitement entre les premiers et les derniers demandeurs était un problème que le Fonds de 1992 devait résoudre lui-même. Il a été prétendu également que le règlement des demandes prenait bien trop longtemps, comme en témoignerait la faiblesse des montants versés. La politique du Fonds consistant à exiger des demandeurs qu'ils justifient leurs pertes en présentant des documents ou autres preuves à l'appui de leur demande a également été critiquée, et l'on a soutenu que les critères appliqués par le Fonds étaient trop stricts.

Dans ses contacts avec les médias et les représentants des secteurs public et privé, l'Administrateur a expliqué que les principaux éléments du régime international s'appuyaient sur les Conventions de 1992. Il a fait valoir que celles-ci avaient été convenues entre un certain nombre de pays, dont la France, que les Conventions avaient été avalisées par l'Assemblée nationale et le Sénat et qu'elles faisaient partie intégrante du droit interne de la France. Il a insisté sur le fait que le montant maximal disponible en vertu des Conventions avait été fixé par les États au moment où celles-ci avaient été adoptées et que le Fonds de 1992 ne pouvait, au plan juridique, décider d'augmenter les crédits mis à disposition pour le sinistre de l'*Erika*. Il a fait valoir en outre que le Fonds de 1992 était juridiquement tenu de faire en sorte que, dans toute la mesure possible, les demandeurs soient tous traités de la même manière, et que, si le montant total des demandes établies dépassait le montant total disponible à titre d'indemnisation, les demandeurs devaient tous recevoir le même pourcentage du montant approuvé de chaque demande. L'administrateur a expliqué que les critères régissant la recevabilité des demandes d'indemnisation avaient été fixés par les représentants des gouvernements des États Membres, y compris l'obligation faite aux demandeurs de justifier le préjudice subi par la présentation de documents et d'autres preuves à l'appui de leur demande.

15.7 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Voir les pages 90 à 92.

15.8 SLOPS

(Grèce, 15 juin 2000)

Le sinistre

Alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée, un incendie et une explosion ont éclaté à bord du *Slops* (10 815 tjb), installation de réception des déchets mazoutés immatriculée en Grèce et à bord de laquelle se trouvaient 5 000 m³ de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 m³ auraient été des hydrocarbures. Un homme à bord est mort; deux autres ont été blessés. Deux navires qui se trouvaient près du *Slops* ont pris feu après avoir été touchés par des débris en feu. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, mais on en ignore encore le volume exact; une partie s'est consumée au cours de l'incendie.

Il semblerait que le *Slops* ne soit couvert par aucune assurance responsabilité, comme il y était tenu en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Des postes d'amarrage, des cales sèches et des chantiers de réparation situés au nord du mouillage ont été touchés avant que les hydrocarbures ne quittent le port en direction du sud pour s'échouer sur un certain nombre d'îles, dont la côte septentrionale de l'île d'Egina, quelque onze milles nautiques au sud du port. Un entrepreneur local a été engagé par le propriétaire du *Slops* pour procéder aux opérations de nettoyage en mer, de concert avec le service hellénique des garde-côtes. Ce même entrepreneur a procédé aux opérations de nettoyage de la côte en insistant surtout sur les zones touristiques sensibles.

Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992

Le *Slops*, immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée en 1994, avait initialement été conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. En 1995, il avait subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice avait été enlevée et le moteur mis hors service et officiellement plombé. Il a été indiqué qu'il s'agissait de transformer le navire en installation flottante de réception et de traitement des déchets

mazoutés. Depuis la conversion, le *Slops* semblait être resté en permanence au mouillage au même endroit et avoir servi exclusivement au stockage et au traitement des déchets mazoutés. Les résidus d'hydrocarbures récupérés étaient vendus comme du fuel-oil de basse qualité.

La question s'est posée de savoir si le navire relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992. Le Comité exécutif a examiné cette question en juillet 2000.

La définition du terme 'navire' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, incorporée dans le texte de la Convention portant création du Fonds de 1992, figure à la page 87.

Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), devaient être considérés comme étant des navires uniquement lorsqu'ils transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils étaient normalement exploités. Le Comité a noté que cette décision se fondait sur les conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Il a également noté que bien que le Groupe de travail se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur offshore, il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur offshore et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Il a en outre noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour relever du champ d'application des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait avoir à bord des hydrocarbures persistants **en tant que cargaison ou dans les soutes**.

Un certain nombre de délégations ont estimé que puisque le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme étant un navire

aux fins des Conventions de 1992. Une délégation a fait observer que cette position était étayée par le fait que les autorités grecques avaient déchargé le navire de l'obligation d'avoir à bord un certificat d'assurance en application de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Comité exécutif a décidé que, pour les raisons exposées plus haut, le *Slops* ne devait pas être considéré comme étant un navire aux fins de la

Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds de 1992 et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

15.9 NATUNA SEA *(Indonésie, 3 octobre 2000)*

Voir les pages 92 à 95.

ANNEXE I

STRUCTURE DES FIPOL

ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

5ème session

Président: M. W Oosterveen (Pays-Bas)
 Vice-Présidents: M. H Tanikawa (Japon)
 M. J Aguilar Salazar (Mexique)

COMITÉ EXÉCUTIF

6ème - 9ème sessions

Président: M. L S Chai (République de Corée)
 Vice-Présidents: M. J Wren (Royaume-Uni)

Allemagne	Grèce	République de Corée
Canada	Îles Marshall	Royaume-Uni
Danemark	Lettonie	Singapour
Espagne	Libéria	Tunisie
France	Mexique	Venezuela

10ème session

Président: M. G Sivertsen (Norvège)
 Vice-Présidents: M. P San Miguel (Venezuela)

Algérie	France	Norvège
Allemagne	Îles Marshall	Pays-Bas
Australie	Irlande	Singapour
Canada	Japon	Vanuatu
Croatie	Lettonie	Venezuela

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971

composé de tous les États Membres et anciens États Membres

1ère session

Président: M. M Baradà (Italie)
Vice-Président: M. V Knyazev (Fédération de Russie)

2ème session

Président: M. V Knyazev (Fédération de Russie)
Vice-Président: M. R Musa (Malaisie)

SECRETARIAT COMMUN***Fonctionnaires***

Administrateur: M. M Jacobsson

Conseiller juridique: M. S Osanai

Chef du Service des demandes d'indemnisation: M. J Nichols
Responsables des demandes d'indemnisation: Mme S Gregory (jusqu'au 29 novembre 2000)
M. J Maura
Mme L Plumb (à compter du 1er décembre 2000)

Chef du Service des finances et de l'administration: M. R Pillai
Chargée des finances: Mme P Binkhorst-van Romunde
Chargé de l'informatique: M. R Owen

Chef du Service des relations extérieures et des conférences: Mme H Warson
Chef par intérim du Service des relations extérieures et des conférences: Mme C Grey
Traducteur principal/réviseur: Mme M Sirgent

COMMISSAIRE AUX COMPTES DES FONDS DE 1971 ET 1992

Le contrôleur et vérificateur général
du Royaume-Uni

ANNEXE II

NOTE SUR LES ÉTATS FINANCIERS DES FONDS DE 1971 ET DE 1992

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes V à VIII et XI à XIV sont extraits des états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1999, tels qu'approuvés par la 2ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1971 et par la 5ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992.

DÉCLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les extraits des états financiers reproduits aux annexes V à VIII et XI à XIV sont conformes aux états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1999.

Le Directeur
pour le contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
R Maggs

le 31 janvier 2001

ANNEXE III

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999

PREMIÈRE PARTIE - INTRODUCTION

Étendue de la vérification

- 1 J'ai vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le 'Fonds de 1971') pour le vingt-et-unième exercice financier, clos le 31 décembre 1999. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention portant création du Fonds de 1971 et de l'article 13 du Règlement financier du Fonds. La vérification à laquelle j'ai procédé a été effectuée conformément aux normes communes de vérification des comptes adoptées par le Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers du Fonds de 1971 ne comportent pas d'erreurs substantielles. Le Secrétariat du Fonds de 1971, composé de l'Administrateur et de ses collaborateurs nommés, était chargé d'établir ces états et j'ai pour tâche de donner mon avis d'après les pièces réunies lors de la vérification.
- 2 Après l'introduction, mon rapport se présente comme suit:

Deuxième partie - Suite donnée aux observations antérieures

- 3 Cette section (paragraphe 11 à 20) présente mes observations sur les mesures prises par le Secrétariat en réponse à mes recommandations antérieures.

Troisième partie - Résumé analytique

- 4 Cette section (paragraphe 21 à 27) présente un résumé de mes principales conclusions et recommandations se rapportant à la vérification menée en 1999.

Quatrième partie - Constatations détaillées

- 5 Cette section (paragraphe 28 à 47) présente en détail les constatations que j'ai faites en 1999 au sujet de ce qui suit:
 - Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation
 - Placements et gestion des liquidités
 - Autres questions financières

Objectif de la vérification

- 6 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées à la fois contre le fonds général et les fonds des grosses demandes d'indemnisation en 1999 avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par l'Assemblée du Fonds de 1971, si les recettes et les dépenses étaient correctement classées et comptabilisées conformément au Règlement financier du Fonds, et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 1999.

Méthode de vérification

- 7 J'ai procédé à une vérification par sondage, par laquelle toutes les rubriques des états financiers ont été soumises à des sondages de corroboration des opérations et des soldes comptabilisés. J'ai ensuite procédé à une vérification pour m'assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds de 1971 et reflétaient bien la situation.

- 8 Ma vérification a compris un examen général et tout sondage des écritures comptables et autres pièces justificatives que j'ai jugé nécessaire en l'occurrence. Cette méthode a essentiellement pour but de me permettre de former une opinion sur les états financiers du Fonds de 1971. Par conséquent, je n'ai pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes de données budgétaires et financières du Fonds de 1971, et mes conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif à ce sujet.
- 9 Les observations sur les questions relatives à ma vérification qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention de l'Assemblée, sont présentées dans la quatrième partie du présent rapport.

Résultats d'ensemble

- 10 Nonobstant les observations formulées dans le présent rapport, mon examen n'a révélé aucune faiblesse ni erreur substantielle susceptible d'influer sur l'exactitude, l'intégralité et la validité des états financiers dans leur ensemble. J'ai donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers pour 1999. Sans assortir de réserve mon opinion, j'ai également appelé l'attention de l'Assemblée sur la note 1b) des états financiers (voir les paragraphes 12 et 13 ci-après).

DEUXIÈME PARTIE - MESURES PRISES PAR LE SECRÉTARIAT EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS QUE J'AI FORMULÉES L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

- 11 Dans mon rapport de 1998, j'avais formulé un certain nombre d'observations et de recommandations sur la dissolution du Fonds de 1971. J'avais notamment examiné la question de savoir si le Fonds était une entreprise prospère, ainsi que la gestion de ses ressources, la nature de son fonds de roulement et la liquidation finale du Fonds.

La notion d'entreprise prospère

- 12 Dans mon rapport de 1998, j'avais examiné les facteurs indiquant que le Fonds de 1971 continuerait à remplir ses obligations financières dans un avenir prévisible.
- 13 J'ai à nouveau examiné la situation au 31 décembre 1999 et pour l'année suivante. Comme cela est exposé dans la note 1b) des états financiers, le nombre des contribuables dans les États Membres a considérablement diminué, comme l'ont fait les montants correspondants des quantités d'hydrocarbures signalées, qui constituent l'assiette des contributions. Tous passifs réels pour ce qui est des sinistres antérieurs sont couverts par les placements en cours et les liquidités disponibles ou reposent sur le fait que l'on peut raisonnablement s'attendre à ce que les contribuables des États restant membres du Fonds à la date de l'événement continueront de s'acquitter de leurs contributions de manière à ce que le Fonds puisse répondre aux demandes d'indemnisation. Toutefois, dans le cas d'un sinistre majeur, il n'est pas certain que les contribuables des États encore membres du Fonds soient en mesure de financer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre. Dans ce cas, le Fonds de 1971 cesserait d'être financièrement viable, et la notion d'entreprise prospère, d'après laquelle les états financiers ont été établis, ne jouerait plus.

Gestion des ressources

- 14 Dans le cas d'une diminution du nombre des membres du Fonds de 1971, j'ai recommandé de prendre éventuellement les mesures ci-après:
 - limiter les emprunts entre fonds des grosses demandes d'indemnisation aux sinistres où les mêmes contribuables sont en cause; et
 - allouer les avoirs généraux importants du Fonds de 1971 à des comptes bancaires nominatifs, désignés pour le seul financement des demandes d'indemnisation au titre de sinistres spécifiques relevant des mêmes contribuables.

- 15 L'Administrateur a répondu que jusqu'à la fin de la période de transition entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 - soit le 15 mai 1998 - les contribuables aux grosses demandes d'indemnisation étaient dans une large mesure identiques et qu'il y avait une assiette suffisante pour les futures levées de contributions. L'Administrateur a toutefois indiqué qu'il ne sera pas effectué de prêts entre les fonds des grosses demandes d'indemnisation pour ce qui est des sinistres survenus avant le 15 mai 1998 et les fonds des grosses demandes d'indemnisation concernant les sinistres survenus après cette date, entre les fonds des grosses demandes d'indemnisation du deuxième groupe, ni du fonds général aux fonds des grosses demandes d'indemnisation de l'un ou de l'autre groupe.
- 16 En ce qui concerne la mise en place de comptes bancaires distincts, l'Administrateur estime que les écritures comptables sont correctes et qu'il n'est à présent pas nécessaire de détenir sur des comptes séparés les fonds alloués à chaque sinistre.

Fonds de roulement

- 17 Vu que le montant du fonds de roulement du Fonds de 1971 est inclus dans le calcul du niveau des contributions à venir, j'ai recommandé que le Secrétariat surveille de près les ajustements qu'il serait éventuellement nécessaire d'apporter au fonds de roulement en cas de liquidation du Fonds, s'agissant par exemple d'ajuster les montants à recevoir compte tenu du fait que le Fonds n'a pas prévu de mesure dans le cas d'un éventuel non-paiement des arriérés de contributions.
- 18 L'Administrateur a répondu qu'à la fin de l'année 2000 il ne resterait plus qu'une poignée de gros contribuables au Fonds de 1971, et qu'il conviendrait donc d'évaluer la mesure dans laquelle les États qui seraient toujours membres du Fonds pourraient remplir leurs obligations à son égard.
- 19 J'ai également recommandé que le Secrétariat invite l'Assemblée à se prononcer rapidement sur les méthodes concrètes disponibles à appliquer pour réduire puis répartir en définitive le fonds de roulement entre les contribuables des États Membres. L'Administrateur a répondu que le Secrétariat continuera de demander à l'organe délibérant de prendre une décision sur la méthode appropriée à cette fin.

Liquidation du Fonds de 1971

- 20 J'ai fermement recommandé que l'organe délibérant considère la possibilité, en dernier ressort, de nommer un liquidateur pour reprendre l'administration du Fonds de 1971, y compris, à terme, sa liquidation et celle de tous les organes restants qui en découlent. À cet égard, l'Administrateur attend les résultats des consultations qu'il a entamées avec les avocats du Fonds de 1971.

TROISIÈME PARTIE - RÉSUMÉ ANALYTIQUE

- 21 Le présent résumé souligne les principales observations et recommandations découlant des constatations détaillées qui sont présentées dans la quatrième partie de mon rapport.

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 22 Dans le cadre de mon examen des dépenses au titre des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs se sont rendus au Bureau local des demandes d'indemnisation établi à la suite du sinistre du *Nakhodka*, géré par la société General Marine Surveyors (GMS) ainsi que dans les bureaux de la société Cornes & Co Ltd, qui traite spécifiquement des demandes du secteur touristique nées de ce sinistre.
- 23 Concernant les demandes traitées par Cornes & Co Ltd, j'ai noté avec satisfaction l'approche cohérente et systématique du calcul des demandes, effectué sous la surveillance de L & R Management Consultants (UK) également. Toutefois, je **recommande** d'établir pour chaque sinistre, et à mesure que la situation se précisera, les principes généraux de règlement des demandes du secteur touristique, s'agissant de couvrir les facteurs relatifs à l'étendue de la zone touchée, la durée de la demande et la méthode de calcul. Pour éviter tout chevauchement des activités effectuées par les personnes en cause, je **recommande** également que les calculs soient présentés sur des formulaires

comprenant des notes explicatives sur la méthode et les éléments de preuve à présenter pour le calcul des demandes.

- 24 Pour ce qui est du traitement par GMS de toutes les autres catégories de demandes, j'ai constaté quelques insuffisances dans le classement et la documentation. Pour qu'il y soit remédié, je **recommande** que la base de données générale actuellement mise au point pour permettre de bien suivre le traitement des demandes comporte des précisions et/ou des références relatives à l'historique complet de chaque demande et à son examen, y compris des documents/pièces justificatives.
- 25 Malgré le nombre de réunions et de visites effectuées par le Fonds, le personnel de GMS a estimé que les questions en suspens pourraient être résolues plus rapidement dans le cadre de rencontres plus fréquentes, en particulier avec le personnel de l'ITOPF et d'autres experts techniques. C'est pourquoi je **recommande** que la tenue de réunions de ce type soit dûment envisagée afin d'accélérer le règlement des demandes d'indemnisation.

Placements et gestion des liquidités

- 26 Mes collaborateurs ont effectué une étude sur les méthodes de placement et de gestion des liquidités du Fonds, comprenant notamment un examen sur la manière de déterminer les liquidités disponibles à investir et les contrôles sur ces placements.
- 27 Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les méthodes de placement et de gestion des liquidités fonctionnaient de manière satisfaisante. Toutefois, je **recommande** que le Secrétariat continue de surveiller attentivement la situation afin de garantir que les placements demeurent correctement gérés, notamment en ce qui concerne le relèvement des limites maximales des montants qu'il est possible de placer auprès de toute institution financière.

QUATRIÈME PARTIE - CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

Introduction

- 28 Outre la vérification des documents relatifs au paiement des demandes d'indemnisation, j'ai examiné, dans le cadre de ma vérification pour 1999, la question de savoir si les demandes avaient été traitées de manière égale et conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds et si les frais afférents aux demandes étaient encourus dans un souci de rentabilité, compte tenu des objectifs du Fonds concernant le paiement des indemnités.

Généralités

- 29 Le montant total des paiements effectués en 1999 par le Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation a été de £47,3 millions. Ces dépenses sont ventilées dans le tableau 1 ci-dessous:

TABLEAU 1 - PAIEMENTS DES DEMANDES EN 1999

Sinistre (date du sinistre)	Paiement des demandes (£)	Pourcentage du total
<i>Haven</i> (11.4.91)	28 237 676	59,7%
<i>Nakhodka</i> (2.1.97)	15 299 385	32,3%
<i>Osung N°3</i> (3.4.97)	1 722 890	3,6%
<i>Sea Empress</i> (15.2.96)	1 009 915	2,1%
Autres sinistres	1 069 237	2,3%
Total:	47 339 103	100%

Méthode de vérification

30 Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon des demandes d'indemnisation et des paiements relatifs aux demandes d'indemnisation effectués en 1999, couvrant les sinistres au titre desquels des montants importants ont été versés au cours de l'année. Ils ont examiné les dossiers concernant ces demandes et les documents connexes détenus au Siège du Fonds à Londres, et ont interrogé les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Conseiller juridique. Ils ont en outre vérifié les paiements effectués pour le règlement global du sinistre du *Haven* et se sont rendus au Bureau local des demandes d'indemnisation du *Nakhodka* à Kobe (Japon) en novembre/décembre 1999, où ils ont examiné les dossiers et les pièces justificatives relatives au paiement de demandes d'indemnisation spécifiques effectué en 1999.

Haven

31 La plus grande dépense au titre des demandes d'indemnisation en 1999 a concerné le sinistre du *Haven*. Mes collaborateurs ont vérifié le montant versé dans le cadre du règlement global conclu avec l'État italien (£24 405 301), ainsi que les sommes versées à l'État français et à la Principauté de Monaco (£1 332 375), mais aussi au UK Club au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire (£2 500 000).

Bureau des demandes d'indemnisation nées du sinistre du Nakhodka

Généralités

32 Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur (le UK Club) ont mis en place conjointement un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe (Japon), qui est chargé d'évaluer les demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Ce bureau local est dirigé et administré par la General Marine Surveyors Ltd (GMS). L'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) fournit également des services d'experts concernant les demandes pour le compte à la fois du UK Club et du Fonds. Les demandes relatives au tourisme sont traitées séparément et évaluées par une société japonaise d'experts, Cornes & Co Ltd, et L & R Management Consultants.

33 Pour ce qui est de la période de transition, durant laquelle les Conventions de 1969/1971 et la Convention de 1992 s'appliquaient au sinistre, le Fonds de 1971 est responsable du paiement des indemnités à hauteur de la limite de sa responsabilité, soit 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (moins le montant dû par le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile); le complément incombant au Fonds de 1992. Au 31 décembre 1999, 457 demandes se chiffrant au total à ¥35 068 millions (£213 millions) avaient été présentées au Fonds de 1971 et au Fonds de 1992, et £44 millions avaient été versés pour le compte du Fonds de 1971, comme indiqué au tableau 2 ci-dessous:

**TABLEAU 2 - DEMANDES D'INDEMNISATION REÇUES ET PAIEMENTS
AU 31 DÉCEMBRE 1999 CONCERNANT LE SINISTRE DU NAKHODKA**

Catégorie de demandes	Demandes* Total £ (millions)	Paiements 1999 £ (millions)	Paiements Total £ (millions)
Opérations de nettoyage	140	9	38
Construction et enlèvement d'une voie d'accès	15	0	0
Enlèvement des hydrocarbures du navire	8	2	2
Pêche	32	3	3
Tourisme	18	1	1
Total:	213	15	44

(* Montant total des demandes formées à l'encontre et du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992; les paiements ne concernent que le Fonds de 1971)

- 34 Mes collaborateurs se sont rendus au Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe en août 1998 dans le cadre de leur examen de la vérification des comptes de 1997. Aucun paiement n'avait alors été effectué au secteur touristique. Au 31 décembre 1999, les demandes relatives au tourisme représentaient 347 des 457 demandes présentées (76%). Par conséquent, lors de leur deuxième visite au Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe, en novembre/décembre 1999, mes collaborateurs ont prêté une attention particulière au paiement de ces demandes, tout en procédant à une vérification par sondage des paiements des autres catégories de demandes.

Cornes & Co Ltd

- 35 Mes collaborateurs se sont rendus dans les bureaux de la société Cornes & Co Ltd afin d'examiner un échantillon des paiements des demandes relatives au tourisme. Ils ont noté avec satisfaction la cohérence et le caractère systématique du calcul des demandes, également examiné par L & R Management Consultants Ltd (UK). Bien que le Manuel des demandes d'indemnisation établisse une politique générale des demandes, mes collaborateurs ont estimé, d'après ce qu'ils ont constaté lors d'une visite précédente à un autre bureau des demandes d'indemnisation, qu'il serait souhaitable de mettre en place pour chaque demande et à mesure que la situation des demandes se précise, des principes généraux pour le règlement des demandes relatives au secteur touristique. Ceci porterait notamment sur l'étendue des zones touristiques touchées, la durée de la demande et la méthode de calcul. Par conséquent, je **recommande** que ces éléments soient eux aussi accompagnés de toutes les pièces justificatives requises.
- 36 Mes collaborateurs ont observé que la méthode générale de calcul utilisée par Cornes & Co ne suivait pas les différentes méthodes utilisées par les demandeurs pour calculer les pertes subies. Afin de réduire le chevauchement des efforts déployés par les personnes en cause, je **recommande** d'utiliser à l'avenir un formulaire général qui comporterait des notes sur la méthode et les éléments de preuve nécessaires pour le calcul des demandes.

General Marine Surveyors Ltd (GMS)

- 37 Les catégories de demandes restantes sont traitées par la société GMS.
- 38 Dans mon rapport de 1997, j'avais soulevé la question du système de classement et de documentation utilisé par GMS. En particulier, la correspondance échangée entre GMS et le Fonds et le UK Club était classée par ordre chronologique dans un fichier central et non dans chaque dossier, d'où les difficultés rencontrées par mes collaborateurs pour se procurer et examiner l'ensemble des documents et du courrier relatifs à une demande précise retenue pour examen. Par ailleurs, les résumés ou notes concernant des événements - par exemple, visites sur site ou réunions importantes - devraient être archivés dans les dossiers individuels de façon à permettre à un tiers d'examiner facilement toutes les mesures prises dans le cadre de l'évaluation.
- 39 Mes collaborateurs ont une fois encore rencontré des difficultés lors de l'examen des documents à l'appui des demandes concernant ces questions. Ils croient cependant comprendre que le Fonds procède actuellement à l'élaboration d'une base de données générale aux fins du traitement des demandes. À cet égard, je **recommande** que la base de données, à laquelle le Siège, le bureau local des avocats et le Bureau local des demandes d'indemnisation devraient avoir recours/accès, comprenne des détails complets ainsi que des références portant sur:
- la révision des demandes initiales présentées;
 - la nature de toute demande de pièces justificatives émanant du Bureau des demandes d'indemnisation;
 - la nature de l'examen effectué par le Bureau des demandes d'indemnisation, notamment des détails sur les visites faites auprès des demandeurs ou les réunions tenues avec les demandeurs, ainsi que des informations supplémentaires recueillies mais non notées lors de ces visites et réunions;
 - le compte rendu de conversations téléphoniques avec les demandeurs, et toute la correspondance relative aux demandes.
- 40 Alors que le Secrétariat considère que le nombre de visites effectuées et de réunions tenues a été suffisant, le personnel de GMS a estimé que les questions retardant le règlement des demandes pouvaient être plus aisément résolues dans le cadre d'un plus grand nombre de rencontres effectives,

en particulier avec le personnel de l'ITOPF et les autres experts techniques. Par conséquent, je recommande que, pour ce qui est des questions en souffrance, la tenue de réunions de ce type soit dûment envisagée, et ce, le plus rapidement possible afin d'accélérer le règlement des demandes.

Placements et gestion des liquidités

- 41 Mes collaborateurs ont procédé à l'examen des méthodes de placement et de gestion des liquidités du Fonds, s'agissant notamment de déterminer la disponibilité des fonds à placer ainsi que les contrôles effectués sur les placements. Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les méthodes de placement et de gestion des liquidités étaient satisfaisantes.
- 42 Les décisions concernant la disponibilité des fonds aux fins de placement sont prises suivant l'examen détaillé des montants requis pour financer les dépenses administratives courantes et les dépenses relatives aux demandes d'indemnisation venant à échéance. Toutes les décisions sont soumises à l'Administrateur aux fins de leur approbation définitive.
- 43 Il existe deux grands mécanismes de contrôle des placements: l'ensemble des politiques en matière de placement et l'Organe consultatif sur les placements.
- 44 Les politiques arrêtées en matière de placement indiquent le type d'établissement financier, la gestion des investissements et des liquidités auxquelles les Fonds peuvent avoir accès pour leurs placements. Elles précisent également les plafonds à ne pas dépasser dans toute institution. Mes collaborateurs ont examiné les placements du Fonds et ont constaté qu'ils étaient tous conformes à la politique en matière de placement.
- 45 Mes collaborateurs se sont entretenus avec l'Organe consultatif sur les placements, composé de trois conseillers indépendants. L'Organe consultatif sur les placements n'est généralement pas consulté pour des placements individuels, mais, lorsque de nouveaux fonds sont disponibles, il en est informé et son avis est sollicité. Dans le cas des placements existants, les conseillers indépendants donnent des conseils au Chef du Service des finances et de l'administration en fonction des circonstances. Ces conseils sont examinés puis appliqués par le Chef du Service des finances et de l'administration et son équipe. Il existe des procédures et des mesures de contrôle internes visant les décisions en matière de placement pour ce qui est d'effectuer et de retirer des placements.
- 46 Conformément aux procédures prévues par le Fonds, les placements effectués auprès d'une institution financière ne doivent pas dépasser 25% du total des actifs du Fonds, à condition que les montants en cause restent inférieurs à £15 millions. Cependant, le Fonds rencontre des difficultés croissantes pour remplir ces conditions. Ceci est dû à la tendance des sociétés de crédit immobilier et des banques à fusionner. Les institutions individuelles convenant aux placements des Fonds sont donc moins nombreuses. L'Organe consultatif sur les placements a examiné la question de savoir s'il fallait accroître le montant par institution, mais n'a pas encore formulé de recommandation officielle. Je recommande que le Secrétariat continue de surveiller attentivement la situation de manière à garantir que les placements sont correctement gérés.

Autres questions financières

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 47 Le Secrétariat a déclaré qu'il n'y avait pas eu de montants passés par pertes et profits, ni de cas de fraude ou de fraude présumée pendant l'exercice financier.

REMERCIEMENTS

- 48 Je souhaite remercier l'Administrateur et ses collaborateurs, ainsi que le personnel du Bureau local des demandes d'indemnisation de Kobe de leur coopération et de l'assistance qu'ils ont bien voulu m'apporter au cours de la vérification.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn

ANNEXE IV

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1999 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VIII, les tableaux I à III et les notes y relatives, du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 1999. L'Administrateur était chargé d'établir ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers basés sur la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers conformément aux normes communes de vérification des comptes adoptées par le Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers ne comportent pas d'erreurs substantielles. Mes travaux comprennent la vérification par sondage des éléments de preuve justifiant les montants et les renseignements donnés dans les états financiers. Ils portent également sur les principes comptables utilisés et les grandes estimations effectuées par l'Administrateur, ainsi que l'évaluation de la présentation générale des états financiers.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1999 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1971, lesquels ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds de 1971, que j'ai examinées dans le cadre de la vérification, étaient, sous tous les aspects substantiels, conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants.

Sans assortir mon opinion de la moindre réserve, j'appelle l'attention sur la note 1b) des états financiers. La diminution continue du nombre des États Membres influe sur la viabilité financière future du Fonds. Tout le passif existant né des sinistres passés est couvert par des disponibilités de liquidités et de placements ou repose sur le fait que l'on peut raisonnablement s'attendre à des contributions futures de la part de contributeurs d'États Membres présents ou antérieurs, mais il n'est pas certain que le Fonds puisse faire face à ses engagements au titre d'éventuels gros sinistres à venir.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn

ANNEXE V

FONDS GÉNÉRAL
FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999

	1999		1998	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles/(Remboursement fonds de roulement)		1 649 098		(1 972 491)
Ajustement des quotes-parts des années précédentes		(37 450)		366 977
		1 611 648		(1 605 514)
Divers				
Recettes accessoires	27 055		5 353	
Recettes dégagées du Fonds de 1992	-		60 000	
Virement du FGDI du <i>Senyo Maru</i>	-		201 533	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	18 691		23 353	
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 461		3 719	
Intérêts sur les placements	529 782		576 220	
		577 989		870 178
		2 189 637		(735 336)
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		891 748		954 789
Demandes				
Indemnisation		174 045		1 455 954
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	576 196		881 903	
Frais de voyage	9 365		14 951	
Frais divers	736		1 506	
		586 297		898 360
		1 652 090		3 309 103
Recettes moins dépenses		537 547		(4 044 439)
Ajustement du taux de change		(11 489)		10 797
Excédent/(Déficit) des recettes sur les dépenses		526 058		(4 033 642)

ANNEXE VI

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
 FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999

	<i>Haven</i>		<i>Aegean Sea</i>	
	1999 £	1998 £	1999 £	1998 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (troisième prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (quatrième prélèvement)	-	-	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	-	(79 798)	-
Montant total des contributions	-	-	(79 798)	-
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	-	13	1 049
Intérêts sur les placements	592 456	1 785 994	1 965 272	2 546 378
Intérêts sur les prêts au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	-	-	238 258	2 729
Intérêts sur les prêts au FGDI du <i>Nakhodka</i>	-	-	-	50 639
Recettes accessoires	-	-	-	-
Montant total divers	592 456	1 785 994	2 203 543	2 600 795
MONTANT TOTAL DES RECETTES	592 456	1 785 994	2 123 745	2 600 795
DÉPENSES				
Indemnisation	28 237 676	-	-	1 052 359
Honoraires	405 547	218 943	393 788	239 593
Intérêts sur l'emprunt auprès du FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Intérêts sur l'emprunt auprès du Fonds de 1992	-	-	-	-
Frais de voyage	847	1 667	16 425	9 851
Frais divers	8 266	262	478	757
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	28 652 336	220 872	410 691	1 302 560
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	(28 059 880)	1 565 122	1 713 054	1 298 235
Ajustement du taux de change	(952 825)	928 102	-	-
Ajustement du taux de change des années précédentes	-	-	-	-
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	31 798 545	29 305 321	39 033 430	37 735 195
Solde au 31 décembre	2 785 840	31 798 545	40 746 484	39 033 430
Somme due au FGDI de l'<i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-

<i>Braer</i>		<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
1999 £	1998 £	1999 £	1998 £	1999 £	1998 £	1999 £	1998 £
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	29 810 924
-	-	-	-	-	-	7 466 202	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	19 829	-	5 539	95 913	(139 070)	411 743	56 693
-	19 829	-	5 539	95 913	(139 070)	7 877 945	29 867 617
309	-	59	-	(1 535)	21 480	45 588	53 238
355 182	430 918	364 172	493 456	1 193 554	1 481 151	302 269	246 571
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	75	557	-	-
355 491	430 918	364 231	493 456	1 192 094	1 503 188	347 857	299 809
355 491	450 747	364 231	498 995	1 288 007	1 364 118	8 225 802	30 167 426
-	(3 697)	413 508	-	1 009 915	2 350 654	15 299 385	5 463 564
588 421	245 149	58 964	101 513	377 101	480 353	2 295 875	1 424 910
-	-	-	-	-	-	-	50 639
-	-	-	-	-	-	-	-
9 076	7 399	1 415	-	2 634	2 513	37 836	20 809
580	945	1 034 947	49	513	937	105 704	1 927
598 077	249 796	1 508 834	101 562	1 390 163	2 834 457	17 738 800	6 961 849
(242 586)	200 951	(1 144 603)	397 433	(102 156)	(1 470 339)	(9 512 998)	23 205 577
-	-	-	-	-	-	(1 356 116)	1 765 318
-	-	-	-	-	-	-	(384 100)
6 561 979	6 361 028	7 603 635	7 206 202	22 031 946	23 502 285	14 991 454	(9 595 341)
6 319 393	6 561 979	6 459 032	7 603 635	21 929 790	22 031 946	4 122 340	14 991 454
-	-	-	-	-	-	-	-

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	1999 £	1998 £	1999 £	1998 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (troisième prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (quatrième prélèvement)	-	2 974 310	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	(3 137)	715 996	(565)	98 639
Montant total des contributions	(3 137)	3 690 306	(565)	98 639
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	427	7 999	(60)	923
Intérêts sur les placements	1 026 152	1 232 251	166 370	195 067
Intérêts sur les prêts au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	-	-	-	-
Intérêts sur les prêts au FGDI du <i>Nakhodka</i>	-	-	-	-
Recettes accessoires	-	-	-	-
Montant total divers	1 026 579	1 240 250	166 310	195 990
MONTANT TOTAL DES RECETTES	1 023 442	4 930 556	165 745	294 629
DÉPENSES				
Indemnisation	188 964	4 086 510	49 264	147 141
Honoraires	91 141	562 847	9 157	14 536
Intérêts sur l'emprunt auprès du FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Intérêts sur l'emprunt auprès du Fonds de 1992	-	-	-	-
Frais de voyage	1 490	1 880	-	-
Frais divers	165	88	11	48
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	281 760	4 651 325	58 432	161 725
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	741 682	279 231	107 313	132 904
Ajustement du taux de change	-	-	-	-
Ajustement du taux de change des années précédentes	-	-	-	-
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	18 337 254	18 058 023	2 969 971	2 837 067
Solde au 31 décembre	19 078 936	18 337 254	3 077 284	2 969 971
Somme due au FGDI de l'<i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-

<i>Yuil N°1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung N°3</i>	
1999	1998	1999	1998	1999	1998
£	£	£	£	£	£
-	-	-	1 983 912	-	1 983 912
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
(3 362)	543 726	18 640	-	18 640	-
(3 362)	543 726	18 640	1 983 912	18 640	1 983 912
689	6 208	2 596	2 697	2 873	2 697
277 964	692 948	119 183	124 842	-	112 204
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
278 653	699 156	121 779	127 539	2 873	114 901
275 291	1 242 882	140 419	2 111 451	21 513	2 098 813
243 456	6 798 140	-	-	1 722 890	4 832 713
134 466	233 936	-	-	369 154	62 271
-	-	-	-	238 258	2 729
-	-	-	-	-	29 294
2 273	9 702	-	-	1 565	4 019
8	193	-	-	432	82
380 203	7 041 971	-	-	2 332 299	4 931 108
(104 912)	(5 799 089)	140 419	2 111 451	(2 310 786)	(2 832 295)
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
5 262 865	11 061 954	2 111 451	-	(2 832 295)	-
5 157 953	5 262 865	2 251 870	2 111 451	-	-
-	-	-	-	(5 143 081)	(2 832 295)

ANNEXE VII

BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 1999

	1999	1998
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	114 694 416	154 999 522
Contributions non acquittées	1 609 769	1 850 517
Montants dus par le FGDI du <i>Vistabella</i>	431 412	412 722
Montants dus par le FGDI de l' <i>Osung N°3</i> au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	5 143 081	2 832 295
Taxes recouvrables	73 193	98 917
Montants divers à recevoir	76	1 834
Intérêts sur les arriérés de contributions	97 907	85 966
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	122 049 854	160 281 773
PASSIF		
Comptes créanciers divers	1 021	14 556
Engagements non acquittés	-	123 077
Contributions payées d'avance	62 709	122 967
Compte des contributeurs	193 009	157 913
Montants dus au Fonds de 1992	724 443	547 038
Montants dus au FGDI du <i>Haven</i>	2 785 840	31 798 545
Montants dus au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	40 746 484	39 033 430
Montants dus au FGDI du <i>Braer</i>	6 319 393	6 561 979
Montants dus au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	6 459 032	7 603 635
Montants dus au FGDI du <i>Sea Prince</i>	19 078 936	18 337 254
Montants dus au FGDI du <i>Yeo Myung</i>	3 077 284	2 969 971
Montants dus au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	5 157 953	5 262 865
Montants dus au FGDI du <i>Sea Empress</i>	21 929 790	22 031 946
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	4 122 340	14 991 454
Montants dus au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	2 251 870	2 111 451
MONTANT TOTAL DU PASSIF	112 910 104	151 668 081
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	9 139 750	8 613 692
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	122 049 854	160 281 773

ANNEXE VIII

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999**

	1999		1998	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		154 999 522		139 738 751
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent d'exploitation	(47 469 383)		4 826 598	
(Augmentation)/Diminution du passif	256 289		1 011 393	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	3 229		(535 371)	
Liquidités nettes		(47 209 865)		5 302 620
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	6 904 759		9 958 151	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		6 904 759		9 958 151
Liquidités au 31 décembre		114 694 416		154 999 522

ANNEXE IX

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999

PREMIÈRE PARTIE - INTRODUCTION

Étendue de la vérification

- 1 J'ai vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le 'Fonds de 1992') pour le troisième exercice financier, clos le 31 décembre 1999. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions du Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971 et de l'article 13 du Règlement financier du Fonds. La vérification à laquelle j'ai procédé a été effectuée conformément aux normes communes de vérification des comptes adoptées par le Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers du Fonds de 1992 ne comportent pas d'erreurs substantielles. Le Secrétariat du Fonds de 1992, composé de l'Administrateur et de ses collaborateurs nommés, était chargé d'établir ces états et j'ai pour tâche de donner mon avis d'après les pièces réunies lors de la vérification.
- 2 Après la présente introduction, mon Rapport se présente comme suit:

Deuxième partie - Suite donnée aux observations antérieures

- 3 Cette section (paragraphe 11) présente mes observations sur les mesures prises par le Secrétariat en réponse à mes recommandations antérieures.

Troisième partie - Résumé analytique

- 4 Cette section (paragraphe 12 à 19) présente un résumé de mes principales conclusions et recommandations se rapportant à la vérification menée en 1999.

Quatrième partie - Constatations détaillées

- 5 Cette section (paragraphe 20 à 44) présente en détail les constatations que j'ai faites en 1999 au sujet de ce qui suit:
 - Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation
 - Placements et gestion des liquidités
 - Autres questions financières

Objectifs de la vérification

- 6 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées à la fois contre le fonds général et les fonds des grosses demandes d'indemnisation en 1999 avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par l'Assemblée du Fonds de 1992, si les recettes et les dépenses étaient correctement classées et comptabilisées conformément au Règlement financier du Fonds, et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 1999.

Méthode de vérification

- 7 J'ai procédé à une vérification par sondage, par laquelle toutes les rubriques des états financiers ont été soumises à des sondages de corroboration des opérations et des soldes comptabilisés. J'ai ensuite procédé à une vérification pour m'assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds de 1992 et reflétaient bien la situation.

- 8 Ma vérification a compris un examen général et tout sondage des écritures comptables et autres pièces justificatives que j'ai jugé nécessaires en l'occurrence. Cette méthode a essentiellement pour but de me permettre de former une opinion sur les états financiers du Fonds de 1992. Par conséquent, je n'ai pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes de données budgétaires et financières du Fonds de 1992, et mes conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif à ce sujet.
- 9 Les observations sur les questions relatives à ma vérification qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention de l'Assemblée, sont présentées dans la quatrième partie du présent rapport.

Résultats d'ensemble

- 10 Nonobstant les observations formulées dans le présent rapport, mon examen n'a révélé aucune faiblesse ni erreur substantielle susceptible d'influer sur l'exactitude, l'intégralité et la validité des états financiers dans leur ensemble. J'ai donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers pour 1999.

DEUXIÈME PARTIE - MESURES PRISES PAR LE SECRÉTARIAT EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS QUE J'AI FORMULÉES L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

- 11 Le rapport commun aux Fonds de 1971 et de 1992 que j'ai établi l'année précédente ne comprenait pas de recommandations spécifiques appelant des mesures de suivi de la part du Secrétariat.

TROISIÈME PARTIE - RÉSUMÉ ANALYTIQUE

- 12 Le présent résumé souligne les principales observations et recommandations découlant des constatations détaillées qui sont présentées dans la quatrième partie de mon rapport.

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 13 Dans le cadre de mon examen des dépenses au titre des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs se sont rendus au Bureau local des demandes d'indemnisation concernant le sinistre du *Nakhodka*, géré par la société General Marine Surveyors (GMS) ainsi que dans les bureaux de la société Cornes & Co Ltd, qui traite spécifiquement des demandes du secteur touristique nées de ce sinistre.
- 14 Concernant les demandes traitées par Cornes & Co Ltd, j'ai noté avec satisfaction l'approche cohérente et systématique du calcul des demandes, effectué sous la surveillance de L & R Management Consultants (UK) également. Toutefois, je **recommande** d'établir pour chaque sinistre, et à mesure que la situation se précisera, les principes généraux de règlement des demandes du secteur touristique, s'agissant notamment de l'étendue de la zone touchée, la durée de la demande et la méthode de calcul. Pour réduire les risques de chevauchement, je **recommande** également que les calculs soient présentés sur des formulaires comprenant des notes explicatives sur la méthode et les éléments de preuve à présenter pour le calcul des demandes.
- 15 Pour ce qui est du traitement par GMS de toutes les autres catégories de demandes, j'ai constaté quelques insuffisances dans le classement et la documentation. Pour qu'il y soit remédié, je **recommande** que la base de données générale qui est mise au point actuellement pour permettre de bien suivre le traitement des demandes comporte des précisions et/ou des références relatives à l'historique complet de chaque demande et à son examen, y compris des documents/pièces justificatives.

- 16 Malgré le nombre de réunions et de visites effectuées par le Fonds, le personnel de GMS a estimé que les questions en suspens pourraient être résolues plus rapidement dans le cadre de rencontres effectives plus fréquentes, en particulier avec le personnel de l'ITOPF et d'autres experts techniques. C'est pourquoi je **recommande** que la tenue de réunions de ce type soit dûment envisagée afin d'accélérer le règlement des demandes d'indemnisation.
- 17 Mes collaborateurs se sont également rendus au Bureau local des demandes d'indemnisation de Lorient dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, afin d'évaluer les procédures générales et les contrôles internes en place, pour les trouver satisfaisants.

Placements et gestion des liquidités

- 18 Mes collaborateurs ont effectué une étude sur les méthodes de placement et de gestion des liquidités dans le cadre du Fonds, comprenant notamment un examen sur la manière de déterminer les liquidités disponibles à investir et les contrôles sur ces placements.
- 19 Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les méthodes de placement et de gestion des liquidités fonctionnaient de manière satisfaisante. Toutefois, je **recommande** que le Secrétariat continue de surveiller attentivement la situation afin de garantir que les placements demeurent correctement gérés, notamment en ce qui concerne le relèvement des limites maximales des montants qu'il est possible de placer auprès de toute institution financière.

QUATRIÈME PARTIE - CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

Introduction

- 20 Outre la vérification des documents relatifs au paiement des demandes d'indemnisation, j'ai examiné, dans le cadre de ma vérification pour 1999, la question de savoir si les demandes avaient été traitées de manière égale et conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds et si les frais afférents aux demandes étaient encourus dans un souci de rentabilité, compte tenu des objectifs du Fonds concernant le paiement des indemnités.

Généralités

- 21 Le montant total des paiements effectués en 1999 par le Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation a été de £4,9 millions et se rapportait presque entièrement au sinistre du *Nakhodka*.

Méthode de vérification

- 22 Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon des demandes d'indemnisation et des paiements relatifs aux demandes d'indemnisation effectués en 1999, couvrant tous les sinistres au titre desquels des montants importants ont été versés au cours de l'année. Ils ont examiné les dossiers concernant ces demandes et les documents connexes détenus au Siège du Fonds à Londres, et ont interrogé les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Conseiller juridique. Ils se sont en outre rendus au Bureau local des demandes d'indemnisation à Kobe (Japon) en novembre/décembre 1999, où ils ont examiné les dossiers et les pièces justificatives relatives au paiement des demandes d'indemnisation spécifiques effectués en 1999 pour ce qui est du sinistre du *Nakhodka*.
- 23 Mes collaborateurs se sont également rendus au Bureau local des demandes d'indemnisation de Lorient (France) dans le cadre du sinistre de l'*Erika*, survenu à la fin de l'année 1999. Ils ont procédé à un examen des systèmes et des procédures mis en place par le bureau local, bien qu'aucun paiement n'ait été effectué en 1999 à titre d'indemnisation.

Bureau des demandes d'indemnisation nées du sinistre du Nakhodka

Généralités

- 24 Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur (le UK Club) ont conjointement mis en place un Bureau des demandes d'indemnisation à Kobe (Japon), lequel est chargé d'évaluer les demandes nées du sinistre du *Nakhodka*. Ce bureau local est dirigé et administré par la société General Marine Surveyors Ltd (GMS). L'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) fournit des services d'experts dans le cadre du traitement des demandes, pour le compte à la fois du UK Club et du Fonds. Les demandes relatives au tourisme sont traitées séparément et évaluées par une société japonaise d'experts, Cornes & Co Ltd, et L & R Management Consultants.
- 25 Pour ce qui est de la période de transition, durant laquelle les Conventions de 1969/1971 et la Convention de 1992 s'appliquaient, le Fonds de 1971 est responsable du paiement à hauteur de sa limite de 60 millions de DTS (moins le montant dû par le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile), le complément étant à la charge du Fonds de 1992. Au 31 décembre 1999, 457 demandes se chiffrant au total à ¥35 068 millions (£213 millions) ont été présentées aux Fonds de 1971 et de 1992 à la fois, et £4,9 millions ont été versés par le Fonds de 1992, comme cela est indiqué au tableau 1 ci-dessous:

TABLEAU 1 - DEMANDES D'INDEMNISATION REÇUES ET PAIEMENTS EFFECTUÉS AU 31 DÉCEMBRE 1999 - SINISTRE DU NAKHODKA

Catégorie de demandes	Demandes* Total £ (millions)	Paiements 1999 £ (millions)	Paiements Total £ (millions)
Opérations de nettoyage	140	4,4	4,4
Construction et enlèvement d'une voie d'accès	15	0	0
Enlèvement des hydrocarbures du navire	8	0	0
Pêche	32	0	0
Tourisme	18	0,5	0,5
Total:	213	4,9	4,9

(* Montant total des demandes formées à l'encontre et du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992; les paiements ne concernent que le Fonds de 1992)

- 26 Mes collaborateurs se sont rendus au Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe en août 1998 dans le cadre de leur examen de la vérification des comptes de 1997. Aucun paiement n'avait alors été effectué au titre du tourisme. Au 31 décembre 1999, les demandes relatives au tourisme représentaient 347 (76 %) des 457 demandes présentées. Lors de leur deuxième visite au Bureau des demandes d'indemnisation de Kobe, en novembre/décembre 1999, mes collaborateurs ont donc prêté une attention particulière au paiement de ces demandes, ainsi qu'à l'examen de l'échantillon des paiements des autres catégories de demandes.

Cornes & Co Ltd

- 27 Mes collaborateurs se sont rendus dans les bureaux de Cornes & Co Ltd afin d'examiner un échantillon des paiements des demandes relatives au tourisme. Ils ont noté avec satisfaction la méthode cohérente et systématique de calcul des demandes, également examinée par L & R Management Consultants Ltd (UK). Bien que le Manuel des demandes d'indemnisation établisse une politique générale en matière de demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont estimé, d'après ce qu'ils ont constaté lors d'une visite précédente à un autre bureau des demandes d'indemnisation, qu'il

serait souhaitable de mettre en place pour chaque demande et à mesure que la situation relative aux demandes se précise, des principes généraux pour le règlement des demandes dans le secteur touristique. Ceci porterait notamment sur l'étendue des zones touristiques touchées, la durée de la demande et la méthode de calcul. Par conséquent, je **recommande** que ces principes relatifs aux demandes d'indemnisation soient accompagnés de toutes les pièces justificatives requises.

- 28 Mes collaborateurs ont observé que la méthode générale de calcul utilisée par Cornes & Co ne suivait pas les différentes méthodes utilisées par les demandeurs pour calculer les pertes subies. Afin de réduire les risques de chevauchement, je **recommande** d'utiliser à l'avenir un formulaire normalisé pour les calculs, qui comporte des notes sur la méthode et les éléments de preuve nécessaires pour le calcul des demandes.

General Marine Surveyors Ltd (GMS)

- 29 Les demandes autres que celles relatives au tourisme sont traitées par GMS.
- 30 Dans mon rapport de 1997, j'avais soulevé la question du classement et de la documentation de GMS. En particulier, la correspondance échangée entre GMS et le Fonds et le UK Club était classée par ordre chronologique dans un fichier central plutôt que dans chaque dossier, d'où les difficultés rencontrées par mes collaborateurs pour retrouver et examiner l'ensemble des documents et du courrier relatifs à une demande précise sélectionnée pour examen. En outre, les résumés ou notes concernant des événements - par exemple, visites sur site ou réunions importantes - devraient être archivés dans les dossiers individuels de façon à permettre à un tiers d'examiner facilement toutes les mesures prises dans le cadre de l'évaluation.
- 31 Mes collaborateurs ont continué de rencontrer des difficultés s'agissant d'examiner les documents à l'appui des demandes relatives à ces questions. Ils croient cependant comprendre que le Fonds procède actuellement à l'élaboration d'une base de données générale aux fins du traitement des demandes. À cet égard, je **recommande** que la base de données, à laquelle le Siège, le bureau local des juristes et le Bureau local des demandes d'indemnisation devraient avoir recours/accès, comprenne des détails complets ainsi que des références portant sur:
- la révision des demandes initiales présentées;
 - la nature de toute demande de pièces justificatives émanant du Bureau des demandes d'indemnisation;
 - la nature de l'examen effectué par le Bureau des demandes d'indemnisation, notamment des détails sur les visites faites auprès des demandeurs ou les réunions tenues avec les demandeurs, ainsi que des informations supplémentaires recueillies mais non notées lors de ces visites et réunions; et
 - le compte rendu de conversations téléphoniques avec les demandeurs, et toute la correspondance relative aux demandes.
- 32 Alors que le Secrétariat considère que le nombre de visites effectuées et de réunions tenues a été suffisant, le personnel de GMS a estimé que les questions retardant le règlement des demandes pouvaient être plus aisément résolues dans le cadre d'un plus grand nombre de rencontres effectives, en particulier avec le personnel de l'ITOPF et les autres experts techniques. Par conséquent, je **recommande** que, pour ce qui est des questions en souffrance, la tenue de réunions de ce type soit dûment envisagée, et ce le plus rapidement possible afin d'accélérer le règlement des demandes.

Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient

- 33 Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd ont établi un Bureau local des demandes d'indemnisation à Lorient pour traiter les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*.
- 34 Mes collaborateurs se sont rendus au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient en mai/juin 2000 et ont porté un jugement favorable sur la manière dont ce bureau est dirigé et administré. Au cours de cette visite, ils ont pu examiner et évaluer les méthodes générales et les contrôles internes en place et les ont déclarés satisfaisants.

- 35 Aucune dépense n'a été engagée en 1999 par le Fonds de 1992 au titre du sinistre de l'*Erika*, survenu à la fin de l'année 1999, mais mes collaborateurs ont l'intention de se rendre de nouveau au Bureau de Lorient dans le cadre de la vérification des comptes de l'an prochain, lorsque d'importantes sommes auront été versées.

Placements et gestion des liquidités

- 36 Mes collaborateurs ont procédé à l'examen des méthodes de placement et de gestion des liquidités dans le cadre du Fonds, s'agissant notamment de déterminer la disponibilité des fonds à placer ainsi que les contrôles effectués sur les placements. Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les méthodes de placement et de gestion des liquidités étaient satisfaisantes.
- 37 Les décisions relatives à la disponibilité des fonds aux fins de placement sont prises suivant un examen détaillé des montants requis pour financer les dépenses administratives courantes et les dépenses relatives aux demandes d'indemnisation venant à échéance. Toutes les décisions sont soumises à l'Administrateur aux fins de leur approbation définitive.
- 38 Il existe deux mécanismes de contrôle importants des placements: un ensemble de politiques en matière de placement et un organe consultatif sur les placements.
- 39 Les politiques de placement indiquent les types d'institution, la gestion des investissements et des liquidités auxquelles le Fonds peut avoir accès pour ses placements. Elles précisent également les plafonds à ne pas dépasser dans toute institution. Mes collaborateurs ont examiné les placements du Fonds et ont constaté qu'ils étaient tous conformes à la politique en matière de placement.
- 40 Mes collaborateurs se sont entretenus avec l'Organe consultatif sur les placements, composé de trois conseillers indépendants. L'Organe consultatif sur les placements n'est généralement pas consulté pour des placements individuels, mais, lorsque de nouveaux fonds sont disponibles, il en est informé et son avis est sollicité. Dans le cas des placements existants, les conseillers indépendants donnent des conseils au Chef du Service des finances et de l'administration en fonction des circonstances. Ces conseils sont examinés puis appliqués par le Chef du Service des finances et de l'administration et son équipe. Il existe des procédures et des mesures de contrôle internes visant les décisions en matière de placement pour ce qui est d'effectuer et de retirer des placements.
- 41 Conformément aux procédures prévues par le Fonds, les placements effectués auprès d'une institution financière ne doivent pas dépasser 25% du total des actifs du Fonds, à condition que les montants en cause restent inférieurs à £15 millions. Cependant, le Fonds rencontre des difficultés croissantes pour remplir ces conditions. Ceci est dû à la tendance des sociétés de crédit immobilier et des banques à fusionner. Les institutions individuelles convenant aux placements des Fonds sont donc moins nombreuses. L'Organe consultatif sur les placements a examiné la question de savoir s'il fallait accroître le montant par institution, mais n'a pas encore formulé de recommandation officielle. Je **recommande** que le Secrétariat continue de surveiller attentivement la situation de manière à garantir que les placements sont correctement gérés.

Autres questions financières

Contrôle des fournitures et du matériel

- 42 Comme indiqué dans la note 8b) des états financiers du Fonds de 1992, la valeur des fournitures et du matériel du Fonds se chiffrait à £139 410 au 31 décembre 1999. Conformément aux principes comptables du Fonds, les achats de matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque ne figurent pas dans le bilan du Fonds de 1992 mais sont comptabilisés comme des dépenses au moment de l'achat.

- 43 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage des inventaires des fournitures et du matériel du Fonds de 1992, conformément à l'article 13.16d) du Règlement financier. Cet examen m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 1999 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds de 1992. Aucune perte n'a été signalée par le Fonds de 1992 durant l'exercice.

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 44 Le Secrétariat a déclaré qu'il n'y avait pas eu de montants passés par pertes et profits, ni de cas de fraude ou de fraude présumée pendant l'exercice financier.

REMERCIEMENTS

- 45 Je souhaite faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs, ainsi qu'au personnel du Bureau local des demandes d'indemnisation de Kobe et de celui de Lorient, pour la coopération et l'assistance qu'ils ont bien voulu m'apporter au cours de la vérification.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn

ANNEXE X

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1999 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VII, les tableaux I à III et les notes y relatives, du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 1999. L'Administrateur était chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers basés sur la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers conformément aux normes communes de vérification des comptes adoptées par le Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers ne comportent pas d'erreurs substantielles. Mes travaux comprennent la vérification par sondage des éléments de preuve justifiant les montants et les renseignements donnés dans les états financiers. Ils portent également sur les principes comptables utilisés et les grandes estimations effectuées par l'Administrateur, ainsi que l'évaluation de la présentation générale des états financiers.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1999 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1992, lesquels ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds de 1992, que j'ai examinées dans le cadre de la vérification, étaient, sous tous les aspects substantiels, conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn

ANNEXE XI

FONDS GÉNÉRAL
FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999

	1999		1998	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions	7 207 711		5 935 786	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	129 107		(1 395)	
		7 336 818		5 934 391
Divers				
Recettes accessoires	27 350		236	
Remboursement effectué par le Fonds de 1971 au titre de l' <i>Osung N°3</i>	-		1 640 751	
Intérêts sur le prêt consenti au Fonds de 1971 au titre de l' <i>Osung N°3</i>	-		29 294	
Intérêts sur les arriérés de contributions	5 647		14 802	
Intérêts sur les placements	758 521		758 454	
		791 518		2 443 537
		8 128 336		8 377 928
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		815 304		678 425
Demandes				
Indemnisation		3 414 149		1 640 739
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	17 837		-	
Frais de voyage	1 182		-	
Divers	1 720		63	
		20 739		63
		4 250 192		2 319 227
Excédent/(Déficit) des recettes sur les dépenses		3 878 144		6 058 701

ANNEXE XII

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999

	<i>Nakhodka</i>		<i>Osung N°3</i> (Fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation)	
	1999 £	1998 £	1999 £	1998 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions (premier prélèvement)	-	-	-	3 461 413
Contributions (deuxième prélèvement)	21 237 294	-	-	-
Contributions (troisième prélèvement)	8 942 874	-	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	106 081	(1 110)	77 524	-
Montant total des contributions	30 286 249	(1 110)	77 524	3 461 413
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	17 439	2 740	100	7 628
Intérêts sur les placements	1 210 538	445 302	153 676	209 279
Montant total divers	1 227 977	448 042	153 776	216 907
MONTANT TOTAL DES RECETTES	31 514 226	446 932	231 300	3 678 320
DÉPENSES				
Indemnisation	1 557 216	-	-	-
Honoraires	100 908	-	-	-
Frais de voyage	-	-	-	-
Frais divers	849	-	-	-
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	1 658 973	-	-	-
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	29 855 253	446 932	231 300	3 678 320
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	7 475 628	7 028 696	3 678 320	-
Solde au 31 décembre	37 330 881	7 475 628	3 909 620	3 678 320

ANNEXE XIII

BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 1999

	1999	1998
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	57 424 942	24 323 173
Contributions non acquittées	552 579	14 557
Montants dus par le Fonds de 1971	724 443	547 038
Taxes recouvrables	24 804	21 507
Montants divers à recevoir	12 153	6 985
Avances diverses	8 686	-
Intérêts sur les arriérés de contributions	18 672	24 761
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	58 766 279	24 938 021
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	999 252	851 876
Comptes créanciers divers	31 997	19 207
Engagements non acquittés	31 418	107 185
Contributions payées d'avance	-	220 992
Compte des contribuables	154	-
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	37 330 881	7 475 628
Montants dus au Fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation de l' <i>Osung N°3</i>	3 909 620	3 678 320
MONTANT TOTAL DU PASSIF	42 303 322	12 353 208
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	16 462 957	12 584 813
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	58 766 279	24 938 021

ANNEXE XIV

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1999**

	1999		1998	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		24 323 173		13 715 350
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent d'exploitation	31 841 962		8 770 918	
(Augmentation)/Diminution du passif	(726 489)		(309 182)	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	(202 289)		695 062	
Liquidités nettes		30 913 184		9 156 798
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	2 188 585		1 451 025	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		2 188 585		1 451 025
Liquidités au 31 décembre		57 424 942		24 323 173

ANNEXE XV

FONDS DE 1971: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 1999 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2000

Telles que notifiées au 31 décembre 2000

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Inde	57 335 297	54,60%
Malaisie	17 692 334	16,85%
Portugal	16 999 706	16,19%
Cameroun	7 696 622	7,33%
Fédération de Russie	1 699 455	1,62%
Ghana	1 477 869	1,41%
Malte	1 283 616	1,22%
Colombie	816 658	0,78%
Brunéi Darussalam	0	0,00%
Djibouti	0	0,00%
Estonie	0	0,00%
Islande	0	0,00%
Qatar	0	0,00%
Slovénie	0	0,00%
Tuvalu	0	0,00%
Émirats arabes unis	0	0,00%
	105 001 557	100,00%

Note: Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Albanie, Antigua-et-Barbuda, Bénin, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Guyana, Kenya, Koweït, Maldives, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Sierra Leone et Yougoslavie.

ANNEXE XVI

**FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À
CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 1999 DANS LE TERRITOIRE
DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2000**

Telles que notifiées au 31 décembre 2000

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	258 976 830	21,15%
Italie	137 723 531	11,25%
République de Corée	125 999 268	10,29%
Pays-Bas	101 333 406	8,28%
France	95 337 019	7,79%
Royaume-Uni	74 428 167	6,08%
Singapour	70 064 523	5,72%
Allemagne	60 967 906	4,98%
Espagne	60 591 936	4,95%
Canada	51 126 968	4,18%
Norvège	33 630 908	2,75%
Australie	30 606 352	2,50%
Suède	20 100 612	1,64%
Grèce	18 418 473	1,50%
Philippines	17 513 567	1,43%
Mexique	15 137 613	1,24%
Finlande	10 666 009	0,87%
Belgique	7 002 841	0,57%
Danemark	5 177 830	0,42%
Nouvelle-Zélande	4 603 891	0,38%
Irlande	4 581 084	0,37%
Croatie	4 143 434	0,34%
Bahamas	4 065 769	0,33%
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	3 656 411	0,30%
Jamaïque	2 324 445	0,19%
Chypre	2 117 114	0,17%
Pologne	1 917 408	0,16%
Sri Lanka	1 908 598	0,16%
Algérie	276 000	0,02%
Maurice	168 052	0,01%
Barbade	0	0,00%
Islande	0	0,00%
Lettonie	0	0,00%
Libéria	0	0,00%
Îles Marshall	0	0,00%
Monaco	0	0,00%
Oman	0	0,00%
Émirats arabes unis	0	0,00%
Vanuatu	0	0,00%
	1 224 565 965	100,00%

Note: Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Bahreïn, Belize, Fidji, Grenade, Panama, République dominicaine, Seychelles, Tonga, Tunisie, Uruguay et Venezuela.

ANNEXE XVII

FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2000)

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
1	<i>Irving Whale</i>	7.9.70	Golfe du St Laurent (Canada)	Canada	2 261	(inconnue)
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils (URSS)	URSS	27 694	R 2 431 584
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto (Japon)	Japon	997	¥37 710 340
4	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill (Royaume-Uni)	République fédérale d'Allemagne	999	£64 356
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru (Japon)	Japon	19	¥845 480
6	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Naruto Strait (Japon)	Japon	199	¥8 123 140
7	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akune (Japon)	Japon	99	¥3 143 180
8	<i>Tanio</i>	7.3.80	Bretagne (France)	Madagascar	18 048	FF11 833 718

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Naufrage	(inconnue)			<i>L'Irving Whale</i> a été renfloué en 1996. Le tribunal canadien a débouté le demandeur de son action contre le Fonds de 1971 au motif que celui-ci ne pouvait être tenu pour responsable d'événements s'étant produits avant l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds de 1971 à l'égard du Canada.
Échouement	5 500	Frais de nettoyage	SKr95 707 157	
Abordage	540	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥108 589 104 ¥31 521 478 <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recouverts par voie de recours.
Abordage	(inconnue)	Frais de nettoyage	£363 550	
Naufrage	10	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥7 477 481 ¥2 710 854 <u>¥211 370</u> ¥10 399 705	
Abordage	100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥10 408 369 ¥92 696 505 <u>¥2 030 785</u> ¥105 135 659	¥9 893 496 recouverts par voie de recours.
Abordage	<140			La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités.
Rupture	13 500	Frais de nettoyage Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes	FF219 164 465 FF2 429 338 FF52 024 <u>FF494 816</u> FF222 140 643	Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971; les paiements effectués par le Fonds de 1971 représentent 63,85% des montants acceptés; US\$17 480 028 recouverts par voie de recours.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
9	<i>Fwrenas</i>	3.6.80	Oresund (Suède)	Suède	999	SKr612 443
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi (Japon)	Japon	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö (Suède)	URSS	27 706	SKr23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu (Japon)	Japon	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda (URSS)	Gibraltar	12 404	R 1 350 324
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hambourg (République fédérale d'Allemagne)	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Île de Takashima (Japon)	Japon	161	¥6 304 300
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Baie de Tachibana (Japon)	Japon	499	¥20 844 440
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki (Japon)	Japon	107	¥4 271 560
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa (Japon)	Japon	48	¥1 880 940
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki (Japon)	Japon	999	¥39 445 920
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya (Japon)	Japon	82	¥3 091 660
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka (Japon)	Japon	38	¥964 800

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Abordage	200	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Prise en charge financière	SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 recouverts par voie de recours.
Abordage	270	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥163 051 598 ¥50 271 267 ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recouverts par voie de recours.
Échouement	1 000			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.
Échouement	10	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 426 857 ¥1 849 085 ¥8 275 942	
Échouement	>16 000	Prise en charge financière	US\$467 953	Aucun dommage subi dans un État Membre du Fonds de 1971.
Déversement	200-300	Frais de nettoyage	DM11 345 174	
Échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 ¥72 671 789	
Abordage	85	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 ¥368 942 865	
Naufrage	33	Prise en charge financière	¥598 181	Le montant total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Déversement	3,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 005 160 ¥470 235 ¥1 475 395	
Abordage	357	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recouverts par voie de recours.
Abordage	49	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recouverts par voie de recours.
Naufrage	30	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥16 610 200 ¥241 200 ¥16 851 400	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
22	<i>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima (Japon)	Japon	199	¥5 385 920
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	68	¥1 896 320
24	<i>Patmos</i>	21.3.85	Détroit de Messine (Italie)	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650
25	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg (Danemark)	République fédérale d'Allemagne	1 400	DKr1 576 170
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm Al Qaiwain (Émirats arabes unis)	Panama	2 621	US\$364 182 (estimation)
27	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuaire de l'Elbe (République fédérale d'Allemagne)	Panama	996	DM324 629
28	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku (Japon)	Japon	83	¥3 876 800
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	Algers (Algérie)	Algérie	1 576	DA1 175 064
30	<i>Thuntank 5</i>	21.12.86	Gävle (Suède)	Suède	2 866	SKr2 741 746
31	<i>Antonio Gramsci</i>	6.2.87	Borgå (Finlande)	URSS	27 706	R 2 431 854
32	<i>Southern Eagle</i>	15.6.87	Sada Misaki (Japon)	Panama	4 461	¥93 874 528
33	<i>El Hani</i>	22.7.87	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000 (estimation)
34	<i>Akari</i>	25.8.87	Dubai (Émirats arabes unis)	Panama	1 345	£92 800 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥68 609 674 ¥25 502 144 <u>¥1 346 480</u> ¥95 458 298	
Abordage	80	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 <u>¥474 080</u> ¥26 598 669	¥8 866 222 recouverts par voie de recours.
Abordage	700		Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.	
Échouement	300	Frais de nettoyage Prise en charge financière	DKr9 455 661 <u>DKr394 043</u> DKr9 849 704	
Déversement	(inconnue)		Demande contre le Fonds de 1971 (US\$44 204) retirée.	
Abordage	200	Frais de nettoyage	DM3 220 511	DM333 027 recouverts par voie de recours.
Déversement	0,1	Prise en charge financière	¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Déversement	15	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autres pertes de recettes Prise en charge financière	US\$1 133 FF708 824 DA5 650 £126 120 DA293 766	
Échouement	150-200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr23 168 271 SKr49 361 <u>SKr685 437</u> SKr23 903 069	
Échouement	600-700	Frais de nettoyage	Fmk1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (R 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le Fonds de 1971 parce que l'URSS n'était pas membre de celui-ci à la date du sinistre.
Abordage	15		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour le nettoyage et de ¥51 521 183 pour les dommages liés à la pêche).	
Échouement	3 000		La demande pour frais de nettoyage (US\$242 800) est restée sans suite.	
Incendie	1 000	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dh 864 293 US\$187 165	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
35	<i>Tolmiros</i>	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000 (estimation)
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama (Japon)	Japon	19	¥608 000
37	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretagne (France)	Italie	18 325	FF13 860 369
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama (Japon)	Japon	86	¥2 476 800
39	<i>Czantoria</i>	8.5.88	Saint-Romuald (Canada)	Canada	81 197	(inconnue)
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki (Japon)	Japon	480	¥17 015 040
41	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Île de Vancouver (Canada)	États-Unis	1 612	(inconnue)
42	<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	94	¥2 198 400
43	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	74	¥2 971 520
44	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro (Japon)	Japon	56	¥1 613 120
45	<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji (Japon)	Japon	59	¥1 727 040
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.7.89	Hamilton (Canada)	Libéria	2 829	Can\$473 766

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)	200		La demande pour frais de nettoyage (Skr100 639 999) est restée sans suite du fait que le Gouvernement suédois s'est désisté de son action contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971.	
Erreur de manipulation de cargaison	25	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 847 225 <u>¥152 000</u> ¥1 999 225	
Citernes endommagées par la tempête	2 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	FF1 141 185 <u>FF145 792</u> FF1 286 977	FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
Déversement	6	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 134 885 <u>¥619 200</u> ¥6 754 085	
Heurt d'un quai	(inconnue)		La Convention portant création du Fonds de 1971 ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention pour le Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$1 787 771) sont restées sans suite.	
Naufrage	1 100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥371 865 167 ¥53 500 000 <u>¥4 253 760</u> ¥429 618 927	
Abordage	(inconnue)		La Convention portant création du Fonds de 1971 ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention pour le Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$10 475) sont restées sans suite.	
Débordement d'un manche d'approvisionnement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥492 635 <u>¥549 600</u> ¥1 042 235	
Erreur de transbordement des hydrocarbures	7	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥19 159 905 <u>¥742 880</u> ¥19 902 785	
Déversement	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥273 580 <u>¥403 280</u> ¥676 860	
Erreur de manipulation de cargaison	(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 285 960 <u>¥431 761</u> ¥8 717 721	
Débordement pendant le déchargement	250		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can\$292 110).	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu (Japon)	Japon	174	¥4 199 680
48	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	93	¥2 495 360
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka (Japon)	Japon	121	¥3 476 160
50	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	199	¥5 352 000
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona (Suède)	URSS	3 566	SKr3 205 204
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe (Japon)	Japon	31	¥803 200
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Tamise (Royaume-Uni)	Suède	2 866	£241 000 (estimation)
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Île d'Anticosti (Canada)	Îles Caïmanes	5 999	Can\$1 182 617
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Royaume-Uni	481	£69 141
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	FF2 354 000 (estimation)
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Île d'Okushiri (Japon)	Japon	209	¥3 523 520
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne (Italie)	Italie	98 544	Lit 21 800 000 000 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Erreur de manipulation de cargaison	0,2	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 792 100 ¥368 510 <u>¥1 049 920</u> ¥3 210 530	
Erreur de manipulation de cargaison	3	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥5 490 570 <u>¥623 840</u> ¥6 114 410	
Abordage	30	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥48 883 038 ¥560 588 <u>¥869 040</u> ¥50 312 666	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours.
Débordement pendant l'approvisionnement	(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥96 431 <u>¥1 338 000</u> ¥1 434 431	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
Abordage	800	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr15 523 813 SKr530 239 <u>SKr795 276</u> SKr16 849 328	
Erreur de manipulation de cargaison	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥1 087 700 <u>¥200 800</u> ¥1 288 500	
Erreur de manipulation de cargaison	20			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de £130 000).
Échouement	185	Frais de nettoyage	Can\$12 831 892	
Naufrage	110	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	£249 630 £9 879 <u>£17 155</u> £276 663	
Naufrage	(inconnue)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	FF8 237 529 £14 250	
Échouement	(inconnue)	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥2 119 966 ¥4 024 863 <u>¥880 880</u> ¥7 025 709	
Abordage	2 000	Prise en charge financière	Lit 1 666 031 931	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Gênes (Italie)	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki (Japon)	Japon	499	¥14 660 480
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	113	¥3 058 560
62	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki (Japon)	Japon	94	¥2 198 400
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Corogne (Espagne)	Grèce	57 801	Ptas 1 121 219 450
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Îles Shetland (Royaume-Uni)	Libéria	44 989	£4 883 840
65	<i>Kilmu</i>	16.1.93	Tallinn (Estonie)	Estonie	949	113 000 DTS (estimation)
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul (République de Corée)	République de Corée	520	Won 77 786 224 (estimation)
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki (Japon)	Japon	699	¥29 205 120

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes					
Incendie et explosion	(inconnue)	L'État italien Deux entreprises italiennes	Lit 70 002 629 093 <u>Lit 1 582 341 690</u> Lit 71 584 970 783	L'accord relatif à un règlement global de toutes les demandes en souffrance conclu entre l'État italien, le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds de 1971 a été signé à Rome le 4 mars 1999. Les paiements du Fonds de 1971 sont indiqués dans la colonne précédente. L'assureur du propriétaire a versé Lit 47 597 370 907 à l'État italien. Le propriétaire et son assureur ont payé toutes les demandes présentées par d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.				
		L'État français D'autres organismes publics français La Principauté de Monaco	FF12 580 724 FF10 659 469 <u>FF270 035</u> FF23 510 228					
		Prise en charge financière	£2 500 000					
Abordage	25	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥53 513 992 ¥39 553 821 <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933					
		Abordage	5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 056 519 <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 recouverts par voie de recours.		
		Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥4 243 997 <u>¥549 600</u> ¥4 793 597			
Échouement	73 500	<i>Montants présentés devant le tribunal pénal:</i> Gouvernement espagnol (réclamé) Organismes publics (alloué) Demandeur privé (réclamé)	Ptas 1 154 500 000 Ptas 303 263 261 Ptas 184 216 423	Les montants indiqués comme ayant été réclamés portent sur des demandes renvoyées à la procédure d'exécution du jugement. Le Fonds de 1971 a versé Ptas 930 millions et l'assureur du propriétaire du navire a versé Ptas 782 millions. De nouvelles demandes, d'un montant de Ptas 24 255 millions, font l'objet d'une action au civil.				
		Frais liés à la pêche: Demandeurs privés (alloué) Demandeurs privés (réclamé)	Ptas 327 027 638 <u>Ptas 14 955 486 084</u> Ptas 16 924 493 406					
Échouement	84 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Frais liés à l'agriculture Autres dommages aux biens Autres pertes de recettes	£201 311 £35 465 466 £77 375 £3 548 940 £8 452 100 <u>£198 861</u> £47 944 053	De nouvelles demandes ont été approuvées à raison de £5,7 millions. Des demandes de £5,2 millions font l'objet d'une procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire du navire a versé £5 281 706.				
		Échouement	140		Frais de nettoyage	Fmk543 618		
		Échouement	4		Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 176 866 632 <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	US\$22 504 recouverts auprès de l'assureur du propriétaire du navire.	
		Abordage	520		Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥756 780 796 ¥336 404 259 <u>¥7 301 280</u> ¥1 100 486 335	¥49 104 248 recouverts par voie de recours.	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Péninsule d'Izu (Japon)	Japon	699	¥28 105 920
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yosu (République de Corée)	République de Corée	481	Won 71 853 943
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos (Grèce)	Grèce	33 837	Dr 1 496 533 000
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah (Émirats arabes unis et Oman)	Panama	153 506	14 millions de DTS
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama (Japon)	Japon	116	¥3 386 560
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan (Japon)	Japon	2 960	¥81 823 680
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu (Japon)	Japon	43	¥1 089 280
75	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan (République de Corée)	République de Corée	150	Won 23 000 000 (estimation)
76	Déversement de source inconnue	30.11.94	Mohammédia (Maroc)	-	-	-
77	<i>Boyang N°51</i>	25.5.95	Sandbaeg Do (République de Corée)	République de Corée	149	19 817 DTS
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 000 000 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Abordage	500	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 433 001 <u>¥7 026 480</u> ¥15 459 481	¥10 455 440 recouverts par voie de recours.
Abordage	1 280	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Autres dommages aux biens (versé) <i>Demandes en instance devant le tribunal:</i> Frais liés à la pêche	Won 7 502 755 270 Won 8 518 467 621 <u>Won 14 206 046</u> Won 16 035 428 937 Won 13 868 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 5 587 815 812, dont US\$6 millions ont été remboursés par le Fonds de 1971.
Échouement	200	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (réclamé) Autres pertes de recettes (réclamé) Préjudice moral (réclamé) Frais de nettoyage (versé)	Dr 356 204 011 Dr 1 099 000 000 Dr 1 547 000 000 <u>Dr 378 000 000</u> Dr 3 002 204 011 US\$565 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011 et US\$565 000.
Abordage	16 000			Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le Fonds de 1971 ne connaît pas les modalités du règlement. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.
Débordement pendant le chargement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 187 304 <u>¥846 640</u> ¥2 033 944	
Abordage	560	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes Prise en charge financière	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 <u>¥20 455 920</u> ¥716 192 738	¥31 021 717 recouverts par voie de recours.
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	(inconnue)	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥3 954 861 ¥202 854 <u>¥272 320</u> ¥4 430 035	
Échouement	18	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 9 401 293 <u>Won 28 378 819</u> Won 37 780 112	Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.
(inconnue)	(inconnue)	Frais de nettoyage (réclamé)	DH 2 600 000	Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, tel que défini par la Convention portant création du Fonds de 1971.
Abordage	160			Demande au titre des frais de nettoyage (de Won 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits.
Échouement	1	Frais de nettoyage	Won 43 517 127	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu (République de Corée)	Chypre	144 567	14 millions de DTS
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yosu (République de Corée)	République de Corée	138	Won 21 465 434
81	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita (Japon)	Japon	198	¥3 967 138
82	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube (Japon)	Japon	895	¥20 203 325
83	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Pusan (République de Corée)	République de Corée	1 591	Won 250 millions (estimation)
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yosu (République de Corée)	Panama	142 488	14 millions de DTS
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki (Japon)	Japon	699	¥18 769 567 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes		
Échouement	5 035	Frais de nettoyage (versé)	Won 21 100 000 000			
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 19 500 000 000			
		Frais liés au tourisme (versé)	<u>Won 538 000 000</u>			
		Won 41 138 000 000				
		Frais de nettoyage (versé)	¥357 214			
		<i>Demandes en instance devant le tribunal:</i>				
		Frais liés à la pêche	Won 253 500 000			
		Études environnementales consécutives au déversement	Won 1 140 000 000			
		Frais de nettoyage	<u>Won 135 000 000</u>			
		Won 1 528 500 000				
Enlèvement des hydrocarbures et du navire	US\$8 253 706 ¥4 342 967					
Abordage	40	Frais de nettoyage (versé)	Won 684 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 560 945 437.		
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 600 000 000			
		Frais liés au tourisme (versé)	<u>Won 269 029 739</u>			
		Won 1 553 029 739				
		<i>Demandes en instance devant le tribunal:</i>				
Frais liés à la pêche	Won 335 000 000					
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,5	Frais de nettoyage (versé)	¥8 650 249	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥3 718 455.		
		Prise en charge financière (versé)	<u>¥984 327</u>			
		¥9 634 576				
		Autres dommages aux biens (agréée)	US\$3 103			
		Autres pertes de recettes (agréée)	<u>US\$2 560</u>			
US\$5 663						
Abordage	94	Frais de nettoyage	¥314 838 937	¥279 973 101 recouvrés par voie de recours.		
		Frais liés à la pêche	¥46 726 661			
		Prise en charge financière	<u>¥5 012 855</u>			
		¥366 578 453				
Naufrage	(inconnue)	Frais de nettoyage (versé)	Won 12 393 138 987	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 1 654 millions.		
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 5 522 034 932			
		Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)	<u>Won 6 824 362 810</u>			
		Won 24 739 536 729				
		<i>Demandes en instance devant le tribunal:</i>				
Frais liés à la pêche (réclamé)	Won 14 399 050 906					
Heurt d'une défense	1 800	Frais de nettoyage (versé)	Won 9 033 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$13,5 millions.		
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 1 112 000 000			
		Études environnementales (réclamé)	<u>Won 114 000 000</u>			
		Won 10 259 000 000				
Abordage	4			Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire. Pas de demande au titre de la prise en charge financière.		

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
86	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Libéria	77 356	£7 395 748
87	<i>Kugenuma Maru</i>	6.3.96	Kawasaki (Japon)	Japon	57	¥1 175 055 (estimation)
88	<i>Kriti Sea</i>	9.8.96	Agioi Theodoroi (Grèce)	Grèce	62 678	Dr 2 241 millions (estimation)
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Pusan (République de Corée)	République de Corée	560	Won 122 millions
90	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
91	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.1.97	Otaru (Japon)	Japon	89	¥1 843 849
92	<i>Nissos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaibo (Venezuela)	Grèce	50 563	Bs3 473 millions (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes			
Échouement	72 360	Frais de nettoyage (versé)	£20 375 546	L'assureur du propriétaire du navire a versé £6 866 809.		
		Frais liés à la pêche (versé)	£8 269 825			
		Frais liés au tourisme (versé)	£2 138 311			
		Autres dommages aux biens (versé)	£330 829			
		Autres pertes de recettes (versé)	<u>£268 779</u>			
			£31 383 290			
		<i>Demandes en instance devant le tribunal:</i>				
		Frais de nettoyage	£4 513 000			
		Frais liés à la pêche	£4 523 000			
		Frais liés au tourisme	£570 500			
		Autres dommages aux biens	£158 500			
		Autres pertes de recettes	<u>£2 350 000</u>			
	£12 115 000					
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,3	Frais de nettoyage	¥1 981 403	¥1 197 267 recouvrés par voie de recours.		
		Prise en charge financière	<u>¥297 066</u>			
			¥2 278 469			
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	30	Frais de nettoyage (versé)	Dr 522 162 557	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 664 801 123. D'autres demandes sont en cours d'examen.		
		Frais de nettoyage (réclamé)	Dr 366 676 811			
		Frais de nettoyage (agréé)	Dr 518 030 496			
		Frais liés à la pêche (versé)	Dr 83 464 212			
		Frais liés à la pêche (réclamé)	Dr 813 464 212			
		Frais liés au tourisme (versé)	Dr 35 375 000			
		Frais liés au tourisme (réclamé)	Dr 10 715 500			
		Autres pertes de recettes (versé)	Dr 23 799 354			
		Autres pertes de recettes (réclamé)	<u>Dr 241 629 000</u>			
	Dr 2 285 317 142					
Échouement	28	Frais de nettoyage (versé)	Won 689 829 037	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 690 millions.		
		Frais d'assistance (versé)	Won 20 376 927			
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 16 769 424			
		Pertes de recettes (versé)	Won 6 161 710			
		Frais de transbordement de cargaison (versé)	Won 10 000 000			
		Prise en charge financière (versé)	<u>Won 28 071 490</u>			
			Won 771 208 588			
Rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé)	¥14 228 052 000	Le Fonds de 1971 a effectué des paiements provisoires de ¥8 558 millions et le Fonds de 1992 de ¥5 191 millions. L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥66 millions et US\$4,6 millions.		
		Frais de nettoyage (réclamé)	¥7 183 398 000			
		Frais liés à la pêche (versé)	¥1 491 772 000			
		Frais liés à la pêche (réclamé)	¥771 856 000			
		Enlèvement des hydrocarbures (réclamé)	¥1 312 000 000			
		Frais liés au tourisme (versé)	¥1 247 192 000			
		Frais liés au tourisme (réclamé)	¥212 332 000			
		Construction d'une digue (réclamé)	<u>¥2 397 000 000</u>			
	¥28 843 602 000					
Débordement pendant le chargement	0,6	Frais de nettoyage	¥7 673 830	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 710 173.		
		Prise en charge financière	<u>¥457 497</u>			
			¥8 131 327			
Échouement	3 600	Frais de nettoyage (versé)	Bs1 061 268 867	L'assureur du propriétaire du navire a versé Bs1 261 000 000 et US\$1,8 millions. Des demandes portant sur des montants importants sont en cours d'examen. D'autres demandes sont attendues. Des demandes s'élevant à Bs320 000 000 font l'objet de poursuites judiciaires.		
		Autres dommages aux biens (versé)	Bs16 766 431			
		Frais liés à la pêche (versé)	Bs119 846 417			
		Frais liés au tourisme (versé)	<u>Bs77 002 672</u>			
			Bs1 274 884 387			
Frais liés à la pêche (versé)	US\$4 008 347					

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki (Japon)	Japon	186	¥3 372 368 (estimation)
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Pusan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions
95	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
96	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda (Venezuela)	Malte	30 423	3,6 millions de DTS (estimation)
97	<i>Diamond Grace</i>	2.7.97	Baie de Tokyo (Japon)	Panama	147 012	14 millions de DTS
98	<i>Katja</i>	7.8.97	Le Havre (France)	Bahamas	52 079	FF48 millions (estimation)
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 941 DTS
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan (République de Corée)	République de Corée	168	Won 43 543 015

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	1	Frais de nettoyage Prise en charge financière ¥415 600 000 ¥865 406 ¥416 465 406	
Débordement pendant le chargement	124	Frais de nettoyage Prise en charge financière Won 418 000 000 Won 58 000 000 Won 476 000 000	
Échouement	(inconnue)	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) Won 866 906 355 Won 68 795 729 Won 6 738 565 917 Won 7 674 268 001	
		Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés à la pêche (versé) ¥608 853 754 ¥50 755 568 ¥181 786 486 ¥841 395 808	
Débordement pendant le chargement	3,2	Frais liés à la pêche (réclamé) US\$47 000 000	
Échouement	1 500	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Frais liés au tourisme (versé) Autres pertes de recettes (versé) ¥1 074 000 000 ¥263 000 000 ¥23 000 000 ¥8 000 000 ¥1 680 000 000	Le montant total des demandes établies ne dépassera pas le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
Heurt d'un quai	190	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés à la pêche (versé) Autres dommages aux biens (versé) FF15 549 934 FF1 136 805 FF328 000 FF261 156 FF17 275 895	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF16 139 000. Le montant total des demandes établies sera sans doute inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire.
		<i>Demands en instance devant le tribunal:</i> Frais de nettoyage (réclamé) FF8 973 973	
Abordage	29 000	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage (réclamé) Autres dommages aux biens (réclamé) S\$15 948 000 S\$1 800 000 S\$17 748 000	Le propriétaire du navire a fait un paiement provisoire de S\$4,5 millions au titre des demandes relatives au nettoyage. Le propriétaire a versé M\$2,6 millions.
		<i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) M\$ 1 424 000 M\$ 1 200 000 M\$ 2 624 000	
		<i>Indonésie</i> Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé) Frais liés à la pêche (réclamé) US\$152 000 US\$3 200 000 US\$11 000 US\$3 363 000	
Échouement	-5	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Won 189 214 535 Won 82 818 635 Won 265 023 170	Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah (Émirats arabes unis)	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	non disponible
102	<i>Maritza Sayalero</i>	8.6.98	Baie de Carenero (Venezuela)	Panama	28 338	3 millions de DTS (estimation)
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (Émirats arabes unis)	Honduras	681	non disponible
104	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS (estimation)

Notes

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 31 décembre 2000, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Bolivar vénézuélien	Bs	1045,29	Franc français	FF	10,4369
Couronne danoise	DKr	11,8756	Lire italienne	Lit	3080,79
Couronne suédoise	SKr	14,0948	Mark allemand	DM	3,112
Dinar algérien	DA	109,676	Mark finlandais	Fmk	9,4602
Dirham des EAU	Dh EAU	5,4868	Peseta espagnole	Ptas	264,736
Dirham marocain	DH	15,779	Rial omanais	RO	0,5752
Dollar canadien	Can\$	2,2437	Ringgit malais	M\$	5,6765
Dollar des États-Unis	US\$	1,4938	Rouble russe	R	42,8034
Dollar de Singapour	S\$	2,5903	Won de la République de Corée	Won	1899,66
Drachme grecque	Dr	542,166	Yen japonais	¥	170,592

£1 = 1,14250 DTS ou 1 DTS = £0,875273

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 accepte la demande ou le montant indiqué.
- 3 Lorsque les demandes sont accompagnées de la mention 'versé', le chiffre indiqué correspond au montant effectivement versé par le Fonds de 1971 (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire du navire).

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Naufage	4 000	Frais de nettoyage (versé) Autres dommages (réclamé)	Dh 6 308 992 <u>Dh 198 752 497</u> Dh 205 061 489	Des paiements provisoires correspondant à 75% des montants approuvés ont été versés.
Rupture d'un tuyau de déchargement	262	<i>Demands en instance devant le tribunal:</i> Frais de nettoyage et frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	Bs10 000 millions	Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions.
Naufage	100-200	Frais de nettoyage (réclamé)	Dh 7 042 717	
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage (réclamé)	US\$160 000	
		<i>Malaisie</i> Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$240 000	
		<i>Indonésie</i> Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$3 760 000	
		Autres pertes de recettes (réclamé)	US\$9 400 000	
		Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	<u>US\$140 000 000</u> US\$153 160 000	

ANNEXE XVIII

FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2000)

Dans le présent tableau les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- Mesures de sauvegarde avant déversement
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Autres dommages aux biens

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
1	Inconnu	20.6.96	Côte de la mer du Nord (Allemagne)	-	-	-
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
4	Inconnu	28.9.97	Essex (Royaume-Uni)	-	-	-
5	<i>Santa Anna</i>	1.1.98	Devon (Royaume-Uni)	Panama	17 134	10 196 280 DTS (estimation)
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahreïn	Belize	801	non disponible
7	<i>Mary Anne</i>	22.7.99	Philippines	Philippines	465	3 000 000 DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)	Notes
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) DM2 610 226	Les autorités allemandes poursuivent en justice un propriétaire dont le navire est présumé responsable du déversement d'hydrocarbures. Si cette action échoue, les autorités demanderont réparation au Fonds de 1992.
Rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé) ¥14 228 052 000 Frais de nettoyage (réclamé) ¥7 183 398 000 Frais liés à la pêche (versé) ¥1 491 772 000 Frais liés à la pêche (réclamé) ¥771 856 000 Enlèvement des hydrocarbures (réclamé) ¥1 312 000 000 Frais liés au tourisme (versé) ¥1 247 192 000 Frais liés au tourisme (réclamé) ¥212 332 000 Construction d'une digue (réclamé) ¥2 397 000 000 ¥28 843 602 000	Le Fonds de 1971 a versé des paiements provisoires de ¥8 558 millions et le Fonds de 1992 de ¥5 191 millions. L'assureur du propriétaire du navire a fait des paiements de ¥66 millions et US\$4,6 millions.
Échouement	inconnue	Frais de nettoyage (versé) Won 866 906 355 Frais liés à la pêche (versé) Won 68 795 729 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 Frais de nettoyage (versé) ¥608 853 754 Frais de nettoyage (réclamé) ¥50 755 568 Frais liés à la pêche (versé) <u>¥181 786 486</u> ¥841 395 808	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) £10 000	Il ne sera pas donné suite à cette demande.
Échouement	280	Frais de nettoyage (réclamé) £30 000	La question se pose de savoir si le <i>Santa Anna</i> relève ou non de la définition du terme 'navire'.
Avarie de coque	0	Mesures de sauvegarde avant déversement (versé) DB 21 168	
Naufrage	inconnue	Frais de nettoyage (versé) US\$1 000 000 Frais de nettoyage (réclamé) <u>US\$1 100 000</u> US\$2 100 000	Les demandes au titre du nettoyage ont été honorées par l'assureur du propriétaire du navire. De nouvelles demandes sont attendues.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinique (France)	République dominicaine	289	non disponible
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretagne (France)	Malte	19 666	FF84 247 733
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (EAU)	Honduras	681	non disponible
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pirée (Grèce)	Grèce	10 815	aucune
12	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS (estimation)

Notes

- 1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 31 décembre 2000, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Dinar de Bahreïn	DB	0,5632
Dirham des EAU	Dh EAU	5,4868
Dollar des États-Unis	US\$	1,4938
Franc français	FF	10,4369
Mark allemand	DM	3,112
Won de la République de Corée	Won	1889,66
Yen japonais	¥	170,592

£1 = 1,14250 DTS ou 1 DTS = £0,875273

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1992 accepte la demande ou le montant indiqué.
- 3 Lorsque les demandes sont accompagnées de la mention 'versé', le chiffre indiqué correspond au montant effectivement versé par le Fonds de 1992 (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire du navire).

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)		Notes
Naufrage	inconnue			Jusqu'à présent, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée.
Rupture	14 000 (estimation)	Frais de nettoyage (approuvé)	FF7 650 421	De nouvelles demandes sont attendues. L'assureur du propriétaire du navire a versé des paiements provisoires d'un montant de FF32millions, correspondant à 50% des montants approuvés.
		Frais de nettoyage (réclamé)	FF22 737 513	
		Autres dommages aux biens (approuvé)	FF3 995 584	
		Autres dommages aux biens (réclamé)	FF16 855 426	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	FF40 151 694	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	FF68 224 159	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	FF30 016 294	
		Frais liés au tourisme (réclamé)	FF80 392 743	
		Autres pertes de recettes (approuvé)	FF2 295 392	
		Autres pertes de recettes (réclamé)	FF24 929 220	
			FF297 248 446	
Naufrage	100-200	Frais de nettoyage (réclamé)	Dh 7 042 717	
Incendie	inconnue			Le Fonds de 1992 estime que le <i>Slops</i> ne relève pas de la définition du terme 'navire'.
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i>		
		Frais de nettoyage (réclamé)	US\$160 000	
		<i>Malaisie</i>		
		Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$240 000	
		<i>Indonésie</i>		
		Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$3 760 000	
		Autres pertes de recettes (réclamé)	US\$9 400 000	
Dommages à l'environnement (réclamé)	<u>US\$140 000 000</u>			
	US\$153 160 000			

FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

PORTLAND HOUSE
STAG PLACE
LONDRES SW1E 5PN
ROYAUME-UNI

Téléphone: +44 20 7592 7100
Télécopie: +44 20 7592 7111
Adresse électronique: info@iopcfund.org
Site web: www.iopcfund.org