

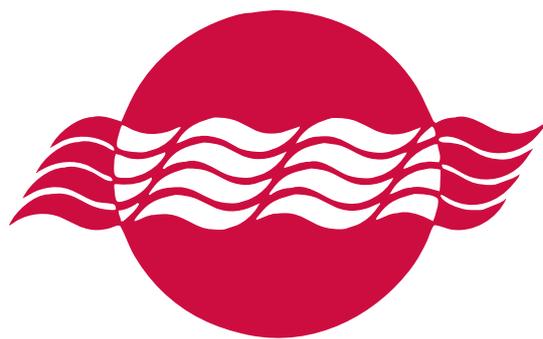
Rapport annuel *de* 2002



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 2002**



Photographie en première de couverture:
Prestige - Espagne

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:

European Space Agency	page 117
Foto Blanco	page 45
General marine Surveyors	page 62
ITOPF	couverture et pages 41, 55, 79, 84, 100 et 113
John Ross	pages 3, 9, 18, 21, 22, 23 et 30

Cartes:

ITOPF/IMPACT	page 95
--------------	---------

Graphiques:

FIPOL/IMPACT	pages 15, 27, 28 et 35
--------------	------------------------

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

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 de ces fonds en 2002.

La Convention de 1971 portant création du Fonds s'est éteinte le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre des États Membres est passé au-dessous de 25 et de ce fait ne s'applique plus aux sinistres survenus après cette date. Toutefois, tous les sinistres en suspens doivent faire l'objet d'un règlement avant que le Fonds de 1971 puisse être liquidé, ce qui peut prendre plusieurs années.

Le nombre des États Membres du Fonds de 1992 a continué d'augmenter et on compte désormais parmi eux de nombreux États qui n'étaient pas autrefois membres du Fonds de 1971.

Le sinistre du *Prestige*, qui s'est produit au large de l'Espagne en novembre 2002, a causé de graves dommages dus à la pollution et donnera naissance à d'importantes demandes d'indemnisation de la part des victimes du déversement. Le sinistre de l'*Erika*, survenu en France en 1999, a donné lieu à plus de 6 500 demandes d'indemnisation. La plupart de ces demandes ont fait l'objet d'une évaluation mais un grand nombre restent à régler. En 2002, il a été procédé à des règlements globaux pour toutes les questions en souffrance concernant les sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Nakhodka*. Des progrès notables ont également été réalisés dans la solution de divers autres sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître.

Le Groupe de travail du Fonds de 1992, créé pour déterminer si le régime international d'indemnisation doit être amélioré afin de répondre aux besoins de la société, a poursuivi sa tâche. Le projet de protocole qu'il a préparé en vue de la création d'un fonds complémentaire qui verserait des indemnités complémentaires au titre



Måns Jacobsson

de dommages provoqués par la pollution dans les États parties à ce protocole sera examiné par une conférence diplomatique qui se tiendra sous les auspices de l'Organisation maritime internationale, en mai 2003. Le Groupe de travail poursuivra ses délibérations l'année prochaine.

J'espère que les lecteurs de ce rapport le trouveront intéressant et qu'il les aidera à comprendre le rôle des FIPOL dans le cadre du régime international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures.

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 L'ancien régime et le 'nouveau' régime	14
2.2 Révision des plafonds d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds	16
3 Membres des FIPOL	17
3.1 Fonds de 1992	17
3.2 Fonds de 1971	18
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 organismes intéressés	19
5 Organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971	21
6 Liquidation du Fonds de 1971	24
6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds	24
6.2 Assurance-responsabilité du Fonds de 1971 en cas de nouveaux sinistres	24
6.3 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971	24
7 Administration des FIPOL	25
7.1 Secrétariat	25
7.2 États financiers pour 2001	25
7.3 États financiers pour 2002	26
7.4 Placement des fonds	26
7.5 Organe de contrôle de la gestion	26
8 Contributions	27
8.1 Le système de contributions	27
8.2 Contributions annuelles de 2001	28
8.3 Contributions annuelles de 2002	28
8.4 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles au fil des ans	29
9 Examen du régime international d'indemnisation	30
9.1 Groupe de travail intersessions	30
9.2 Protocole relatif au Fonds complémentaire	30
9.3 Activités menées en 2002	30
9.4 Poursuite des travaux	32
10 Règlement des demandes d'indemnisation	33
10.1 Renseignements d'ordre général	33
10.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation	33
10.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	34
10.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître	36
11 L'avenir	37

DEUXIÈME PARTIE

12	Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2002	41
13	Sinistres relevant du Fonds de 1971	42
13.1	<i>Vistabella</i>	42
13.2	<i>Aegean Sea</i>	42
13.3	<i>Braer</i>	47
13.4	<i>Keumdong N°5</i>	49
13.5	<i>Iliad</i>	51
13.6	<i>Sea Prince</i>	51
13.7	<i>Yeo Myung</i>	53
13.8	<i>Yuil N° 1</i>	54
13.9	<i>Sea Empress</i>	54
13.10	<i>Kriti Sea</i>	59
13.11	<i>Nakhodka</i>	60
13.12	<i>Nissos Amorgos</i>	67
13.13	<i>Katja</i>	72
13.14	<i>Evoikos</i>	72
13.15	<i>Pontoon 300</i>	74
13.16	<i>Al Jaziah 1</i>	78
13.17	<i>Alambra</i>	80
13.18	<i>Natuna Sea</i>	83
13.19	<i>Zeinab</i>	85
13.20	<i>Singapura Timur</i>	87
14	Sinistres relevant du Fonds de 1992	90
14.1	Sinistre survenu en Allemagne	90
14.2	<i>Nakhodka</i>	92
14.3	<i>Mary Anne</i>	92
14.4	<i>Dolly</i>	93
14.5	<i>Erika</i>	95
14.6	<i>Al Jaziah 1</i>	107
14.7	<i>Slops</i>	107
14.8	Sinistre survenu en Espagne	110
14.9	Sinistre survenu en Suède	110
14.10	<i>Natuna Sea</i>	111
14.11	<i>Baltic Carrier</i>	112
14.12	<i>Zeinab</i>	114
14.13	Sinistre survenu à la Guadeloupe	114
14.14	Sinistre survenu au Royaume-Uni	115
14.15	<i>Prestige</i>	116

ANNEXES

I	Structure des FIPOL	121
II	Note sur les états financiers publiés des Fonds de 1971 et de 1992	123
III	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	124
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	144
XI	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses: fonds général	145
XII	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses: fonds des grosses demandes d'indemnisation	146
XIII	Fonds de 1992: Bilan	147
XIV	Fonds de 1992: État de la trésorerie	148
XV	Fonds de 1971: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions reçues pendant l'année civile 2001 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1971 au 24 mai 2002	149
XVI	Fonds de 1992: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions reçues pendant l'année civile 2001 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2002	150
XVII	Fonds de 1971: résumé des sinistres	152
XVIII	Fonds de 1992: résumé des sinistres	174

PRÉFACE

En 2002, le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a vu de nouveau le nombre de ses membres augmenter notablement, ce qui montre l'intérêt que suscite le régime mondial d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Paradoxalement, la réussite du Fonds risque de se révéler être également son point faible. Les décisions régissant le Fonds ont établi à juste titre le principe de l'égalité de traitement pour ce qui est des indemnisations et des victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les États Membres tiennent vraiment à cette caractéristique fondamentale du régime. Mais toute médaille a deux faces: le même principe d'égalité s'applique aux obligations contractées par les États Membres bénéficiant de la protection du Fonds. Les règles établies dans la Convention, concernant notamment les rapports sur les hydrocarbures et la participation aux réunions, présupposent donc un engagement sans faille de la part de tous les États Membres pour que le régime d'indemnisation dans son ensemble fonctionne correctement. Je saisis cette occasion pour encourager tous les États Membres à participer pleinement à toutes les activités du Fonds.

Cette question revêt une importance encore plus grande lorsqu'on l'examine à la lumière du travail auquel procède actuellement le Groupe de travail du Fonds de 1992 chargé de l'examen du régime international d'indemnisation. En 2002, ce travail a connu une phase de consolidation après être parvenu, en très peu de temps, à un premier résultat excellent sous la forme d'un projet de protocole relatif à la création d'un fonds complémentaire et l'apport d'un éclaircissement important sur la recevabilité des demandes de remise en état de l'environnement. À mon avis, ce travail devra se poursuivre l'année prochaine si l'on veut maintenir un régime d'indemnisation mondial qui réponde utilement aux besoins de la communauté internationale. Ce faisant, nous pourrions nous appuyer sur la réussite du Fonds sans tomber dans le piège de la satisfaction des résultats déjà obtenus. Nous ne devons toutefois pas perdre de vue que la principale fonction que les FIPOL peuvent et doivent remplir dans le cadre d'un quelconque régime est d'assurer aux victimes une indemnisation prompte et adéquate. Si les États Membres parviennent à poursuivre ce travail dans l'esprit de coopération qui leur est habituel, je suis convaincu que l'activité des FIPOL sera



Willem Oosterveen

couronnée de succès pour de nombreuses années encore.

Les événements vraiment regrettables dont le navire-citerne *Prestige* a été la cause en novembre 2002, polluant de grandes étendues de littoral avec des effets notables sur la vie de milliers de victimes montrent bien, une fois de plus, le besoin de trouver de nouveaux moyens d'empêcher ce type de sinistre et l'intérêt d'un régime international d'indemnisation qui fonctionne bien. Bien entendu, le Fonds de 1992 fera tout son possible pour que les victimes de ce sinistre soient dédommagées aussi rapidement que possible en application des Conventions, selon la décision des États Membres.

Finalement, je crois pouvoir exprimer au nom de tous les États Membres ma sincère gratitude à l'Administrateur et aux autres membres du Secrétariat des FIPOL pour l'excellent travail accompli en 2002, sans oublier toutes les autres personnes qui ont contribué d'une manière ou d'une autre aux importantes activités menées par les FIPOL cette année. Le présent Rapport annuel donne une vue générale détaillée mais néanmoins accessible de ces activités.

**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).

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, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. La Convention de 1992 portant création du Fonds a donné naissance au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992).

La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002 et ne s'applique pas aux sinistres survenus après cette date. Toutefois, avant qu'il soit possible de liquider le Fonds de 1971, toutes les demandes en suspens formées au titre de sinistres survenus avant cette date dans des États Membres du Fonds de 1971 devront avoir été approuvées et acquittées et tous les avoirs restants devront avoir été répartis entre les contributeurs.

Il est à noter que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile demeure en vigueur et que 49 États sont toujours parties à cette Convention.

Certains d'entre eux sont également parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ce qui donne lieu à des relations contractuelles complexes.

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 dépend de la jauge de son navire.

Les FIPOL ont pour fonction d'offrir une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les États Membres lorsque ces victimes 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 £51 millions ou US\$82 millions)¹. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 135 millions de DTS (soit environ £114 millions or US\$183 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire ou son assureur. Ce plafond sera porté à 203 millions de DTS (environ £171 millions ou US\$276 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date.

Le Fonds de 1992 est doté d'une Assemblée composée des représentants de tous les États Membres et d'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 formées contre cette organisation, lorsque l'Administrateur des FIPOL n'est pas habilité à y procéder. Le Fonds de 1971 est doté d'un Conseil d'administration qui traite à la fois des questions administratives et des questions relatives aux sinistres.

¹ Dans le présent rapport, les montants ont été convertis aux taux de change en vigueur le 31 décembre 2002, soit 1 DTS = £0,84438 ou US\$1,35925.

2 LE CADRE JURIDIQUE

2.1 L'ancien régime et le 'nouveau' régime

Champ d'application

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds s'appliquent aux dommages par pollution imputables à un déversement d'hydrocarbures 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 raisonnables de sauvegarde, 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 de 1971 portant création du Fonds 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

navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes sur ballast. Les Conventions de 1992 s'appliquent, elles, aux déversements d'hydrocarbures de soute provenant de navires-citernes à l'état lège, sous réserve qu'il y ait à bord des résidus d'une cargaison d'hydrocarbures persistants. 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.

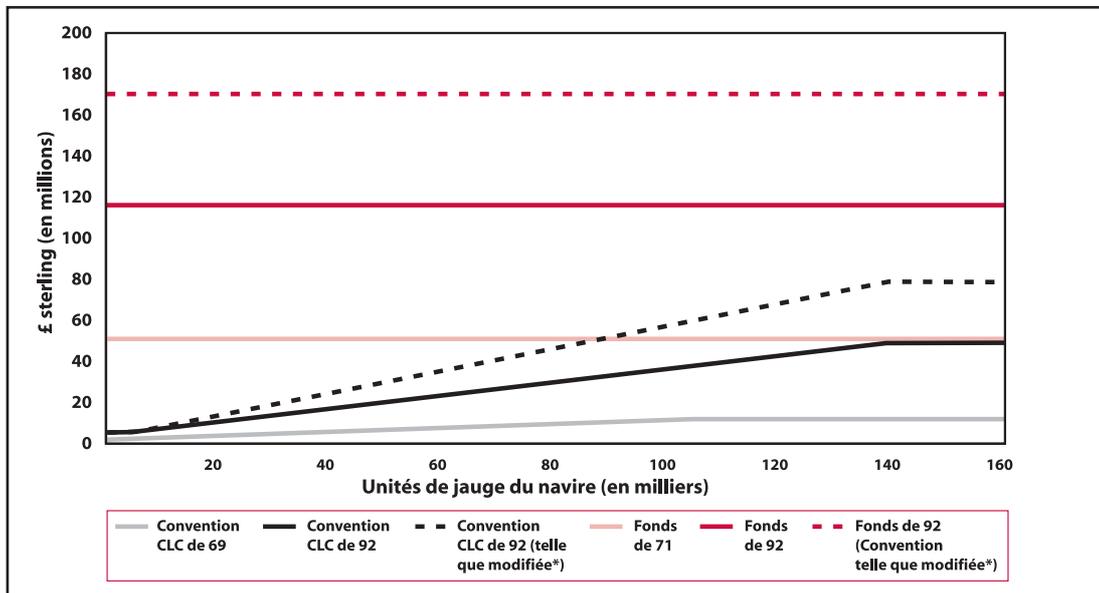
Responsabilité du propriétaire du navire

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 déchargé de sa responsabilité que s'il prouve que:

- le dommage résulte d'un acte de guerre, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'une catastrophe naturelle grave, ou
- le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, 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) (£112 ou US\$181) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£12 millions ou US\$19 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 (£2,5 millions ou US\$4,1 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 3 millions de DTS (£2,5 millions ou US\$4,1 millions) plus 420 DTS (£355 ou US\$571) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités; et



Plafonds fixes par les Conventions

- c) 59,7 millions de DTS (£50 millions ou US\$81 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit une procédure simplifiée pour relever ces limites (voir la section 2.2).

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 téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Assurance obligatoire

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.

Canalisation de la responsabilité

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 (le capitaine du navire ou son équipage, par exemple). Quant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, elle interdit l'introduction de demandes non seulement contre les préposés ou mandataires du propriétaire, mais aussi contre le pilote, l'affrètement (y compris un affrètement 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. La partie visée est toutefois déchu du droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Les obligations des FIPOL

Dans les cas ci-après, 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:

* À partir du 1er novembre 2003 - voir la section 2.2

- les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est limitée par la Convention sur la responsabilité civile applicable
- 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
- le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable parce que le dommage a pour cause une catastrophe naturelle grave ou résulte en totalité d'un acte délibéré ou d'une omission commis par un tiers avec l'intention de causer un dommage, ou de la négligence des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant global de 60 millions de DTS (£51 millions ou US\$82 millions). Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement donné est de 135 millions de DTS (£114 millions ou US\$183 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable. La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit une procédure simplifiée qui permet de relever le montant maximal payable par le Fonds de 1992 (voir section 2.2).

En vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, 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 de 1992 portant création du Fonds.

Prescription

Les demandes d'indemnisation en vertu des Conventions sur la responsabilité civile et des Conventions portant création de l'un ou l'autre Fonds sont frappées de prescription (forcloses) à défaut d'introduction d'une action en justice contre le propriétaire du navire et son assureur et contre le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992 dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu et, en tout état de cause, dans les six ans à compter de la date du sinistre.

Compétence et mise à exécution des jugements

Les tribunaux de l'État ou des États où la pollution a eu lieu ont compétence exclusive pour ce qui est des actions en réparation introduites en vertu des Conventions contre le propriétaire du navire, son assureur et les FIPOL. Tout jugement prononcé par un tribunal compétent en vertu de la convention applicable qui est exécutoire dans l'État d'origine et qui, dans cet État, n'est plus susceptible de recours sera reconnu par les autres États contractants et exécutoire dans ces États.

Structure et financement

La structure et le financement des FIPOL sont décrits dans les sections 7 et 8.

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

À sa session d'octobre 2000, le Comité juridique de l'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 de 1992 portant création du Fonds, 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.

Les plafonds ainsi relevés seront les suivants:

- a) 4 510 000 DTS (£3,8 millions ou US\$6,1 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 4 510 000 DTS (£3,8 millions ou US\$6,1 millions) plus 631 DTS (£533 ou US\$858) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités; et
- c) 89 770 000 DTS (£76 millions ou US\$122 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités.

L'amendement de la Convention de 1992 portant création du Fonds portera à 203 millions de DTS (£171 millions ou US\$276 millions) le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992.

3 MEMBRES DES FIPOL

3.1 Fonds de 1992

La Convention de 1992 portant création du Fonds est entrée en vigueur le 30 mai 1996 à l'égard de neuf États. Fin 2002, le Fonds de 1992 comptait 74 États Membres. Dix autres États ont adhéré au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds,

ce qui portera le nombre des États Membres à 84 à la fin de 2003, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau suivant.

L'on s'attend à ce qu'un certain nombre d'autres États deviennent membres du Fonds de 1992 dans un proche avenir.

74 ÉTATS À L'ÉGARD DESQUELS LE PROTOCOLE DE 1992 MODIFIANT LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CRÉATION DU FONDS EST EN VIGUEUR (ET QUI SONT DONC MEMBRES DU FONDS DE 1992)

Algérie	Fédération de Russie	Oman
Allemagne	Fidji	Panama
Angola	Finlande	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Antigua-et-Barbuda	France	Pays-Bas
Argentine	Géorgie	Philippines
Australie	Grèce	Pologne
Bahamas	Grenade	Portugal
Bahreïn	Îles Marshall	Qatar
Barbade	Inde	République de Corée
Belgique	Irlande	République dominicaine
Belize	Islande	Royaume-Uni
Cambodge	Italie	Saint-Vincent-et-les-Grenadines
Cameroun	Jamaïque	Seychelles
Canada	Japon	Sierra Leone
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Kenya	Singapour
Chypre	Lettonie	Slovénie
Colombie	Libéria	Sri Lanka
Comores	Lituanie	Suède
Croatie	Malte	Tonga
Danemark	Maroc	Trinité-et-Tobago
Djibouti	Maurice	Tunisie
Dominique	Mexique	Turquie
Émirats arabes unis	Monaco	Uruguay
Espagne	Norvège	Vanuatu
	Nouvelle-Zélande	Venezuela

10 ÉTATS QUI ONT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT D'ADHÉSION, MAIS À L'ÉGARD DESQUELS LE PROTOCOLE DE 1992 MODIFIANT LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CRÉATION DU FONDS N'ENTRERA EN VIGUEUR QU'À LA DATE INDIQUÉE

Brunéi Darussalam	31 janvier 2003	Gabon	31 mai 2003
Samoa	1er février 2003	Congo	7 août 2003
Mozambique	26 avril 2003	Guinée	2 octobre 2003
Madagascar	21 mai 2003	Tanzanie	19 novembre 2003
Nigéria	24 mai 2003	Namibie	18 décembre 2003

3.2 Fonds de 1971

Comme cela est mentionné plus haut, la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre d'États Membres est devenu inférieur à 25, et elle n'est pas applicable aux sinistres survenus après cette date. Le Fonds de 1971 ne compte plus aucun État Membre. Concernant la liquidation du Fonds de 1971, il convient de se reporter à la section 6.

Neuf des 24 États qui étaient membres du Fonds de 1971 au 24 mai 2002 ont adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cependant, ce n'est pas encore le cas de 15 États, à savoir : Albanie, Bénin, Côte d'Ivoire, Estonie, Gambie, Ghana, Guyana, Koweït, Malaisie, Maldives, Mauritanie, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Tuvalu et Yougoslavie. L'on espère que ces États ratifieront sous peu la Convention de 1992 portant création du Fonds.



Session de l'Assemblée

4 RELATIONS EXTÉRIEURES

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

Le Secrétariat n'a pas relâché ses efforts visant à multiplier le nombre des États Membres du Fonds de 1992 et, à cette fin, l'Administrateur et plusieurs de ses collaborateurs se sont rendus dans divers États non membres. Ils ont également participé à des séminaires, conférences et ateliers dans divers pays et ont fait des conférences sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais aussi sur le fonctionnement du Fonds de 1992. 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.

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 en 2002 dans plusieurs États Membres du Fonds de 1992, s'entretenant avec des représentants des pouvoirs publics au sujet des Conventions et du fonctionnement du Fonds de 1992.

L'Administrateur et d'autres membres du Secrétariat ont aussi eu des entretiens avec des représentants des pouvoirs publics d'États non membres à l'occasion de réunions tenues à l'OMI, en particulier pendant les sessions du Conseil et du Comité juridique de l'OMI.

Tous les anciens États Membres du Fonds de 1971 bénéficient du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992. De plus, l'Assemblée du Fonds de 1992 a accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'États non membres. La liste des États qui, à la fin de 2002, n'étaient pas membres du Fonds de 1992 mais avaient le statut d'observateur auprès de celui-ci figure dans le tableau ci-après.

4.2 Relations avec les organisations internationales et les organismes 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)
- Commission 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.

ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIAIRE DU STATUT D'OBSERVATEUR

Arabie saoudite	États-Unis	République islamique d'Iran
Brésil	Guinée	République populaire démocratique de Corée
Chili	Liban	Samoa
Congo	Madagascar	Tanzanie
Égypte	Namibie	
Équateur	Pérou	

En 2002, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions du Conseil et du Comité juridique de l'OMI et autres organes de l'OMI qui traitent de questions intéressant les Fonds.

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après se sont vu accorder le statut d'observateur auprès des FIPOL:

- 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 Ltd (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)

De plus, la Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM) et le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) sont dotés du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992.

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

Le Fonds de 1992 a une Assemblée composée de tous les États Membres et un Comité exécutif lui-même composé de quinze États Membres élus par l'Assemblée. Ce Comité a pour principale fonction d'approuver les règlements des demandes d'indemnisation lorsque l'Administrateur des FIPOL n'est pas autorisé à procéder à ces règlements.

En 1998 il est devenu évident que les organes directeurs du Fonds de 1971 institué conformément à la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir l'Assemblée et le Comité exécutif, risquaient dans un avenir proche de ne plus pouvoir réunir le quorum nécessaire. L'Assemblée a donc adopté une résolution portant création d'un Conseil d'administration qui agirait au nom de l'Assemblée lorsque cette dernière n'obtiendrait pas le quorum nécessaire. Depuis 1998, le Conseil d'administration (qui n'est soumis à aucune règle de quorum) a assumé les fonctions de l'Assemblée et du Comité exécutif et traite donc aussi bien des questions administratives que de celles relatives aux sinistres.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu une session du 30 avril au 3 mai 2002 et une autre du 15 au 18 octobre 2002 sous la présidence de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas).

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu quatre sessions en 2002. Les trois premières se sont déroulées sous la présidence de M. Gaute Sivertsen (Norvège) du 29 avril au 3 mai, les 2 et 3 juillet et les 14 et 18 octobre 2002. La quatrième session s'est tenue le 18 octobre 2002 sous la présidence de

M. Jerry Rysanek (Canada). Les principales décisions adoptées par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions sont reproduites à la section 14 consacrée aux sinistres en cause.

Le Conseil d'administration a tenu des sessions du 29 avril au 3 mai 2002, les 2 et 3 juillet 2002 et du 14 au 18 juillet 2002. Ces sessions étaient présidées par M. Raja Malik (Malaisie). Sauf lors des sessions d'octobre 2002, les grandes décisions prises par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 concernaient des sinistres relevant du Fonds de 1971. Ces décisions sont reproduites à la section 13 consacrée aux sinistres en cause.

Décisions relatives aux deux organisations

Aux sessions d'octobre 2002, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont pris les grandes décisions suivantes.

- L'Assemblée et le Conseil d'administration ont pris note avec satisfaction du rapport du Commissaire aux comptes ainsi que de son opinion sur les états financiers du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 et également du fait que le Commissaire avait procédé à une analyse rigoureuse des opérations et des comptes financiers conformément aux normes et aux meilleures pratiques en matière d'audit. L'Assemblée du Fonds de 1992 a aussi pris note avec une satisfaction toute particulière du fait que le Commissaire aux comptes s'était livré à un examen approfondi des accusations de fraude qui avaient été formulées à l'égard du Bureau des demandes d'indemnisation et du Fonds de 1992 dans le cadre du sinistre de l'*Erika* et que, selon l'assurance donnée par le Commissaire, ces accusations étaient sans fondement. Les organes directeurs ont approuvé les comptes pour la période financière allant du 1er janvier au 31 décembre 2001 (voir la section 7.2).
- Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni a été de nouveau nommé en tant que Commissaire aux comptes des Fonds de 1971 et de 1992 pour un mandat de quatre ans à partir de la période financière 2003.
- Les crédits budgétaires pour 2003 ont été approuvés, les frais administratifs destinés au Secrétariat commun s'élevant au total £3 012 857.



Gaute Sivertsen

- Les organes directeurs ont de nouveau examiné la situation créée par la non-soumission par un certain nombre d'États de rapports sur les hydrocarbures qui continue d'être une source grave de préoccupation, étant donné qu'en l'absence de rapports sur les hydrocarbures, le Secrétariat ne pouvait remettre aux contributeurs appartenant à l'État n'ayant pas soumis de rapports de factures correspondant à leurs contributions (voir la section 8.1).
- À leurs sessions d'octobre 2001, les organes directeurs avaient décidé de créer un organe de gestion commun aux deux fonds. Lors de leurs sessions d'avril/mai 2002, ils ont décidé que cet organe commun devrait se composer de sept membres qu'ils éliraient: l'un s'intitulerait Président et serait désigné par les États Membres, cinq s'intituleraient membres individuels et seraient également désignés par les États Membres et enfin un s'intitulerait membre individuel sans relation avec les organisations, serait doté de connaissances et d'expérience en matière d'audit et serait désigné par le président de chaque organe directeur concerné.
- À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs ont élu les membres suivants à l'organe de gestion commun pour un

mandat de trois ans: M. Charles Coppolani (France), Président, M. Eugenio Conte (Italie), M. Maurice Jaques (Canada), M. Heikki Muttillainen (Finlande), M. Reinhard Renger (Allemagne), M. Hisashi Tanikawa (Japon) et M. Nigel Macdonald en tant que membre sans relation avec les organisations.

Décisions relatives au seul Fonds de 1992

- En avril/mai, l'Assemblée a étudié le financement d'une Conférence diplomatique organisée par l'OMI pour adopter un Protocole qui complète la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Ce protocole instituerait un Fonds complémentaire d'indemnisation (voir la section 9). L'Assemblée a décidé de fournir à l'OMI les fonds nécessaires au financement de la Conférence diplomatique, fonds que l'OMI a évalués à £56 500, étant entendu que le montant versé à cette organisation serait remboursé, avec intérêt, au Fonds de 1992 par le Fonds complémentaire lorsque le Protocole portant création de ce fonds serait entré en vigueur. La Conférence diplomatique se tiendra du 12 au 16 mai 2003.



- En octobre 2002, l'Assemblée du Fonds de 1992 a élu les États suivants au Comité exécutif de ce fonds:

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

- En octobre 2002, l'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement pour 2002 des contributions annuelles destinées au fonds général pour un montant de £3 millions et d'autres destinées au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* pour un montant de £28 millions, contributions qui devaient être versées au plus tard le 1er mars 2003 (voir la section 8.3).
- L'Assemblée a approuvé un texte révisé de la section du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 consacrée aux dommages causés à l'environnement et à l'indemnisation des dépenses afférentes aux études sur les conséquences d'un déversement et des mesures de remise en état, texte qui avait été proposé par le Groupe de travail intersessions, visé à la section 9.1. Une nouvelle version du Manuel des demandes d'indemnisation contenant la section modifiée a été publiée en novembre 2002.
- L'Assemblée, dans le souci de permettre que le Fonds de 1992 continue de fonctionner, a adopté une résolution conformément à laquelle un Conseil d'administration serait créé si l'Assemblée, lors d'une session future, se révélait dans l'impossibilité de réunir le quorum nécessaire.
- L'Assemblée a pris note de l'évolution de la situation en ce qui concerne la ratification et la mise en oeuvre de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au



Raja Malik

transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD). Elle a relevé que le Secrétariat mettait la dernière main à l'élaboration d'un système visant à aider à identifier et signaler les hydrocarbures donnant lieu à contribution en vertu de la Convention SNPD et que la base de données comprendrait toutes les substances répondant aux critères des substances nocives et potentiellement dangereuses. L'Administrateur a été chargé d'établir un document sur les travaux préparatoires administratifs qu'il serait nécessaire d'entreprendre pour mettre en place le Fonds SNPD avant la session d'octobre 2003 de l'Assemblée.

Décisions relatives au seul Fonds de 1971

- En octobre 2002, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de mettre en recouvrement pour 2002 des contributions annuelles d'un montant total de £21 millions, la totalité des prélèvements devant être différée et facturée, autant que nécessaire, pendant le deuxième semestre de 2003 (voir la section 8.3).
- Le Conseil d'administration a approuvé un crédit budgétaire de £250 000 au titre des dépenses concernant la seule liquidation du Fonds de 1971.

6 LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds

Comme indiqué à la section 3.2, la Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002 et ne s'applique plus aux sinistres survenus après cette date.

L'abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds n'entraîne pas la liquidation du Fonds de 1971 car celui-ci doit s'acquitter de ses obligations en ce qui concerne les sinistres en suspens ce qui risque de prendre plusieurs années. Des mesures seront prises pour que le Fonds de 1971 soit vraiment liquidé et dissous.

6.2 Assurance-responsabilité du Fonds de 1971 en cas de nouveaux sinistres

En octobre 2000, le Fonds de 1971 a contracté une assurance couvrant ses responsabilités au titre d'indemnités et de prise en charge financière jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (£51 millions) pour chaque sinistre se produisant pendant la période allant du 25 octobre 2000 au 24 mai 2002 (ainsi que les frais de justice et les honoraires d'experts), assortie d'une franchise de 250 000 DTS (£211 000) par sinistre. Pendant la période allant du 1er janvier au 24 mai 2002 aucun sinistre ne s'est produit amenant à recourir à cette assurance.

6.3 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971

Le Conseil d'administration a décidé en octobre 2000 qu'il ne conviendrait pas de nommer un liquidateur au sens normal du terme pour s'occuper de la liquidation du Fonds de 1971 mais que la liquidation devrait être effectuée par les organes du Fonds de 1971.

À sa session d'avril/mai 2002, le Conseil d'administration a décidé qu'il devait continuer d'administrer le Fonds de 1971 après le 24 mai 2002. Il a également décidé que tous les États qui avaient été à un moment ou à un autre membres du Fonds de 1971 étaient en droit de voter au Conseil, si ce n'est que pour les questions relatives aux sinistres, les États seraient habilités à voter seulement au sujet des sinistres qui se seraient produits lorsque l'État en cause était membre du Fonds de 1971.

En octobre 2002, le Conseil administration a examiné certaines questions dont il faudra s'occuper au cours de la période de liquidation, à savoir le calendrier de règlement de toutes les demandes d'indemnisation en souffrance concernant les sinistres en suspens et les actions récursoires entreprises par le Fonds de 1971 au sujet de certains sinistres. Il a également examiné la répartition entre les contribuables d'excédents du fonds général, s'il y en a, et de certains fonds des grosses demandes d'indemnisation. Il a été décidé de poursuivre l'examen de ces questions à la session d'octobre 2003 du Conseil d'administration.

Le Conseil d'administration a également réfléchi aux mesures qu'il conviendrait de prendre à l'égard des contribuables ayant des arriérés et au problème dû à ce qu'un certain nombre d'États ne se sont pas acquittés des obligations contractées en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et aux termes desquelles ils sont tenus de faire rapport sur les volumes d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution. L'Administrateur a été chargé d'étudier, en procédant à une analyse coût-bénéfice, lesquels des contribuables défaillants devraient être poursuivis devant les tribunaux pour retard de paiement et d'entreprendre, le cas échéant, une action en justice contre les débiteurs défaillants.

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, lui aussi commun aux deux organisations. Tout au long de 2002, le Secrétariat, une fois de plus, a dû faire face 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.

Les FIPOL continuent de faire appel à des consultants extérieurs pour s'assurer des conseils d'ordre technique ou juridique, mais aussi en matière de gestion. 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 et, de manière plus générale, d'aider les demandeurs.

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 dans les cas de pollution par les hydrocarbures, les Fonds ont, en général, recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), qui s'appuie en outre sur un réseau d'experts techniques basés un peu partout dans le monde.

Les organes directeurs ont rappelé l'importance qu'ils attachaient au renforcement des activités du Secrétariat dans le domaine des relations publiques. Dans cette optique, les FIPOL continuent d'étoffer le site web, notamment en travaillant sur les versions espagnole et française du site.

7.2 États financiers pour 2001

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2001 ont été approuvés par les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds à leurs sessions d'octobre 2002.

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) (£850 000) et, celui payable par le Fonds de 1992, 4 millions de DTS (£3,4 millions).

Fonds de 1971

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général ou un fonds des grosses demandes d'indemnisation en 2001.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation durant cette période se sont élevées à £20,5 millions. Trois sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: le *Braer*, le *Sea Prince* et le *Sea Empress*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 2001 figure à l'annexe VII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £168 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 19 sinistres.

Fonds de 1992

Des contributions ont été perçues pour le fonds général (à hauteur de £7,5 millions en 2001), pour les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Nakhodka* (£17 millions) et pour l'*Erika* (£25 millions), en 2001.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation en 2001 se sont élevées à £34,7 millions. Ce sont les sinistres du *Nakhodka* et de l'*Erika* qui représentent l'essentiel de ces dépenses.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 2001 figure à l'annexe XIII, de même que le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif exigible était estimé à £142 millions, pour les demandes d'indemnisation nées de 11 sinistres.

7.3 États financiers pour 2002

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2002 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2003, puis présentés aux organes directeurs respectifs pour approbation à leurs sessions d'octobre 2003. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel 2003 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 de chaque Fonds, 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.

Placements

En 2002, les FIPOL ont effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier au Royaume-Uni. Au 31 décembre 2002, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £63 millions et, celui du Fonds de 1992, à £123 millions. Ces bilans doivent encore être vérifiés. Les intérêts perçus en 2002 sur les placements se sont élevés à £3,2 millions, sur un capital de £75 millions en moyenne pour le Fonds de 1971, et à £4,2 millions, sur un capital de £108 millions en moyenne pour le Fonds de 1992.

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, élus tous les ans par les organes directeurs.

7.5 Organe de contrôle de la gestion

Comme cela est mentionné à la section 5, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont mis en place un organe de contrôle de la gestion, commun aux deux Fonds et ayant le mandat suivant.

L'Organe de contrôle de la gestion a pour mission:

- a) d'analyser l'efficacité dont les organisations font preuve en ce qui concerne les questions importantes: questions financières, contrôle interne, procédures opérationnelles et gestion des risques;
- b) de faire mieux comprendre au sein des organisations le rôle du contrôle de gestion, d'améliorer l'efficacité et de constituer le lieu de discussion où sont examinées les questions de contrôle interne, de procédures opérationnelles, y compris les questions soulevées dans le rapport du Commissaire aux comptes;
- c) de discuter avec le Commissaire aux comptes de la nature et de l'étendue de chaque vérification à venir;
- d) d'examiner les états et les rapports financiers des organisations;
- e) d'examiner tous les rapports pertinents du Commissaire aux comptes, y compris les rapports sur les états financiers des organisations; et
- f) de formuler les recommandations appropriées à l'intention de l'Assemblée.

L'organe de contrôle de la gestion a tenu sa première réunion en octobre 2002 et pris certaines décisions concernant ses procédures et son programme de travail.

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.

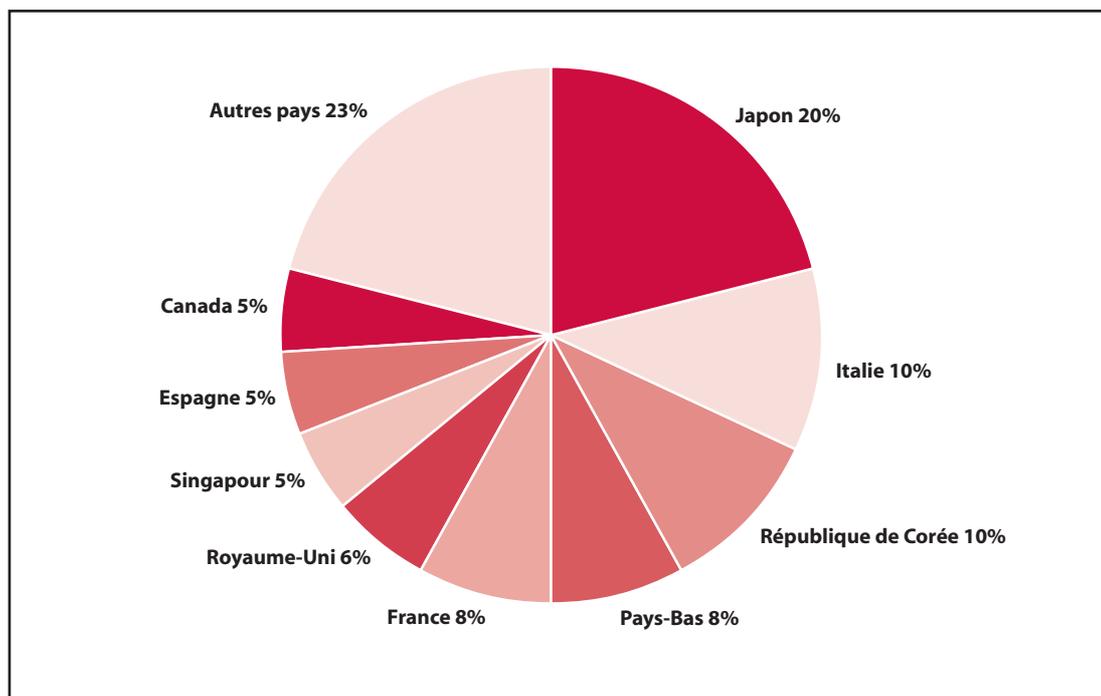
Non soumission de rapports sur les hydrocarbures

La question du défaut de soumission de rapports sur les hydrocarbures par certains États Membres a été examinée par les organes directeurs des Fonds aux sessions d'octobre 2002. Aux dates auxquelles ces sessions ont eu lieu, 19 Membres du Fonds de 1992 et 16 anciens Membres du Fonds de 1971 n'avaient pas soumis de rapport

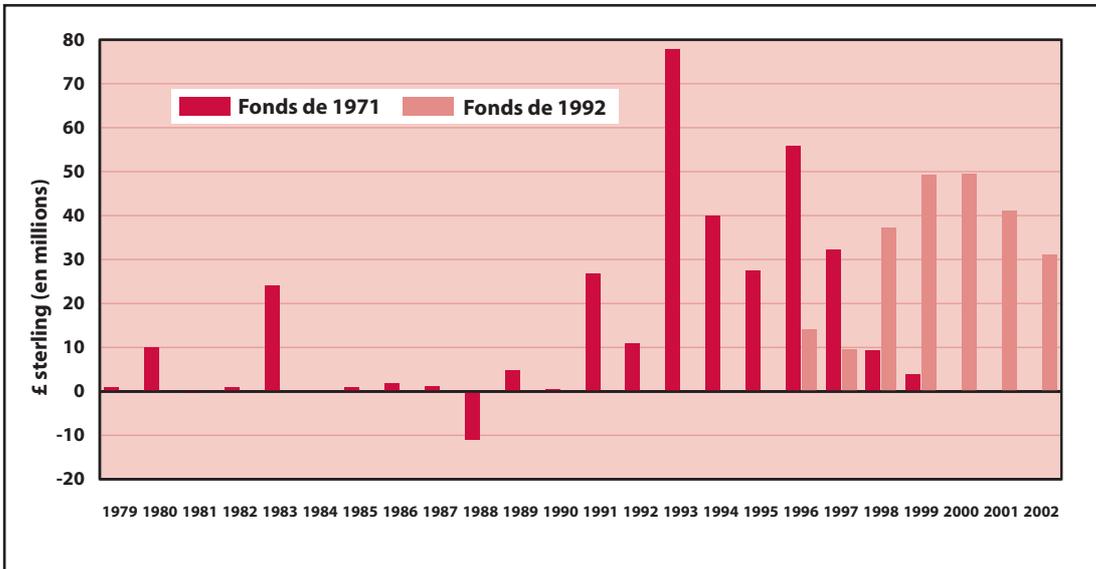
sur les hydrocarbures pour l'année 2001. En outre, 12 des retardataires de l'ancien Fonds de 1971 accusaient un retard de quatre à 14 ans. Deux de ces États sont déjà Membres du Fonds de 1992 et trois autres États le deviendront en 2003.

Les organes directeurs ont de nouveau exprimé leur inquiétude quant au nombre d'États Membres qui n'avaient pas respecté leurs obligations conventionnelles de soumettre un rapport sur les hydrocarbures. Ils ont souligné en outre qu'il était capital pour le bon fonctionnement du régime d'indemnisation mis en place par les Conventions portant création des Fonds que les États soumettent ces rapports.

Les organes directeurs ont reconnu qu'il leur incombait de trouver des solutions innovantes à ce problème dans les limites des Conventions puis d'aider le Secrétariat à mettre en œuvre ces solutions. Il a été rappelé que la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures avait été inscrite sur la liste des points à examiner par le Groupe de travail intersessions mis en place par l'Assemblée du Fonds de 1992 (voir section 9) et que les États étaient tenus de soumettre des propositions concrètes sur cette question.



Fonds de 1992: contributions de 2002 au fonds général



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

Contributions annuelles

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.

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 Contributions annuelles de 2001

En octobre 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de percevoir des contributions annuelles au fonds général à hauteur d'un montant de £3,2 millions et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos* pour un montant de £21 millions, intégralement différées.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre en recouvrement pour 2001 des contributions au fonds général d'un montant total de £5 millions, exigible le 1er mars 2002. L'Assemblée a décidé également de mettre en recouvrement la somme de £11 millions pour le compte du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le

Nakhodka et la somme de £46 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, dont la totalité pour le premier et £25 millions pour le second seraient exigibles au 1er mars 2002, et dont le reliquat pour l'*Erika* (soit £21 millions) 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 cours de la seconde moitié de 2002. En juin 2002, il a décidé de ne facturer aucun montant différé des contributions à l'un et l'autre Fonds.

8.3 Contributions annuelles de 2002

En octobre 2002, le Conseil d'administration a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions au fonds général. Il a décidé en outre d'en mettre en recouvrement, à raison d'un montant total de £21 millions, pour le compte du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos*, dont la totalité serait différée. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait de facturer une partie ou la totalité des montants différés pour paiement au cours de la seconde moitié de 2003.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre en recouvrement pour 2002 des contributions au fonds général d'un montant £3 millions et la somme de £28 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, dont la totalité serait exigible au 1er mars 2003. Les contributions 2002 au fonds général ont été

calculées à partir des volumes d'hydrocarbures reçus en 2001 dans les États Membres. La part des États Membres dans les contributions 2002 à ce fonds est indiquée dans le graphique page 27

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

Le détail des contributions annuelles des Fonds de 1971 et de 1992 pour 2001 et 2002 figure dans le tableau qui se trouve ci-dessous.

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 sur l'autre, comme le montre le graphique page 28.

Des appels de contributions lancés par le Fonds de 1971 au fil des ans, £895 600 restaient impayés au 31 décembre 2002. Quant à ceux lancés par le Fonds de 1992 depuis sa création en 1996, £190 500 restaient impayés à cette date. Le montant total mis en recouvrement au fil des années est de £331 millions pour le Fonds de 1971 et de £201 millions pour le Fonds de 1992. Les arriérés représentent donc 0,27% et 0,095% respectivement, des montants mis en recouvrements.

En octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 se sont dits satisfaits de la situation s'agissant du paiement des contributions.

CONTRIBUTIONS AUX FONDS DE 1971 ET 1992 POUR 2001 ET 2002

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	2001	octobre 2001	1er appel de contributions	Aucun appel de contributions				
			2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions				
	2002	octobre 2002	1er appel de contributions	Aucun appel de contributions				
			2ème appel de contributions	<i>Nissos Amorgos</i> Venezuela	21 000 000 Maximum ²	1996	0,0170871	
FONDS DE 1992	2001	octobre 2001	1er appel de contributions	Fonds général	5 000 000	2000	0,0039182	
				<i>Nakhodka</i> Japon	11 000 000	1996	0,0165271	
				<i>Erika</i> France	25 000 000	1998	0,0223985	
	2002	octobre 2002	1er appel de contributions	2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions			
				1er appel de contributions	Fonds général	3 000 000	2001	0,0023192
				<i>Erika</i> France	28 000 000	1998	0,0250863	
			2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions				

² À facturer pour autant que cela soit nécessaire pour paiement au cours du deuxième semestre de 2003

9 EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

9.1 Groupe de travail intersessions

En avril 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 a établi un Groupe de travail intersessions chargé d'examiner le régime international d'indemnisation créé en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Groupe de travail a élu M. Alfred Popp QC (Canada) à sa présidence.

9.2 Protocole relatif au Fonds complémentaire

La première tâche confiée au Groupe de travail a été l'élaboration d'un projet de Protocole visant à établir un troisième niveau d'indemnisation, à caractère facultatif, au moyen d'un Fonds complémentaire qui, en cas de dommages causés par la pollution dans les États devenus parties au Protocole, fournirait une indemnisation au-delà de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds complémentaire serait financé à partir de contributions versées par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans ces États. En octobre 2001, l'Assemblée a approuvé le texte du projet de Protocole qui a été soumis au Secrétaire général de l'OMI en demandant que cette dernière réunisse une Conférence diplomatique chargée d'étudier le projet de Protocole dans les meilleurs délais. Après que le Comité juridique de l'OMI a approuvé le texte du projet de Protocole, le Conseil de cette organisation a décidé à sa session de juin 2002 de charger le Secrétaire général de convoquer cette conférence. Celle-ci se tiendra du 12 au 16 mai 2003.

9.3 Activités menées en 2002

À sa session d'octobre 2001, l'Assemblée a fixé au Groupe de travail le mandat révisé suivant:

- poursuivre l'échange de vues sur la nécessité et la possibilité d'améliorer encore le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1992 portant création du Fonds en examinant des questions qui avaient déjà été cernées par le Groupe de travail et n'avaient pas encore été réglées;

- faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée sur l'avancement de ses travaux et formuler les recommandations qu'il estimera appropriées.

Durant sa réunion d'avril/mai 2002, le Groupe de travail s'est penché sur deux questions: les dommages causés à l'environnement et la responsabilité des propriétaires de navires. Il a également examiné les autres procédures de règlement des différends et l'application uniforme des Conventions.

Dommages causés à l'environnement

En avril/mai 2002, le Groupe de travail a étudié les critères à appliquer en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts des études sur les effets des déversements sur l'environnement et des coûts des mesures de remise en état de l'environnement pollué. Le Groupe de travail a préparé un texte révisé de la section pertinente du Manuel des demandes d'indemnisation. Le texte révisé a été approuvé par l'Assemblée à sa session d'octobre 2002. Le texte révisé a apporté des éclaircissements sur les critères à appliquer en ce qui concerne ces demandes, dans le cadre juridique de la définition de l'expression 'dommage par pollution' utilisée dans les Conventions de 1992. La version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation a été publiée en novembre 2002.



Alfred Popp QC

Responsabilité des propriétaires de navires

Lorsqu'en avril/mai 2002, le Groupe de travail a discuté de la question de savoir si des modifications devaient être apportées aux dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile concernant la responsabilité des propriétaires de navires et les questions connexes, il est devenu évident qu'une divergence d'opinion fondamentale existait à ce sujet.

Les représentants des propriétaires de navires et leurs assureurs étaient d'avis que les questions relatives à la responsabilité des propriétaires ne devaient pas être rouvertes car pareille mesure serait préjudiciable à la position des victimes de la pollution par les hydrocarbures. On a fait valoir que les Conventions de 1992 visaient à mettre en place un régime d'indemnisation efficace et ne concernaient pas la qualité du transport en mer ni la répression des parties en faute. On a également soutenu que toute modification des dispositions relatives à la responsabilité des propriétaires entraînerait de sérieux problèmes de droit conventionnel. L'accent a été mis sur le fait qu'il était de la plus haute importance de maintenir un équilibre équitable entre les fardeaux imposés aux deux secteurs concernés, à savoir les armateurs et les chargeurs. Il a été signalé que, d'après une analyse des déversements d'hydrocarbures effectuée pour la période 1990 - 1999, le régime actuel s'est traduit par un partage équitable de la charge entre ces deux groupes d'intérêts. Une proposition formulée par les armateurs tendant à relever, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux petits navires pour qu'il soit d'environ 20 millions de DTS (£17 millions) maintiendrait cet équilibre et la question devrait être réexaminée à la lumière de l'expérience acquise trois à cinq ans après l'entrée en vigueur du Protocole proposé portant création d'un Fonds complémentaire.

Les représentants du secteur pétrolier ont soutenu que le régime international d'indemnisation doit permettre de dédommager rapidement les victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mais que ce régime devait également être conforme à l'objectif général tendant à améliorer la sécurité maritime et à réduire le nombre de déversements d'hydrocarbures. On a souligné qu'il incombait exclusivement au propriétaire du navire de s'assurer que son navire était sûr et en état de naviguer. Il a été suggéré que ce dernier objectif pourrait se voir compromis par la création du Fonds

complémentaire dans la mesure où celui-ci ne serait financé que par les réceptionnaires d'hydrocarbures. En outre, on a avancé comme argument qu'un Fonds complémentaire financé en permanence par les réceptionnaires d'hydrocarbures ne ferait que fausser l'équilibre entre les contributions au régime versées par les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures. De l'avis du secteur pétrolier, pareil Fonds complémentaire protégerait également les propriétaires de navires de qualité médiocre contre les conséquences de leurs agissements et ne les encouragerait donc pas à améliorer la qualité de leurs navires ni de leurs opérations. Pour maintenir l'équilibre, il a été proposé soit de relever le montant de limitation correspondant aux propriétaires de navires soit de les faire participer au troisième niveau d'indemnisation assuré par le Fonds complémentaire.

Plusieurs États Membres ont estimé qu'après les augmentations des limites de responsabilité des propriétaires de navires décidées par le Comité juridique de l'OMI en octobre 2000, il n'était plus nécessaire de modifier les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile relatives à la responsabilité des propriétaires de navires. Un certain nombre d'autres États Membres ont exprimé l'opinion selon laquelle il était prématuré d'envisager des modifications concernant la responsabilité des propriétaires et qu'il conviendrait donc de repousser l'examen de cette question jusqu'à ce qu'on ait fait l'expérience des effets du relèvement des limites décidé par le Comité juridique de l'OMI et du fonctionnement du Fonds complémentaire proposé.

Selon un certain nombre d'autres États Membres, il fallait examiner rapidement les questions relatives à la responsabilité des propriétaires de navires. On a soutenu que le régime international d'indemnisation étant vieux de plus de 30 ans, il était impératif de l'adapter aux besoins actuels. Plusieurs États Membres ont fait valoir que les relèvements spontanés des limites de responsabilité ne suffisaient pas.

On a reconnu de manière générale que modifier les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile relatives à la responsabilité des propriétaires de navires entraînerait des difficultés au plan du droit conventionnel. On a toutefois fait valoir que ces difficultés ne devraient pas empêcher

d'étudier en profondeur les questions concernant la responsabilité des propriétaires. On a soutenu que s'il fallait modifier ces dispositions, il convenait de trouver des solutions aux éventuels problèmes de droit conventionnel qui pourraient se poser.

Autres procédures de règlement des différends

Un consensus général s'est dégagé au sein du Groupe de travail quant à l'intérêt qu'il y avait à régler les demandes d'indemnisation à l'amiable. Il a été relevé que le Fonds de 1992 déployait déjà d'énormes efforts dans ce sens et qu'il devrait poursuivre cette politique. L'idée a été avancée que l'obligation des Fonds d'assurer un traitement égal à tous les demandeurs et de respecter les principes applicables à la recevabilité des demandes arrêtés par les Assemblées restreignait la portée des nouvelles procédures de règlement des différends.

Application uniforme des Conventions

Le Groupe de travail a estimé que l'uniformité d'application et de mise en œuvre des Conventions était d'une importance cruciale pour assurer un fonctionnement équitable du régime international d'indemnisation. Il a toutefois été reconnu qu'il s'agissait d'une question délicate étant donné que les tribunaux nationaux ont le droit souverain d'interpréter les Conventions même s'ils manquent souvent de l'expérience voulue. L'idée a été avancée que fournir davantage d'informations aux États Membres et aux tribunaux nationaux sur les décisions prises par les organes directeurs des FIPOL au sujet des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation et d'autres questions relatives à l'interprétation des Conventions pourrait contribuer à assurer une interprétation et une application uniformes.

9.4 Poursuite des travaux

À sa session d'octobre 2002, l'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devrait poursuivre ses travaux et tenir sa prochaine réunion pendant la semaine commençant le 3 février 2003.

Les questions appelant un complément d'examen sont les suivantes:

- responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes
- dommages causés à l'environnement
- autres procédures de règlement des différends
- non-soumission de rapports sur les hydrocarbures
- précision de la définition du terme 'navire' s'agissant des engins exploités au large et des navires-citernes à l'état lège
- coûts fixes au titre du déploiement et du maintien de l'équipement et d'engins destinés à lutter contre les déversements d'hydrocarbures
- application du système de contributions aux fournisseurs de services de stockage
- application uniforme des Conventions
- diverses questions faisant intervenir le droit des traités.

L'Assemblée a approuvé une déclaration prononcée par le Président du Groupe de travail selon laquelle, afin de permettre au Groupe d'aller de l'avant sur une question donnée, les délégations devraient produire par écrit des propositions concrètes, de préférence sous forme de projets de dispositions conventionnelles.

10 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

10.1 Renseignements d'ordre général

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont donné à l'Administrateur l'autorité générale de conclure le règlement des demandes d'indemnisation et de verser les indemnités convenues s'il est probable que le montant total des indemnités à verser par le Fonds concerné ne dépassera pas 2,5 millions de DTS (£2,1 millions ou US\$3,4 millions). Pour les sinistres donnant lieu à des demandes plus élevées, l'Administrateur doit, en principe, faire approuver le règlement par l'organe directeur du Fonds concerné (Conseil d'administration du Fonds de 1971 ou Comité exécutif du Fonds de 1992). Cela étant, les organes directeurs donnent normalement à l'Administrateur une très grande autorité pour conclure le règlement de sinistres spécifiques en lui permettant de conclure des accords engageant le Fonds concerné pour toutes les demandes nées d'un sinistre particulier, sauf lorsqu'une demande donne lieu à une question de principe qui n'aurait jamais été tranchée par les organes directeurs. L'Administrateur est habilité, dans certaines circonstances et dans certaines limites, à faire des paiements provisoires avant le règlement définitif d'une demande, et ce pour mitiger les difficultés financières que peuvent connaître les victimes d'une marée noire. Ces procédures ont pour objet de diligenter l'indemnisation.

Si le montant total des demandes établies dépasse le montant global disponible à titre d'indemnisation, soit 60 millions de DTS (£51 millions ou US\$82 millions) pour le Fonds de 1971 et 135 millions de DTS (£114 millions ou US\$183 millions) pour le Fonds de 1992, les demandeurs toucheront une somme ne représentant qu'un certain pourcentage du montant approuvé de leur demande. Des problèmes ont surgi en effet dans des cas où le montant total des demandes d'indemnisation dépassait ou risquait de dépasser le montant total disponible pour indemnisation. Or, en vertu des Conventions, les Fonds sont tenus de faire en sorte que tous les demandeurs soient traités de la même manière. Les Fonds devront donc parvenir à un juste équilibre entre l'importance qu'il y a à indemniser les victimes aussi rapidement que possible et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement. Plusieurs fois, les Fonds ont donc dû, dans un premier temps, calculer les paiements au prorata en attendant que l'on connaisse avec précision le montant total des demandes approuvées.

10.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation

Les FIPOL ne peuvent verser d'indemnités à un demandeur que pour autant que la demande de ce dernier est accompagnée de pièces justificatives et répond aux critères de recevabilité énoncés dans la Convention portant création du Fonds applicable. À cet effet, le demandeur est tenu d'étayer sa demande en fournissant notes explicatives, factures, reçus, et autres justificatifs.

Pour qu'elle soit admise par les FIPOL, une demande doit correspondre à une dépense effective ou à un dommage effectivement subi. Il faut en outre qu'il y ait un lien de causalité entre la dépense engagée ou le préjudice subi et la contamination. Toute dépense engagée doit l'avoir été à des fins raisonnables.

Les FIPOL ont acquis une grande expérience en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation. Dans le cadre du règlement des demandes, ils ont mis au point un certain nombre de principes relatifs au sens de la définition du 'dommage par pollution', c'est-à-dire un 'dommage causé par une contamination'. En 1994, un Groupe de travail établi par le Fonds de 1971 avait examiné de manière approfondie les critères de recevabilité des demandes relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et des Protocoles de 1992. Le rapport du Groupe de travail a été approuvé par l'Assemblée du Fonds de 1971. L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que ce rapport constituerait l'ossature de sa politique en matière de recevabilité des demandes.

L'Assemblée du Fonds de 1971 et celle du Fonds de 1992 ont émis l'opinion selon laquelle il fallait absolument adopter une interprétation uniforme de la définition du 'dommage par pollution' si l'on voulait que le régime d'indemnisation mis en place par les Conventions puisse fonctionner. La position des FIPOL sur ce point s'applique non seulement aux questions de principe ayant trait à la recevabilité mais aussi, lorsque les demandes ne donnent lieu à aucune question de principe, à l'évaluation du préjudice ou du dommage effectivement subi.

Les Fonds examinent chaque demande sur le fond, en fonction des circonstances de l'espèce. S'il est

vrai que des critères de recevabilité ont bien été adoptés, une certaine souplesse reste néanmoins de mise, ce qui permet aux Fonds de tenir compte d'éventuelles situations nouvelles et de nouveaux types de demande. D'une manière générale, la démarche des Fonds est pragmatique, ce qui facilite les règlements à l'amiable.

Les FIPOL ont publié des Manuels sur les demandes d'indemnisation dans lesquels on trouve une information d'ordre général sur la manière de présenter une demande et sur les critères généraux de recevabilité pour différents types de demande.

10.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 2002

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 2002, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 100 événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève à ce jour à £315 millions (US\$507 millions).

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 signale également d'autres sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, mais pour lesquels il n'a finalement pas eu à verser d'indemnités.

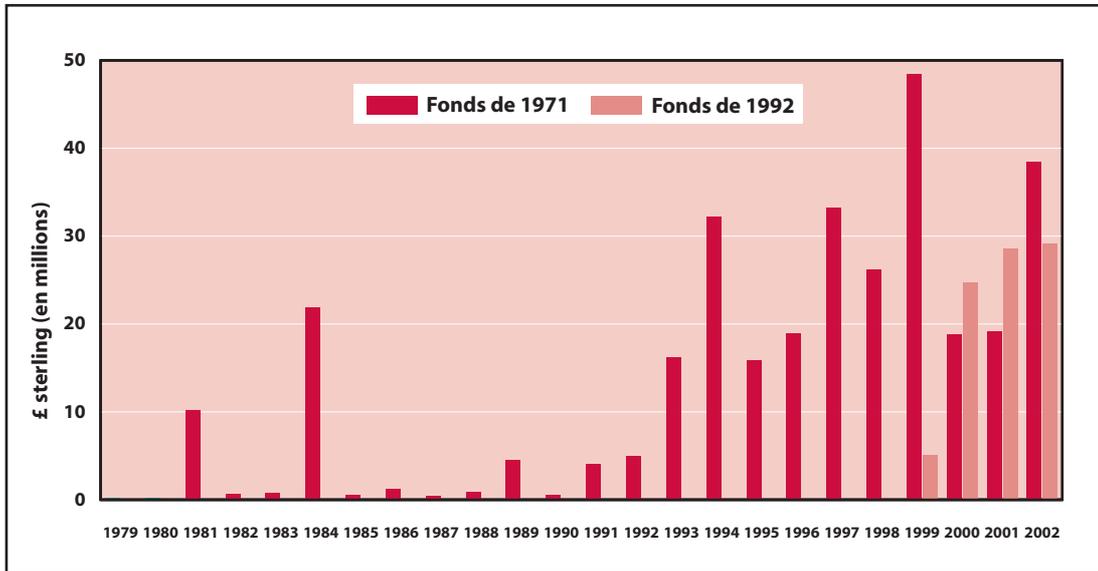
Au fil des ans, le montant des indemnités réclamées au Fonds de 1971 à la suite de déversements d'hydrocarbures a considérablement augmenté. Dans plusieurs affaires récentes, le montant total des demandes soumises dépasse en effet largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Des demandes ont également été présentées qui, de l'avis du Fonds de 1971, ne relèvent pas du champ des dommages par pollution, tels qu'ils sont définis 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.

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.

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 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>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£30,2 millions
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£46,9 millions
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7,2 millions
<i>Keumdong N°5³</i>	République de Corée	1993	£10,9 millions
<i>Toyotaka Maru</i>	Japon	1994	£5,1 millions
<i>Sea Prince³</i>	République de Corée	1995	£21 millions
<i>Yuil N°1³</i>	République de Corée	1995	£14,6 millions
<i>Senyo Maru</i>	Japon	1995	£2,3 millions
<i>Sea Empress³</i>	Royaume-Uni	1996	£29,4 millions
<i>Nakhodka⁴</i>	Japon	1997	£49,6 millions
<i>Nissos Amorgos</i>	Venezuela	1997	£2,6 millions
<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	1997	£8,2 millions

³ Certaines demandes d'indemnisation de tiers sont en suspens.

⁴ En outre, le Fonds de 1992 a versé £61 millions d'indemnités au titre du sinistre du *Nakhodka*.



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

Comme le montre le graphique situé ci-dessus, les sommes versées par le Fonds de 1971 chaque année, à titre d'indemnisation, ont été bien plus élevées ces dix dernières années qu'elles ne l'avaient été durant la période allant jusqu'à 1992.

Sinistres survenus en 2002 dans le cadre desquels le Fonds de 1971 a été amené à intervenir

Pour la période allant jusqu'au 24 mai 2002, le Fonds de 1971 n'a pas reçu notification de sinistre devant donner lieu à des demandes d'indemnisation à son encontre.

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

Au 31 décembre 2002, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour 17 sinistres intervenus avant 2002 et intéressant le Fonds de 1971. La situation à l'égard de certains de ces sinistres est résumée ci-dessous.

Le sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992) avait fait l'objet de demandes d'indemnisation d'un montant total de £184 millions, soumises devant les tribunaux espagnols. En octobre 2002, un accord de règlement global de toutes les demandes en suspens et autres questions en souffrance a été conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et son assureur. De ce fait, le Fonds de 1971 a versé £24,4 millions à l'État espagnol, montant venant s'ajouter aux paiements

que ce Fonds et l'assureur avaient effectués, de £5,2 millions et £3,3 millions, respectivement. Le Fonds de 1971 a également acquitté une somme supplémentaire de £1,7 million à titre d'indemnisation et de prise en charge financière.

En ce qui concerne le sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996), des indemnités se chiffrent à £36,3 millions, dont l'assureur du propriétaire du navire a payé £6,9 millions et, le Fonds de 1971, £29,4 millions, ont été versées à quelque 800 demandeurs. Un certain nombre de demandeurs ont saisi les tribunaux de leurs demandes, mais toutes à l'exception de deux d'entre elles ont été soit réglées soit retirées de la procédure. Les deux demandes restantes font l'objet d'une action devant les tribunaux. Le Fonds de 1971 a engagé 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.

Au sujet 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 devant les tribunaux vénézuéliens. Compte tenu de l'incertitude quant au montant total des demandes, les paiements sont actuellement limités à 40% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur. L'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont effectué des paiements d'un

montant total de £6,2 millions, correspondant à 40% des montants approuvés.

Pour ce qui est du sinistre du *Pontoon 300*, des demandes d'un montant total de £39 millions, dont une demande de £37 millions au titre de dommages à l'environnement, font l'objet de procédures judiciaires. Le Fonds de 1971 a versé £800 000, correspondant à 75% des montants approuvés.

10.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1992 entre 1996 et 2002

Depuis sa création en mai 1996, le Fonds de 1992 est intervenu dans le règlement de 19 demandes d'indemnisation ou pourrait le faire à l'avenir. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à ce jour à £87 millions, dont £61 millions concernent le seul sinistre du *Nakhodka*⁵ et, £25,5 millions, le sinistre de l'*Erika*.

Sinistres survenus en 2002 dans lesquels le Fonds de 1992 a été amené à intervenir

En 2002, le Fonds de 1992 a été amené à intervenir dans le cadre d'un sinistre important, qui donnera lieu à des demandes à l'encontre du Fonds de 1992: le sinistre du *Prestige*.

Le *Prestige*, qui transportait 77 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est brisé en deux au large des côtes galiciennes (Espagne), laissant s'échapper une quantité inconnue mais considérable d'hydrocarbures. D'après les estimations, les sections avant et arrière, qui reposent par environ 3 500 mètres de fond, contiennent encore d'importantes quantités d'hydrocarbures. L'Espagne et neuf autres pays européens ont mobilisé des navires pour une opération de nettoyage de grande envergure. Fin 2002, les opérations de nettoyage se poursuivaient le long de 800 kilomètres de littoral. En décembre 2002, l'assureur P & I du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ont ouvert un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne. Les hydrocarbures ont également atteint le littoral atlantique français. Les hydrocarbures ont, de plus, pénétré dans les eaux portugaises mais, au 31 décembre 2002, ils n'avaient pas atteint le

littoral portugais. L'on s'attend à des demandes d'indemnisation de montants très élevés.

En outre, des demandes d'indemnisation représentant des montants relativement peu élevés ont été présentées au Fonds de 1992 au titre de sinistres survenus en Espagne, à La Guadeloupe et au Royaume-Uni; les navires d'où provenaient les hydrocarbures n'ont pas été identifiés.

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

Au 31 décembre 2002, il y avait dix sinistres survenus avant 2002 et qui avaient donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992, ou pourraient le faire à l'avenir, le plus gros sinistre étant celui de l'*Erika*.

Le sinistre de l'*Erika* (France, 1999) est un des plus graves que les FIPOL aient eu à connaître. L'*Erika*, transportant 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à une cinquantaine de kilomètres au large des côtes bretonnes, alors qu'une tempête faisait rage. Les deux parties de l'épave ont sombré à une centaine de mètres de profondeur. Environ 16 000 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées, polluant quelque 400 kilomètres de côtes. Les hydrocarbures qui restaient dans les deux parties de l'épave ont été enlevés durant l'été 2000. Des demandes d'indemnisation pour des montants importants ont été déposées. 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 la compagnie pétrolière française Total Fina SA se sont engagés à ne faire valoir leurs demandes d'indemnisation que si et pour autant que les autres demandeurs auront été intégralement indemnisés. Vu l'incertitude quant au montant total des demandes approuvées, notamment dans le secteur touristique, les indemnités versées par le Fonds de 1992 sont actuellement limitées à 80% du montant du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur. Environ 6 500 demandes ont été reçues et des indemnités d'un montant total de £33,3 millions ont été versées pour 4 900 d'entre elles. De ce montant, l'assureur du propriétaire du navire a payé £7,8 millions et, le Fonds de 1992, £25,5 millions.

⁵ Comme cela est mentionné plus haut, le Fonds de 1971 a versé £49,6 millions pour indemnisation au titre du sinistre du *Nakhodka*.

11 L'AVENIR

L'année 2003 sera importante pour le régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

En mai 2003, une Conférence diplomatique se tiendra pour étudier un projet de Protocole portant création d'un Fonds complémentaire d'indemnisation. S'il est créé, ce fonds fournira une indemnisation complémentaire au-delà de l'indemnisation prévue par la Convention de 1992 relative aux dommages dus à la pollution dans les États qui auront adhéré au Protocole.

Le Groupe de travail qui a préparé le projet de Protocole relatif au Fonds complémentaire poursuivra en 2003 ses délibérations sur la nécessité d'améliorer le régime international d'indemnisation, comme indiqué à la section 9.

Le sinistre du *Prestige* qui s'est produit au large de la côte nord-ouest de l'Espagne en novembre 2002 est un des plus graves dont les Fonds ont eu à s'occuper et entraînera une lourde charge de travail pour le Fonds de 1992 en 2003 et au-delà. Le Fonds de 1992 s'occupe encore de plusieurs sinistres qui se sont produits ces dernières années, notamment celui de l'*Erika*. Le Secrétariat s'efforcera de régler aussi rapidement que possible les demandes d'indemnisation qui naîtront de ces sinistres et d'autres.

La Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002 et ne s'applique pas aux sinistres survenus après cette date. Toutefois, l'abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds n'entraîne pas la liquidation du Fonds de 1971 lequel, avant de pouvoir être liquidé et dissous, doit s'acquitter de ses obligations pour les sinistres en souffrance. La liquidation exigera un travail considérable pendant les prochaines années. Le Secrétariat poursuivra ses efforts pour résoudre dans les meilleurs délais tous les sinistres en suspens dont le Fonds de 1971 a eu à connaître et un certain nombre de ces sinistres seront sans doute réglés en 2003.

On s'attend à ce que le nombre de membres du Fonds de 1992 continue d'augmenter en 2003, étant donné que la plupart des anciens États Membres du Fonds de 1971 qui ne l'ont pas encore fait ratifient la Convention de 1992 portant création du Fonds et que davantage d'États, qui n'étaient pas auparavant membres du Fonds de 1971, adhèrent au Fonds de 1992. Le Secrétariat continuera d'encourager l'adhésion à ce Fonds et d'aider les États à préparer les textes législatifs nécessaires à la ratification des Conventions de 1992.

Le Secrétariat, comme par le passé, déploiera des efforts considérables pour convaincre les États Membres qui n'ont pas soumis leurs rapports sur les volumes d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution de l'importance que revêtent ces rapports.

Le Secrétariat continuera de renforcer le recours par les FIPOL à la technologie de l'information afin de faciliter le règlement des demandes d'indemnisation et d'améliorer encore ses activités dans le domaine des relations publiques. Le site web des FIPOL sera entièrement disponible en espagnol et en français en 2003.

Les méthodes de travail du Secrétariat feront l'objet d'une analyse permanente pour veiller à ce que les Organisations fonctionnent de manière la plus rentable et transparente possible. La création de l'Organe commun de contrôle de la gestion des FIPOL devrait contribuer à la réalisation de cet objectif (voir section 7.5).

Le Secrétariat continuera de préparer l'entrée en vigueur de la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD). En 2003, le Secrétariat se préparera plus particulièrement aux travaux administratifs qui seront nécessaires à la mise en place du Fonds SNPD.

12 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2002

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 2002, retraçant l'évolution des diverses affaires au cours de l'année 2002 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 2002, 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.



Prestige: la végétation et les débris mazoutés rendent l'enlèvement difficile

13 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

13.1 VISTABELLA

(Caribbes, 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 demeurée dans la barge.

Le *Vistabella* n'était couvert par aucun Club P & I; il 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 était estimé à FF2 354 000 ou €359 000 (£235 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire ne devait vraisemblablement pas être 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 ou €1,2 million (£990 000) 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 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'engager une action directement contre l'assureur de ce dernier,

et a accordé au Fonds le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français. Le propriétaire du navire et l'assureur ont interjeté appel de cette décision.

La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Selon elle, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre et la Convention s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur même si, dans ce cas particulier, le propriétaire du navire n'avait pas été obligé de contracter une assurance, puisque le navire transportait une cargaison inférieure à 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.

Le tribunal de première instance a été saisi de l'affaire. Dans un jugement prononcé en mars 2000, il a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 une somme de FF8 239 858 ou €1 256 160 (£820 000) plus les intérêts.

L'assureur a fait appel du jugement. Le Fonds de 1971 a déposé des argumentations auprès de la cour d'appel de Basse-Terre en février 2002. Une audience du tribunal a eu lieu en novembre 2002; une nouvelle audience est prévue pour mai 2003.

13.2 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 maritimes travaillant à partir du littoral. La quantité déversée est inconnue, mais il semble que la majorité de la cargaison ait été consommée 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, comme l'a été 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 - 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 Ptas 22 750 millions (£89 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. Des demandes d'un montant de Ptas 24 255 millions (£95 millions) ont été soumises 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 (£4,6 millions). En octobre 2000, ces demandes ont fait l'objet d'un accord pour un montant de Ptas 661 millions (£2,6 millions).

Le montant total des demandes soumises devant les tribunaux pénal et civil est de Ptas 48 187 millions (£184 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.

Au 30 septembre 2002, huit cent trente-huit demandes d'indemnisation ont été honorées à raison d'un montant total de Ptas 1 905 millions (£8,5 millions), dont le UK Club a payé Ptas 814 millions (£3,3 millions) et, le Fonds de 1971, Ptas 1 091 millions (£5,2 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 pénal a déclaré que le capitaine et le pilote étaient tous deux coupables de négligence grave. 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 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 à l'appui de leur demande. De l'avis des tribunaux, seulement six demandes, d'un montant total de Ptas 815 millions (£3,2 millions), étaient suffisamment étayées. Toutes les autres demandes, d'un montant total d'environ Ptas 16 110 millions (£63 millions), ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement.

Prêts accordés aux demandeurs

En juin 1997, le Gouvernement espagnol a décidé de fournir une facilité de crédit de Ptas 10 000 millions (£39 millions) aux entreprises d'aquaculture, et de Ptas 2 500 millions (£9,8 millions) aux ramasseurs de mollusques et coquillages 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 de percevoir des indemnités dépassant le montant des prêts.

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

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 (£4,4 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 du montant fixé par le tribunal.

Cette conversion du montant maximal payable en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS, sera faite suivant le taux appliqué pour la conversion du montant de limitation du propriétaire du navire. 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 de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS) converti en pesetas selon le taux en vigueur à cette date est de Ptas 9 513 473 400 (£37 millions).

Obstacles à la conclusion d'un accord de règlement des demandes en souffrance

Trois grandes questions en suspens ont fait obstacle à la conclusion d'un accord de règlement des demandes en souffrance:

- 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 coquillages 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 coquillages se situait entre Ptas 4 110 millions (£16 millions) et Ptas 4 731 millions (£19 millions) alors que le montant des pertes subies par le secteur de la mariculture s'élevait à Ptas 8 329 millions (£33 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 octobre 2000, un accord provisoire a été conclu entre, d'une part, le Gouvernement espagnol et le Gouvernement autonome de Galice (la Xunta de Galicia) et, d'autre part, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club, au sujet du montant recevable de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Aegean Sea*. Des demandes de Ptas 48 700 millions (£190 millions) ont été acceptées pour un montant de Ptas 12 000 millions (£47 millions).

Lors d'une réunion tenue en mars 2001, on a également réfléchi à la manière de tenir compte du fait que la majeure partie des indemnités ne serait versée que neuf ans environ après le sinistre: il pourrait s'agir de prévoir le versement d'intérêts ou de tenir compte de la dépréciation de la peseta espagnole.

Un Groupe de travail intersessions a examiné, en 1980, la question de savoir si le Fonds de 1971 devait payer des intérêts sur les demandes approuvées. De l'avis du Groupe, si la législation nationale admettait le versement d'intérêts, le Fonds de 1971 serait tenu de se conformer au droit interne en vigueur bien que, lors de négociations, les demandeurs et le Fonds puissent convenir du taux d'intérêt et des délais s'y rapportant. L'Assemblée a fait siennes en général les conclusions du Groupe de travail.

L'avocat espagnol du Fonds de 1971 a informé l'Administrateur que selon la tendance générale en



La section avant de l'Aegean Sea à une cinquantaine de mètres de la côte

droit espagnol, les intérêts sur les demandes non contractuelles devaient seulement être payés à compter de la date à laquelle le montant de l'indemnité est devenu exigible, qui est habituellement la date à laquelle ce montant a été fixé par le tribunal. Dans le cas de l'*Aegean Sea*, pour la plupart des demandes, le montant de l'indemnisation n'a pas été fixé. L'avocat espagnol du Fonds a également précisé qu'en vertu de la jurisprudence de la Cour suprême espagnole, le montant des pertes ou dommages établis par le tribunal pouvait être relevé compte tenu de la dépréciation de la peseta espagnole.

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 divergence d'opinion entre l'État espagnol et le Fonds de 1971 quant à l'interprétation des jugements. Le Gouvernement espagnol affirme en effet 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 de 1971 portant création du Fonds (soit 60 millions de DTS) et que l'État espagnol ne devrait verser d'indemnités qu'au cas et pour autant que 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 à la page 51 du Rapport annuel de 1999.

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 concernant le propriétaire du navire et son assureur et par l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds 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 de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a estimé que ces demandeurs devraient être considérés comme étant frappés 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 54 et 55 du Rapport annuel de 1999.

Accord de règlement global

En juin 2001, le Conseil d'administration a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure et signer au nom du Fonds de 1971 un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club, sur le règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, à condition que ledit accord contienne certains éléments, et à procéder aux paiements en application dudit accord. Il s'agissait essentiellement du fait que compte tenu des jugements prononcés par la cour d'appel au sujet de la répartition des responsabilités et de l'évaluation des pertes, le montant total exigible du propriétaire du navire, du UK Club et du Fonds de 1971 s'élèverait à Ptas 9 000 millions (£34 millions).

Le Conseil d'administration a souligné que la proposition du Fonds de 1971 visant à conclure un accord global faisant intervenir les éléments précités se faisait sous réserve de la position du Fonds de 1971 quant aux questions de la répartition des responsabilités et de la prescription.

Dans une lettre en date du 27 juillet 2001, l'Administrateur a adressé au Gouvernement espagnol une offre officielle au nom du Fonds de 1971 dans le dessein de conclure un accord entre le Fonds, l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club; cette offre comportait les éléments ci-après, établis par le Conseil d'administration:

- 1 Le montant total dû aux victimes par le propriétaire de l'*Aegean Sea*, le UK Club et le Fonds de 1971 en raison de la répartition des responsabilités telle que décidée par le tribunal provincial de La Corogne, s'élève à Ptas 9 000 millions (€51 millions ou £34 millions).
- 2 Le montant exigible du Fonds de 1971 par l'État espagnol, déduction faite de certaines sommes, s'élève à Ptas 6 386 921 613 (€38 millions ou £24 millions).
- 3 En outre, le Fonds de 1971 s'engage à verser aux victimes dont les demandes ne figurent

pas parmi celles acceptées par l'État espagnol et dont la liste figure dans une annexe à l'accord, la différence entre le montant total convenu du préjudice ou dommage subi et le montant réglé à ce jour, soit Ptas 121 512 031 (€730 000 ou £460 000).

- 4 Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'engage à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur qui condamnerait le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités du fait du sinistre.

Dans la lettre, le Fonds de 1971 a subordonné la conclusion de l'accord à la communication au Fonds de 1971 par l'État espagnol d'une copie du retrait par les victimes des actions en justice qu'elles avaient intentées, représentant au moins 90 % du principal des pertes ou des dommages revendiqués, à l'exception de la demande présentée par le UK Club au titre des mesures de sauvegarde. En outre, le UK Club et le Fonds de 1971 se réservaient expressément le droit de défendre devant les cours et tribunaux espagnols leur position en ce qui concerne la répartition des responsabilités et le fait que certaines demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription.

Le 4 octobre 2002, le Conseil d'État espagnol (Consejo de Estado) a approuvé la proposition d'accord de règlement. Le 17 octobre 2002, le Parlement espagnol a adopté un décret ('Decreto-Ley') autorisant le Ministre des finances à signer au nom du Gouvernement espagnol un accord entre l'Espagne, le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. Ce décret autorisait en outre le Gouvernement espagnol à conclure des accords de règlement à l'amiable avec les demandeurs en échange du retrait des actions en justice de ceux-ci. Le 30 octobre 2002, le Gouvernement espagnol a conclu avec les demandeurs des accords de règlement représentant plus de 90% du principal des pertes ou dommages revendiqués. Les conditions énoncées dans l'offre du Fonds de 1971 ont donc été remplies.

L'accord conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club a été signé le 30 octobre 2002 à Madrid. Conformément à cet accord, le Fonds de 1971 a

versé le 1er novembre 2002 au Gouvernement espagnol la somme de €38 386 172, correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208).

Entre novembre et décembre 2002, le Fonds de 1971 a versé €957 839 (Ptas 159 370 962 ou £602 431) au titre de 84 des 95 demandes venues avec les demandeurs dans un premier temps mais non incluses dans l'accord conclu avec l'État espagnol. Au 31 décembre 2002, le Fonds de 1971 n'a pas été en mesure à ce jour d'honorer les onze demandes restantes, d'un montant de €50 469 (Ptas 8 397 347 ou £31 742), car les demandeurs étaient difficiles à contacter ou n'avaient pas signé les documents nécessaires.

Le paiement des indemnités effectué par le Fonds de 1971 au titre de ce sinistre s'élève au total à £30 198 442.

Le 17 décembre 2002, le Fonds de 1971 a versé €1 672 000, correspondant à Ptas 278 197 307 (£1 068 767), au UK Club au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La demande du UK Club portant sur des mesures préventives, pour €4 255 361, soit Ptas 708 032 614 sera payée début 2003.

13.3 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 de pêche dans un secteur situé le long de la côte occidentale des îles Shetland qui avait été touché 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

Toutes les demandes, à l'exception de l'une d'entre elles, ont fait l'objet d'un accord de règlement; le montant total des indemnités versées est de £53 millions, dont le Fonds de 1971 a payé £47 millions et, l'assureur du propriétaire du navire, £6 millions.

Shetland Sea Farms Ltd

En 1995, le Comité exécutif a examiné une demande d'un montant de £2 millions qui avait été présentée par une société des îles Shetland, Shetland Sea Farms Ltd, au titre d'un contrat d'achat de smolts provenant d'une société associée du continent. Les smolts avaient finalement été vendus à 50% de leur prix d'achat à une autre société du groupe. Le Comité exécutif a estimé que, pour évaluer la demande, il fallait tenir compte de tout avantage dont d'autres sociétés du groupe auraient pu bénéficier. Les experts engagés par le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire, Assurance-föreningen Skuld (Skuld Club), ont évalué à £58 000 les pertes avérées. Les tentatives d'accords de règlement à l'amiable ont échoué.

La société a intenté une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. Au cours de cette procédure, la demande a été réduite, et n'était plus que de £1,4 million. En octobre 2000, une audience a eu lieu au cours de laquelle le tribunal s'est penché sur la question de déterminer si certaines des pièces sur lesquelles le demandeur s'appuyait étaient authentiques.

Le tribunal a rendu sa décision le 4 juillet 2001. Celle-ci portait sur deux questions, s'agissant notamment de savoir si un ou plusieurs représentants officiels du demandeur avaient sciemment présenté au tribunal des faux documents à l'appui d'une demande d'indemnisation et, dans le cas où le tribunal en déciderait ainsi, si, dans ces circonstances, il fallait rejeter les demandes sans autre procédure.

Le tribunal a répondu par l'affirmative à la première question et, après audition des témoins, a décidé que les représentants du demandeur avaient sciemment fourni des copies de fausses lettres à

l'appui de la demande d'indemnisation de Shetland Sea Farms. Le tribunal a soutenu que ces documents avaient été présentés dans l'intention de faire croire au Bureau des demandes d'indemnisation mis en place par le Fonds de 1971 et le Skuld Club que les prétendus engagements contractuels de Shetland Sea Farms étaient fondés sur une correspondance récente fixant les modalités des contrats. De plus, le tribunal a soutenu qu'ils l'avaient fait dans le cadre d'un plan visant à soumettre une importante demande d'indemnisation.

Le tribunal a ensuite examiné la deuxième question, s'agissant de savoir si, à cause de cela, il convenait de rejeter la demande sans autre forme de procès. Le tribunal a reconnu qu'il avait en effet toute l'autorité voulue pour rejeter une demande lorsqu'une partie s'est rendue coupable d'emploi abusif de moyens de procédure, mais il a déclaré qu'il s'agissait d'un pouvoir drastique. Le tribunal a estimé qu'il y avait eu un exposé des faits fallacieux fondé sur de faux documents, que c'était manifestement un cas d'emploi abusif de moyens de procédure, que Shetland Sea Farms avait tenté d'obtenir une indemnisation de plus de £1,9 million et que cette tentative était aggravée par le fait que les personnes directement responsables avaient "menti en niant leur responsabilité". Le tribunal a estimé en outre que Shetland Sea Farms avait abusé du temps et des ressources du tribunal et avait occasionné des frais et causé du dérangement au Fonds de 1971 et au Skuld Club. Le tribunal a toutefois décidé que, comme la société Shetland Sea Farms n'allait plus fonder sa demande sur de fausses lettres, il faudrait lui donner la possibilité de présenter une nouvelle argumentation ne reposant pas sur ce moyen, et que le refus d'une version révisée de la demande constituerait une sanction excessive.

Le tribunal a décidé qu'il convenait de poursuivre l'affaire dans le cadre d'une audience limitée à la question de savoir si Shetland Sea Farms était en mesure de prouver qu'un contrat avait été conclu avant le sinistre du *Braer* en vue de la fourniture de smolts à Shetland Sea Farms sans référence à de fausses lettres et factures. Une audience a eu lieu en avril et en septembre 2002. Le tribunal devrait rendre sa décision début 2003. Tout montant accordé par un jugement définitif du tribunal sera versé par le Skuld Club.

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 (£4 883 839,80). Le tribunal n'a pas encore examiné la question de savoir si le propriétaire du navire était ou non habilité à limiter la sienne. Le Skuld Club examine actuellement la manière dont il doit être mis un terme à la procédure en limitation.

Suspension des paiements

Le montant total des indemnités disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds était 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), correspondait à £50 609 280.

Comme 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 exécutif a décidé, en octobre 1995, 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 de 1971 portant création du Fonds.

Reprise des paiements

En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements partiels à l'intention des demandeurs dont les demandes avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées, dès que 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. Quand cette condition a été satisfaite, l'Administrateur a décidé que le Fonds paierait 40% des demandes qui avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées. Des paiements d'un montant total de £2,3 millions ont été effectués en 2000 et 2001.

En avril 2000, le Gouvernement du Royaume-Uni a retiré sa demande d'indemnisation, d'un montant d'environ £3,6 millions. Le Skuld Club a informé l'Administrateur que le propriétaire du

navire et le Skuld Club étaient disposés à verser aux demandeurs le montant de £1,2 million à titre de prise en charge financière auquel ils ont droit en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Skuld Club s'est engagé également à verser des sommes supplémentaires et à garantir le paiement du montant éventuel pouvant être attribué par le biais d'un jugement définitif du tribunal au titre de la demande de Shetland Sea Farms.

Du fait de cette décision du Skuld Club, l'Administrateur a décidé en octobre 2001 que toutes les demandes établies pouvaient être réglées intégralement. Le versement du solde en suspens, de £3,7 millions, a été effectué entre novembre 2001 et juillet 2002.

Le Fonds de 1971 a versé des indemnités se chiffrant à £46 937 221 au titre du sinistre du *Braer*.

13.4 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 été approuvées pour un montant global de Won 5 430 millions (£2,8 millions) et ont été acquittées par l'assureur P & I du propriétaire du navire en septembre 1994. Le montant total versé par celui-ci dépassait 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), équivalant à Won 4 860 millions, au titre de demandes subrogées. En décembre 2002, le Fonds a versé à l'assureur une nouvelle somme de Won 493 millions (£433 247).

La plupart des demandes au titre des secteurs de la pêche et de l'aquaculture ont fait l'objet d'accords de règlement et été acquittées pour un montant de Won 6 575 millions (£3,5 millions).

Action en justice intentée par la coopérative de pêche de Yosu

La coopérative de pêche de Yosu 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 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 (£850 000) 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 du propriétaire du navire ont évalué à Won 810 millions (£420 000) 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 jugé 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 d'éléments 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 en 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 (£34 000).

La position adoptée par le tribunal dans sa décision de conciliation ne concordait 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 de 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 (£820 000).

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 (£7,2 millions).

En avril 1999, le Comité exécutif a examiné les motifs du jugement du tribunal de district. L'Administrateur a été chargé de faire appel sur les questions de fait, la décision d'accorder une indemnisation au titre du préjudice moral (*pretium doloris*), 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 aux demandeurs, soit Won 1 571 millions (£820 000).

En mai 2001, la cour d'appel a rendu son jugement, renversant le jugement du tribunal de district au sujet des pertes au titre du préjudice moral et des pertes subies dans le cadre d'activités de pêche effectuées sans permis de pêche et dans des bateaux non immatriculés. La cour d'appel a soutenu la décision du tribunal de district concernant le manque à gagner dû à l'interruption des activités à la suite du nettoyage des lieux de pêche communs autorisés et des exploitations piscicoles intertidales. Dans son jugement, la cour d'appel a ordonné au Fonds de 1971 de verser une somme de Won 143 millions (£75 000) plus des intérêts.

Étant donné que la position du Fonds de 1971 sur les questions de principe avait été acceptée, à savoir qu'il ne serait pas versé d'indemnité au titre du préjudice moral et des pertes subies dans le cadre des activités de pêche effectuées sans autorisation et sans immatriculation, l'Administrateur a décidé que le Fonds ne devait pas faire appel de la décision rendue par la cour d'appel concernant les demandes présentées par la coopérative de Yosu. Les membres de ladite coopérative n'ont pas fait appel à titre individuel de la décision, mais 36 associations villageoises de pêcheurs ont fait appel auprès de la Cour suprême de Corée. Les sommes réclamées se chiffrent à Won 2 756 millions (£1,4 million). La Cour suprême devrait rendre son jugement début 2003.

13.5 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 1 497 millions ou €4,4 millions (£2,9 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 ou €9 millions (£5,9 millions), plus un montant de Dr 378 millions ou €1,1 million (£720 000) au titre du préjudice moral.

Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. 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 de 1971 portant création du Fonds. Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande porte sur une somme de Dr 1 044 millions ou €3 millions (£2 millions) 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.

13.6 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 du fait 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 petites quantités d'hydrocarbures ont atteint les îles japonaises d'Okii.

Demandes d'indemnisation

Les demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, des dommages causés à la pêche et du manque à gagner subi dans le secteur touristique en République de Corée ont fait l'objet d'un accord de règlement à raison de Won 50 000 millions

(£27 millions) au total, dont le Fonds de 1971 a payé Won 31 700 millions (£17 millions) et l'assureur du propriétaire du navire (United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)), Won 18 300 millions (£10 millions). Une demande soumise au titre des opérations de nettoyage au Japon a été approuvée pour un montant de ¥360 000 (£1 800), et réglée par le Fonds.

Détermination des montants de limitation et de la prise en charge financière applicables au *Sea Prince*

En vertu de l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, 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 de 1971 portant création du Fonds.

En avril 2001, le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 ont décidé que le montant de limitation applicable au *Sea Prince* devrait être de Won 18 308 millions (£9,5 millions). Le UK Club et le Fonds de 1971 ont également décidé que conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, la prise en charge financière du propriétaire du navire serait de Won 7 411 millions (£3,9 millions).

Du fait que le montant de limitation applicable au *Sea Prince* a été accepté et que toutes les demandes d'indemnisation en suspens qui étaient contestées dans la procédure en limitation ont été approuvées, il a été mis fin à la procédure en limitation en janvier 2002.

Actions en justice contre le Fonds de 1971

207 demandes d'indemnisation soumises par 194 demandeurs de l'association villageoise de pêcheurs de Yosu, pour un montant total de

Won 5 321 millions (£2,8 millions), ont fait l'objet d'actions en justice contre le Fonds de 1971.

En décembre 2001, le tribunal de district de Suncheon a prononcé des jugements concernant les demandes d'indemnisation ci-dessus. Il a accordé à trente et un demandeurs un montant total de Won 1 438 (£750 000), plus des intérêts. Le tribunal a rejeté les demandes restantes.

En avril/mai 2002, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a fait sienne la décision de l'Administrateur de faire appel des jugements accordant des indemnités au titre de la mortalité alléguée des poissons en cage et des élevages des mollusques et crustacés et en ce qui concerne les exploitations d'aquaculture sans permis et le propriétaire d'un bateau de pêche sans permis. Aux fins de la suspension de l'exécution provisoire du jugement, le Fonds de 1971 a déposé un montant total de Won 2 060 millions (£1,1 million), qui représente la somme accordée dans le cadre des jugements, plus les intérêts.

L'association villageoise de pêcheurs de Yosu a fait appel du jugement relatif à sa demande de Won 1 426 millions (£740 000) au titre de la perte de commission sur les ventes, mais non pas à ses autres demandes. Les autres demandeurs n'ont pas fait appel des jugements.

En juillet 2002, le juge chargé de l'appel, tout en réservant la position définitive du tribunal, a fait part de son avis préliminaire sur un certain nombre de questions juridiques et factuelles. Selon lui, les demandes au titre de la pêche et des exploitations d'aquaculture sans permis devraient être rejetées. Concernant les demandes relatives à la mortalité alléguée des poissons en cage et des élevages des mollusques et crustacés, il n'était pas disposé à accepter l'argument du Fonds selon lequel la mortalité alléguée était selon toute vraisemblance due aux effets du typhon ou des marées rouges survenus au même moment que le sinistre *Sea Prince*. À propos de la demande soumise au titre de la perte de commission sur les ventes, le juge l'a estimée recevable dans son principe puisque les tribunaux coréens avaient établi des précédents à cet égard. Par ailleurs, le Fonds de 1971, qui avait affirmé que les sommes versées par lui aux pêcheurs comprenaient la commission sur les ventes, n'était pas pour autant exonéré de ses dettes envers l'association villageoise de pêcheurs: le fait d'avoir procédé à ces versements ne revenait

pas à payer cette dernière. Le juge a ajouté qu'à son avis, les pertes subies par l'association ne correspondaient pas aux pertes soumises.

En septembre 2002, le Fonds de 1971 a présenté de nouvelles preuves scientifiques à l'appui de ses affirmations selon lesquelles la mortalité alléguée des poissons en cage et des élevages des mollusques et crustacés n'était probablement pas due à la pollution par les hydrocarbures.

En novembre 2002, le Fonds de 1971 s'est entretenu sous toutes réserves avec l'association villageoise de pêcheurs de Yosu dans le but de parvenir à un accord sur le montant de la perte de commission sur les ventes. Le Fonds a calculé ce montant d'après les pertes estimées des particuliers relevant de la compétence de l'association villageoise de pêcheurs, et déduction faite des pertes relatives aux ventes qui auraient été effectuées à titre privé. Le montant des pertes convenu est de Won 72,3 millions (£38 000).

Le 10 décembre 2002, la Cour d'appel a rendu une décision de conciliation selon laquelle elle acceptait à raison du montant ci-dessus la demande formée au titre de la perte de la commission sur les ventes. Après avoir étudié la décision de conciliation de la Cour d'Appel, l'Administrateur a considéré que, certes, l'on pourrait soutenir que l'association villageoise de pêcheurs avait renoncé à sa demande pour avoir autorisé l'indemnisation intégrale de ses membres par le Fonds, mais il a reconnu que le point de vue du juge était juridiquement fondé. Il a donc décidé de ne pas faire opposition à la décision de conciliation. L'association villageoise de pêcheurs de Yosu a décidé de même. Le 26 décembre 2002, le Fonds a versé à cette dernière une somme de Won 99,2 millions (£51 819), intérêts compris.

Un jugement relatif aux demandes restantes qui font l'objet d'une procédure en appel est prévu pour début 2003.

13.7 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, a abordé 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 été approuvées 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 (£175 000), 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 en suspens ayant trait au secteur de la pêche.

Aucun progrès n'a été enregistré dans le cadre de la procédure en 2002.

Le demandeur perd son droit à indemnisation en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds à défaut d'action en justice intentée contre le Fonds de 1971 dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu ou de notification officielle adressée au Fonds de 1971 concernant une action en justice intentée contre le propriétaire du navire ou son assureur durant ce délai de trois ans. Bien que le dommage puisse survenir quelque temps après le sinistre, l'action en justice doit en tout état de cause être intentée dans les six ans à compter de la date du sinistre. Le 3 août 2001, cela faisait six ans que le sinistre du *Yeo Myung* s'était produit. Or, dans le cas de la demande en suspens ayant trait au secteur de la pêche, le demandeur n'a pas intenté d'action en justice contre le Fonds avant cette date; la demande est donc frappée de prescription et le demandeur a perdu son droit à indemnisation.

13.8 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). Il a été renfloué mais, alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, il a sombré par 70 mètres de fond, à dix kilomètres du continent.

Récupération des hydrocarbures restés 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

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

Toutes les demandes au titres des opérations de nettoyage nées de ce sinistre ont été approuvées 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 été approuvées pour Won 5 522 millions (£2,8 millions).

Procédures en limitation

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation devant le tribunal du district de Pusan en avril 1996. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£130 000).

Des coopératives de pêcheurs ont présenté devant le tribunal chargé des procédures en limitation, des

demandes s'élevant au total à Won 60 000 millions (£31 millions).

Des demandes au titre de la pêche d'un montant total de Won 14 399 millions (£7,5 millions) ont été déposées auprès du tribunal dans le cadre d'une action séparée. Ces demandes ont été évaluées par les experts du Fonds à Won 449 millions (£235 000).

Lors d'une audience tenue en octobre 1996, un administrateur nommé par le tribunal chargé des procédures en limitation a déclaré ne pas avoir suffisamment de preuves pour pouvoir procéder à une évaluation des demandes relatives à la pêche. Il a toutefois affirmé 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.

Évolution récente

En octobre 2002, plusieurs associations villageoises de pêcheurs et des pêcheurs individuels ont informé les avocats coréens du Fonds de 1971 qu'ils souhaitaient régler leurs demandes à l'amiable. En novembre et décembre 2002, les demandes d'un montant total de Won 4 910 millions (£2,6 millions) déposées auprès du tribunal chargé des procédures en limitation ont fait l'objet d'un accord de règlement à raison de Won 316 millions (£165 000). Ces demandes ont également été soumises dans le cadre d'une action séparée contre le Fonds de 1971 pour Won 2 354 millions (£1,2 million). La plupart des autres demandes en souffrance devraient être approuvées début 2003.

13.9 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 2 500 tonnes de pétrole brut. Bien qu'il ait pu être rapidement



Réussite du renflouement du Sea Empress

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 à terre 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.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation de £49,3 millions ont été présentées par 1 034 demandeurs. Au 31 décembre 2002, des indemnités s'élevant à £36,3 millions, dont £6,9 millions ont été payés par l'assureur P & I du propriétaire du navire, Assuranceforeningen Skuld (the Skuld Club), et £29,4 millions par le Fonds de 1971, ont été versées à 797 demandeurs.

Elf UK Oil Ltd (Elf) et Texaco, qui gèrent les terminaux pétroliers de Milford Haven, ont présenté des demandes au titre de leur participation aux opérations de nettoyage. Ces deux sociétés ont également soumis des demandes au titre des droits de surestaries de navires dont l'entrée dans le port de Milford Haven a été retardée, avant que le *Sea Empress* ne soit remis à flot et amené au port. Elf a en outre formé une demande au titre des frais d'affrètement d'autres navires et de la hausse des coûts de raffinage du fait de l'interruption des approvisionnements en pétrole brut. Le Fonds de 1971 a rejeté les demandes relatives à la surestaries, à l'affrètement d'autres navires et aux frais supplémentaires de raffinage, au motif que les pertes alléguées n'étaient pas dues à la contamination ou à des mesures de sauvegarde mais découlaient d'une décision prise par l'autorité portuaire aux fins de la sécurité de la navigation. En avril 2002, les demandes présentées par Texaco et Elf au titre des frais relatifs aux opérations de nettoyage ont fait l'objet d'un accord de règlement à raison de £871 000 et de £115 000 respectivement. Les deux sociétés ont retiré les parties de leurs demandes ayant été rejetées par le Fonds de 1971.

Actions en justice contre le Fonds de 1971

Questions de procédure

Des poursuites ont été engagées contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 en ce qui concerne la majorité des demandes d'indemnisation qui n'avaient pas été approuvées avant expiration du délai de prescription de trois ans, c'est-à-dire le 15 février 1999 ou peu après cette date.

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 (environ £7,4 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, et toutes les autres actions intentées contre le propriétaire du navire et le Skuld Club ont été ajournées.

En juin 2000, le tribunal maritime a accordé une suspension provisoire de la procédure à l'encontre du Fonds de 1971 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. 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.

Faits intervenus en 2002 concernant les demandes en suspens

Cinquante-neuf assignations ont été émises contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 concernant 194 demandeurs avant l'expiration du délai de prescription de trois ans. Cinquante et une de ces assignations ont été significatives. Au 31 décembre 2002, les demandes de 180 de ces demandeurs avaient été soit approuvées, soit interrompues, soit encore retirées.

Douze des quatorze demandeurs donnant suite à leurs demandes dans le cadre de la procédure en limitation font valoir seulement leurs demandes au titre des frais juridiques et des honoraires d'experts n'ayant pas encore été calculés ou pour lesquelles

les demandeurs ont décliné les montants offerts par le Skuld Club et le Fonds de 1971. On espère qu'un accord de règlement sera conclu début 2003 pour les demandes en attente devant les tribunaux au titre des frais juridiques et des honoraires d'experts.

Deux demandes, d'un montant total d'environ £900 000, font encore l'objet d'une action en justice. Le détail de ces demandes est donné plus bas.

Demande présentée par une entreprise de transformation de bulots basée dans le Devon

Une demande de £645 000, présentée par une entreprise de transformation de bulots basée dans le Devon, avait été rejetée par le Fonds 1971 et le Skuld Club faute de proximité raisonnable entre la pollution par les hydrocarbures et les pertes alléguées.

En mai 2002, la Haute Cour de justice (tribunal de première instance) a examiné la question préliminaire consistant à savoir si la demande au titre du manque à gagner portait sur un dommage par pollution au sens de la loi sur la marine marchande de 1995 (portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds). La Cour a estimé que la demande était irrecevable pour essentiellement les mêmes raisons que celles que la Cour d'appel d'Écosse avait données dans le cadre de sa décision sur Landcatch, à savoir que cette demande était secondaire, dérivée, relationnelle et/ou indirecte et, de ce fait, trop éloignée de la pollution.

La Haute Cour a accédé à la requête du demandeur de pouvoir faire appel, l'affaire posant des questions de principe d'une importance générale quant à l'évolution du droit positif. Le demandeur a fait appel. L'appel devait être entendu en janvier 2003.

Demande présentée par le propriétaire d'une école de planche à voile et de sports nautiques

Une demande d'un montant de £226 196 a été présentée au titre du manque à gagner subi par une école de planche à voile et de sports nautiques en 1996, 1997 et 1998. Le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont versé des indemnités se chiffrant à £134 970 pour les pertes subies en 1996 et pour l'annulation d'un stage de formation de moniteurs en 1997. Le Skuld Club et le Fonds ont soutenu

qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre la contamination et toutes autres pertes subies par la profession après 1996.

Le demandeur a décidé de ne pas tenter d'autre action en justice en attendant la décision de la Cour d'appel concernant la demande émanant de l'entreprise de transformation de bulots.

Action en recours

En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devait engager une action en recours contre l'autorité portuaire de Milford Haven. Le 14 février 2002, le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont engagé des actions contre l'autorité portuaire de Milford Haven devant le tribunal maritime de Londres. Ils ont entamé cette action en leur propre nom ainsi que de la part - et au nom - de 786 demandeurs à qui des indemnités de £34,1 millions avaient été versées, et de la part - et au nom - de 32 demandeurs qui continuaient alors de faire valoir leurs demandes de £3,9 millions. Depuis lors, une somme supplémentaire de £2,2 millions a été versée à 25 demandeurs de cette dernière catégorie. Un petit nombre de demandeurs, dont les demandes d'indemnisation, assorties des intérêts y afférents, avaient fait l'objet d'un accord pour la somme demandée, mais qui avaient intenté des actions contre le Fonds de 1971 et le Skuld Club pour recouvrer leurs frais juridiques, ont refusé d'accorder cette autorisation. Le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont également présenté des demandes de l'ordre de £2,6 millions au titre des frais administratifs et juridiques encourus du fait du sinistre.

Le Fonds de 1971 soutient que l'autorité portuaire n'a pas pris les mesures raisonnables voulues pour éviter le risque d'échouement du navire-citerne chargé et le déversement des hydrocarbures, et, plus particulièrement, qu'elle n'a pas étudié comme il l'aurait fallu le risque d'échouement du navire-citerne chargé et de grave pollution par les hydrocarbures susceptible d'en résulter. Le Fonds de 1971 a présenté contre l'autorité portuaire de Milford Haven une demande détaillée comportant les allégations suivantes de négligence et/ou d'infraction à ses obligations:

- a) l'autorité portuaire n'avait pas mis en place de dispositif approprié permettant de s'assurer que l'entrée proposée d'un navire particulier dans le port de Milford Haven à un moment déterminé ne présentait pas de

danger et/ou de ne pas autoriser l'entrée dans le port à ce moment-là d'un navire dont elle ne se serait pas assurée qu'il ne présentait pas de danger;

- b) l'autorité portuaire n'avait pas mis en place d'installation de service de trafic maritime (STM) efficace et pleinement opérationnel, dotée d'un radar, et qui aurait permis à l'officier de garde d'aviser et d'informer les navires et de les aider à demeurer dans les limites appropriées du chenal;
- c) l'autorité portuaire n'avait pas correctement balisé le chenal ouest;
- d) le mécanisme de choix des pilotes utilisé par l'autorité portuaire n'était pas rigoureux; et
- e) le système de formation des pilotes de l'autorité portuaire laissait à désirer.

Il est également allégué que les mesures prises par l'autorité portuaire face à l'échouement du navire étaient ponctuelles, improvisées et négligentes et ont entraîné le déversement de quelque 69 300 tonnes de pétrole brut dans le port.

L'autorité portuaire a indiqué dans des communiqués de presse qu'elle était couverte par une assurance et que son assureur était résolu à justifier sa demande d'indemnisation.

L'autorité portuaire a présenté pour sa défense une argumentation, longue et détaillée, niant toute responsabilité en ce qui concerne le sinistre et la pollution par les hydrocarbures qui en est résultée. Cette défense a été notifiée au Fonds de 1971 le 31 mai 2002. La position adoptée peut être résumée comme suit.

L'autorité portuaire a soutenu qu'elle n'avait aucune obligation de prudence et/ou aucun devoir légal envers les demandeurs pour ce qui est des pertes subies. Elle a également nié avoir la moindre obligation de prudence envers le Fonds de 1971. Elle a affirmé en outre qu'en vertu de la loi de 1987 sur le pilotage, elle n'était pas responsable des pertes ou dommages dus à la négligence d'un pilote autorisé par l'autorité portuaire de Milford Haven, du seul fait de cette autorisation, et qu'en tout état de cause le pilote en question n'était pas employé par l'autorité portuaire de Milford Haven mais par une entreprise indépendante, dont les actes ne

relevaient pas de la responsabilité de l'autorité portuaire.

L'autorité portuaire de Milford Haven a également invoqué dans sa défense les dispositions de la loi sur la marine marchande (Merchant Shipping (Oil Pollution) Act) sur la canalisation de la responsabilité, et celles de la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven concernant les opérations d'assistance; elle a soutenu qu'en vertu de ces lois, elle n'était responsable d'aucun dommage par pollution dû au sinistre du *Sea Empress*. L'autorité portuaire s'est référée en outre à la section 22 de la loi de 1987 sur le pilotage, qui, à son avis, l'autoriserait à limiter sa responsabilité à £12 000 pour le sinistre du *Sea Empress*.

L'autorité portuaire a fait valoir en particulier les points suivants:

- a) L'autorité portuaire avait pleinement et correctement envisagé les risques d'échouement d'un pétrolier chargé et avait de ce fait mis en place des aides, directives et procédures appropriées et suffisantes pour maîtriser et réduire ces risques.
- b) L'autorité portuaire disposait d'un mécanisme convenable et satisfaisant lui permettant de garantir que l'entrée proposée d'un navire dans le port à un moment déterminé ne présentait pas de danger et/ou de refuser l'autorisation d'entrée à un navire dont elle ne se serait pas assurée qu'elle ne présentait pas de danger. L'entrée proposée du *Sea Empress* dans le port ne présentait pas de danger.
- c) Le système radar n'a jamais visé à donner directement des instructions ou des conseils de navigation à un navire et, en tout état de cause, même si ce système avait été en place, il n'aurait pas empêché l'échouement.
- d) Le mécanisme de choix du pilote était approprié.
- e) Les pilotes qui travaillaient à Milford Haven avaient reçu une formation adéquate et acquis une vaste expérience concrète, sur le tas, du port et du chenal ouest.
- f) L'échouement du *Sea Empress* n'était pas dû à un manque de formation ou d'expérience du pilote mais au fait que, le jour du sinistre,

il n'avait pas pris le cap qui convenait compte tenu des conditions dominantes des marées.

- g) L'autorité portuaire disposait d'un plan d'urgence et d'un plan de lutte contre la pollution par les hydrocarbures efficaces et suffisants pour prendre en charge l'échouement d'un navire-citerne chargé.
- h) Les 69 300 tonnes supplémentaires de pétrole brut à l'origine de tout le dommage par pollution qui a été allégué ne se sont pas échappées à cause de l'échouement initial mais des événements intervenus et des décisions prises ultérieurement, et l'autorité portuaire n'est pas responsable des conséquences qui en découlent.

L'autorité portuaire n'a pas reconnu que les pertes ou dommages visés par les demandes du Fonds de 1971 et du Skuld Club étaient dus à l'échouement du *Sea Empress*. Il n'a rien été reconnu quant à la nature des pertes ou dommages allégués ni concernant la question de savoir si les pertes ou dommages allégués (ou une partie de ceux-ci) étaient suffisamment proches pour que l'autorité portuaire puisse obtenir réparation.

Dans leur réponse, le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont fait valoir les points suivants:

- a) L'autorité portuaire ne peut pas se référer à la section 22 8) de la loi de 1987 sur le pilotage pour affirmer qu'elle n'est pas responsable des pertes ou dommages dus à la négligence d'un pilote autorisé par l'autorité portuaire de Milford Haven du seul fait de cette autorisation.
- b) L'autorité portuaire ne peut pas soutenir qu'elle n'est pas responsable du dommage par pollution en vertu de la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven concernant les opérations d'assistance.
- c) Le Fonds de 1971 conteste l'affirmation de l'autorité portuaire, selon laquelle la majeure partie du dommage par pollution allégué était dû non à l'échouement initial mais à des événements survenus et à des décisions prises ultérieurement.
- d) L'autorité portuaire avait décidé de s'organiser de façon à ce que les pilotes soient

engagés par une filiale (pour permettre à l'autorité portuaire d'éviter d'assumer la responsabilité d'une négligence de la part des pilotes) et ne peut pas prétendre que les pilotes n'étaient pas employés par elle mais par cette société aux fins de la section 22 3) de la loi de 1987 sur le pilotage, de façon à bénéficier de la limitation de la responsabilité prévue dans cette section.

Lors d'une première conférence sur la gestion des affaires prévue pour février 2003, le tribunal rendra des décisions de procédure appropriées, dont certaines sont susceptibles de comporter des ordonnances concernant la divulgation des documents et la conduite de la procédure de Texaco à l'avenir (voir ci-dessous). Ces décisions pourraient aussi comprendre des ordonnances sur le recours à une autre solution des différends, comme la médiation et la conciliation.

Action intentée par Texaco

Le 14 février 2002, Texaco, qui gère un terminal pétrolier à Milford Haven, a entamé une action en justice contre l'autorité portuaire et Milford Haven Pilotage Limited (MHPL), société qui employait des pilotes dans le port de Milford Haven. Dans cette action contre les deux défendeurs, Texaco demande les indemnités suivantes:

- a) US\$10,5 millions (£6,8 millions) pour les pertes ou dommages causés à la cargaison
- b) US\$272 500 (£176 000) pour le manque à gagner relatif au fret acquitté par Texaco
- c) US\$5,3 millions (£3,4 millions) pour le paiement d'une demande concernant un contrat d'assistance maritime
- d) £18 000 pour le paiement d'une demande au titre de l'assistance maritime en vertu du droit coutumier
- e) £53 000 pour la responsabilité encourue par Texaco concernant les droits de surestarie
- f) £23 600 pour les frais supplémentaires au titre des opérations d'allègement et du déroutement de la cargaison.

Texaco a fondé sa demande contre l'autorité portuaire sur des bases semblables à celles que le Fonds de 1971 a invoquées dans son action contre

le même défendeur. Cependant, Texaco a également invoqué contre MHPL les mêmes arguments que le Fonds contre l'autorité portuaire au sujet des frais de pilotage et de la formation des pilotes. Texaco a de plus avancé que l'autorité portuaire et MHPL avaient causé des dommages à autrui ayant entraîné les préjudices en question.

Accord conclu avec le Skuld Club

Le Skuld Club a autorisé le Fonds de 1971 à faire valoir son action en recours au nom du Club et, après consultation, à prendre toutes les décisions relatives à la conduite de la procédure.

Le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont conclu un accord sur la manière dont ils se répartiraient tout montant recouvré du fait de l'action en recours. En vertu de cet accord, le Fonds de 1971 aura le droit de conserver toutes sommes recouvrées jusqu'à un niveau auquel il a été intégralement remboursé pour tous les montants versés par lui aux demandeurs outre les dépenses encourues par le Fonds en ce qui concerne le traitement des demandes et la poursuite de l'action en recours. Tout solde sera versé au Skuld Club. Le Fonds de 1971 indemnisera le Skuld Club pour certains frais juridiques spécifiés que celui-ci peut encourir dans le cadre de l'action en recours et après que celle-ci a été engagée.

En avril 2002, le Fonds de 1971 a versé au Skuld Club le montant de 2 189 832 DTS ou £1 835 035 qui lui était dû pour la prise en charge du propriétaire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, moins une déduction au titre de la part du Skuld Club aux frais communs.

13.10 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.

D'après les estimations, le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est de Dr 2 241 millions ou

€6,6 millions (£4,3 millions). Le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en décembre 1996, au moyen d'une garantie bancaire.

Des demandes d'un montant total de Dr 4 054 millions ou €11,9 millions (£7,8 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire, à son assureur P & I 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 1 153 millions ou €3,4 millions (£2,2 millions).

Les experts engagés par l'assureur et le Fonds de 1971 ne sont pas d'accord avec un certain nombre des évaluations faites par l'administrateur. Le propriétaire du navire, l'assureur 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 ou €7,9 millions (£5,1 millions). Lors de l'audition de ces objections, le tribunal a accepté des demandes se chiffrant à Dr 1 153 millions ou €3,4 millions (£2,2 millions). Plusieurs demandeurs dont les demandes ont été soit rejetées, soit partiellement acceptées par le tribunal ont fait appel. Les appels ont été entendus en septembre 2002; le jugement devrait être rendu début 2003.

Pour éviter que leurs droits ne soient frappés de prescription, le propriétaire du navire et son assureur ont notifié au Fonds de 1971, en août 1999, 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 de 1971 portant création du Fonds, d'un montant de Dr 556 millions ou €1,6 million (£1 million). Cependant, tant que le jugement de la cour d'appel dont il est question plus haut n'est pas prononcé, on ne sait pas si le montant total des demandes établies dépassera le montant total exigible du propriétaire du navire/l'assureur, compte tenu également du montant exigible du Fonds de 1971 en ce qui concerne la prise en charge.

13.11 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 (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. 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.

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 dix préfectures. Des opérations de nettoyage de grande envergure menées en mer et à terre ont produit une quantité de déchets mazoutés estimée à 40 000 tonnes.

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. Ledit bureau a fermé en décembre 2002, après approbation de la totalité des demandes.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 1er janvier 2002, les seules demandes en suspens de quelque importance émanaient du Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) et d'organismes publics japonais. Toutes ces demandes ont fait l'objet d'accords de règlement en novembre 2002 à hauteur de ¥26 090 millions (£137 millions).

Demandes relatives à la construction et au démantèlement d'une voie d'accès

Comme cela est mentionné plus haut, la section avant du *Nakhodka*, qui contenait peut-être 2 800 tonnes d'hydrocarbures avant de se retourner, s'est échouée sur les rochers à environ 200 mètres du rivage. Une entreprise japonaise d'assistance maritime a été engagée par le propriétaire du navire pour enlever les hydrocarbures qui restaient dans la section avant, mais les opérations ont été entravées par une houle très forte et des conditions météorologiques défavorables. Les autorités japonaises se sont chargées des opérations, en recourant aux services de deux entreprises d'assistance. Quelques 2 830 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont ainsi été extraits au cours des opérations.

En raison des préoccupations dues aux conditions météorologiques défavorables risquant de faire échouer les opérations en mer, les autorités japonaises ont ordonné la construction d'une voie d'accès temporaire menant à la section avant qui s'est retournée. Cette voie d'accès devait permettre aux camions-citernes de s'approcher de l'épave, facilitant ainsi l'enlèvement des hydrocarbures. La voie d'accès était longue de 175 mètres. Une grande grue a été montée à son extrémité située du côté du large, et dotée d'un bras suffisamment long pour atteindre la section avant. En dépit des conditions météorologiques défavorables, les opérations ont réussi et les 380 m³ du mélange d'eau et d'hydrocarbures demeurés à bord ont été extraits au moyen de la voie d'accès. Celle-ci a ensuite été démontée et les matériaux de construction ont été enlevés du site.

Le JMDPC a soumis des demandes d'un montant de ¥3 336 millions (£17,5 millions) au titre des coûts afférents à la construction et à l'enlèvement de la voie d'accès.

Plusieurs réunions ont eu lieu en 2001 et 2002 entre, d'une part, le Gouvernement japonais et, d'autre part, les FIPOL et le UK Club. Y ont été examinés en détail les aspects techniques des demandes au titre de la voie d'accès. La question de savoir si les demandes répondaient aux critères de recevabilité arrêtés par les organes directeurs des FIPOL y a également été examinée.

La décision du JMDPC de poursuivre la construction de la voie d'accès était intervenue après l'étude des dossiers relatifs à l'état de la mer

entre 1985 et 1993 au large de la préfecture de Fukui. Il avait été conseillé au JMDPC de ne procéder aux opérations d'assistance que si la hauteur des vagues ne dépassait pas un mètre, et précisé qu'en janvier et février ces conditions ne duraient pas plus de trois jours par mois. De plus, il avait également été indiqué au JMDPC que les opérations d'enlèvement des hydrocarbures par la voie d'accès n'étaient possibles que si les vagues ne dépassaient pas deux mètres et que ces conditions n'étaient susceptibles de se produire qu'environ vingt jours par mois en janvier et février. Les entreprises de construction avaient estimé que les travaux de construction de voie d'accès seraient achevés au bout de 15 jours et que le coût serait de ¥1 000 millions (£5 millions). En fait, les travaux avaient duré 27 jours.

Lors de l'examen des demandes par les Fonds, il avait été noté que les opérations en mer ainsi que les opérations de construction de la voie d'accès nécessitaient parfois l'intervention de plongeurs et que ceux-ci ne pouvaient travailler que si les vagues ne dépassaient pas un mètre. Ces deux opérations étaient donc soumises aux mêmes restrictions en ce qui concernait les conditions de la mer, et les journées supplémentaires éventuellement requises pour les opérations relatives à la voie d'accès ont été moins nombreuses que le JMDPC ne l'avait indiqué. Cependant, les Fonds ont reconnu que le retard dû aux mauvaises conditions météorologiques était plus important s'agissant des opérations en mer du fait que les navires d'assistance avaient dû retourner au port de Fukui lors de ces opérations, ce qui impliquait chaque fois plusieurs heures de démobilisation/remobilisation, alors qu'on pouvait interrompre et reprendre rapidement les opérations menées par la voie d'accès.

Il a également été noté qu'il ressortait de la suite des événements que la construction de la voie d'accès avait été plus complexe que prévu et que d'importantes parties avaient été emportées par la mer les 22, 26 et 29 janvier 1997. L'Administrateur avait estimé que le JMDPC aurait dû réévaluer sa décision de construire la voie d'accès en tenant compte de ces retards, puisque les entreprises de construction avaient, semble-t-il, sous-estimé à la fois le temps nécessaire pour construire la voie d'accès et les dépenses encourues.

Les Fonds ont relevé en outre qu'au moment des dommages subis par la voie d'accès le 26 janvier, seulement 709 m³ d'hydrocarbures sur un total de



Opération visant à enlever les hydrocarbures de la partie avant échouée du Nakhodka

2 830 m³ avaient été enlevés de la section avant lors des opérations effectuées en mer. De plus, il a été noté que le JMDPC avait décidé de modifier la conception de la voie d'accès après les dommages occasionnés le 26 janvier. Toutefois, de l'avis de l'Administrateur, à la suite des dommages survenus le 29 janvier 1997, il aurait fallu mettre un terme aux travaux de construction de la voie d'accès et, par conséquent, la demande d'indemnisation avait été examinée en fonction des coûts de construction encourus jusqu'à cette date et des coûts ultérieurs du démantèlement de la voie d'accès.

Les FIPOL ont engagé des experts japonais en génie civil chargés d'évaluer les coûts de construction jusqu'au 29 janvier 1997 inclus, ainsi que les coûts afférents à l'enlèvement après cette date. Les experts ont estimé les coûts sur la base des renseignements consignés dans les rapports quotidiens sur les quantités de pierres de fondation, de blocs destinés à amortir les vagues et autres matériaux utilisés pour la construction de la voie d'accès jusqu'au 29 janvier 1997. Se fondant sur les rapports des experts, l'Administrateur a estimé que les demandes devraient être acceptées à hauteur de ¥2 043 millions (£10,7 millions), y

compris les intérêts, le montant réclamé étant de ¥3 336 millions (£17,7 millions).

Lors de l'examen de ces demandes par les organes directeurs en avril/mai 2002, plusieurs délégations ont noté avec satisfaction l'explication technique détaillée qui précisait bien le fondement de l'évaluation des coûts relatifs à la voie d'accès. Elles ont fait valoir que les gouvernements et les pouvoirs publics se devaient quelquefois de prendre des mesures novatrices – et coûteuses – pour lutter contre une pollution grave, et qu'il importait que les FIPOL et leurs experts examinent rapidement les demandes pour le coût de telles mesures, notamment lorsque leur recevabilité était en cause.

De l'avis des organes directeurs, le grave risque de pollution que posait la section avant justifiait la décision des autorités japonaises de commencer la construction de la voie d'accès, mais il aurait fallu réévaluer la décision en fonction des difficultés apparues du fait des intempéries. Les organes directeurs ont décidé d'approuver les demandes au titre de la voie d'accès, pour un montant total de ¥2 043 millions (£10,7 millions), comme proposé par l'Administrateur.

Catégorie des demandes	Montant demandé (en milliers de Yen)	Montant approuvé (en milliers de Yen)
JMDPC	15 421 160	12 450 268
Organismes publics japonais	1 519 466	1 886 896
Gouvernements locaux	7 142 567	5 637 552
Propriétaire du navire/UK Club et entreprises engagées par eux	1 129 322	734 195
Pêche	5 013 257	1 769 172
Tourisme	2 849 500	1 344 157
Autres	2 748 391	2 267 653
Total	35 823 663 (£188 millions)	26 089 893 (£137 millions)

Demandes émanant d'organismes publics japonais

Les demandes, de ¥1 519 millions (£7,9 millions), formées par 11 organismes publics japonais au titre des opérations de nettoyage, ont été évaluées par les FIPOL à ¥1 488 millions (£7,8 millions). Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement à raison de ce montant plus les intérêts, soit à ¥1 887 millions (£9,9 millions).

Bilan des demandes d'indemnisation

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

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 de 1992 portant création du Fonds s'appliquent donc en principe à ce sinistre.

Le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, qui, à la date du sinistre, était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds,

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 quand le sinistre est survenu. 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 de 1971 portant création du Fonds (à savoir 60 millions de DTS), le montant des indemnités disponibles se répartirait comme indiqué ci-dessous.

Niveau des paiements

Le montant total disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, pour le sinistre du *Nakhodka*, est de ¥23 164 515 000 (£122 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

	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

nées du sinistre du *Nakhodka* demeurait incertain, les paiements effectués par les deux organisations devraient se limiter à 60% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs, 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 en avril 2000 de porter le niveau des sommes à acquitter par les FIPOL de 60% à 70% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs.

Du fait de l'évolution de la situation, et comme l'y autorisaient les organes directeurs, l'Administrateur a décidé en janvier 2001 de porter le niveau des paiements de 70% à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur.

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.

Les experts engagés par les FIPOL ont examiné les rapports japonais et russe et ont conclu 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. Par ailleurs les réparations avaient été 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 conforme 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 était 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 jugé 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 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 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 ('Prisco'), 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 Ltd et sa société mère Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk').

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. 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 le Fonds de 1971 et le Fonds 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 la navigation. 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.

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 Fukui à l'encontre de Prisco Traffic Ltd, de Primorsk Shipping Corporation, du UK Club et du Registre maritime russe de la navigation.

Le propriétaire du navire a informé les Fonds qu'il contestait les conclusions de ceux-ci concernant l'état du *Nakhodka*. Le Registre maritime russe de la navigation a déclaré qu'il regrettait que les Comités exécutifs aient établi que le Registre 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.

Prisco a nié sa responsabilité en vertu de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au motif que le sinistre était dû essentiellement à un phénomène naturel exceptionnel. Le UK Club a pris la même position que Prisco sur la question de la responsabilité. Par ailleurs, le Club a invoqué la clause relative à l'arbitrage du Règlement des Clubs, en vertu de laquelle les différends sont tranchés par arbitrage à Londres. Primorsk a nié toute responsabilité au motif que Prisco n'était en aucun cas sa filiale.

Le Registre maritime russe a demandé au tribunal de district de Fukui de se dessaisir de ces actions au motif que le Registre maritime russe jouit de l'immunité souveraine.

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 (£59 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 (£48 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 tribunal de district de Tokyo contre les Fonds de 1971 et de 1992 pour un montant de ¥537 millions (£2,8 millions) concernant leurs droits de subrogation relatifs aux paiements qu'ils ont effectués.

Les FIPOL ont également présenté leur défense dans le cadre des actions engagées contre eux par le propriétaire du navire et le UK Club. Les Fonds ont soutenu que ces actions devraient être rejetées au motif que le propriétaire du navire ne devrait pas être autorisé à limiter sa responsabilité étant donné que le sinistre provenait d'une faute personnelle de sa part et, qu'en tout état de cause, le propriétaire du navire n'avait pas entamé de procédure en limitation.

Solution globale

À leurs sessions de juin 2001, les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement japonais, le propriétaire du navire et le UK Club sur les demandes en souffrance et les questions non résolues, et d'envisager les possibilités de parvenir à un accord de règlement global de la totalité des questions en suspens.

En avril/mai 2002, les organes directeurs ont étudié la proposition ci-après de règlement global, formulée par le UK Club.

- 1 Les versements d'indemnités seraient partagés entre le UK Club et les FIPOL dans la proportion de 42 à 58 pour toutes les demandes établies.
- 2 Les FIPOL continueraient d'effectuer des versements à hauteur de 80% pour toutes les demandes établies.

- 3 Le UK Club verserait le reliquat de 20% dû à tous les demandeurs.
- 4 Le UK Club rembourserait aux FIPOL environ ¥5 200 millions (£26,7 millions), représentant le montant dû aux FIPOL par le UK Club après paiement, par le Club, du reliquat de 20% dû aux demandeurs.
- 5 Les frais encourus conjointement par le UK Club et les FIPOL seraient eux aussi répartis entre eux dans la proportion de 42 à 58.
- 6 Il serait mis fin à toutes les actions en justice découlant de ce sinistre.
- 7 Les FIPOL, Prisco Traffic Limited, Primorsk Shipping Corporation et le UK Club prendraient chacun à sa charge les dépens lui incombant.

Les organes directeurs ont noté que le règlement global proposé permettrait aux FIPOL de récupérer environ ¥5 203 millions (£27 millions) et d'économiser quelque ¥2 500 millions (£13 millions) du fait qu'ils n'auraient pas à procéder à des paiements supérieurs à 80% des montants approuvés et que les FIPOL se verraient également verser une contribution aux frais communs de quelque £3,9 millions.

Tous les membres des organes directeurs présents et bon nombre de délégations d'observateurs ont, à l'unanimité, souscrit à la proposition formulée par l'Administrateur en vue d'un règlement global. On a estimé que le règlement global proposé constituait un compromis équilibré présentant pour principaux avantages le fait que tous les demandeurs seraient intégralement remboursés, que les FIPOL n'auraient pas à s'engager dans de longues procédures judiciaires et qu'ils récupéreraient une bonne partie des indemnités versées, ce qui profiterait à leurs contribuables. On a également souligné que le règlement proposé faciliterait la dissolution du Fonds de 1971.

Les organes directeurs ont approuvé le règlement global proposé et ont autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement pour autant que ce dernier contienne les éléments énoncés ci-dessus. Ils ont également autorisé l'Administrateur à s'entendre avec les autres parties sur les modalités de ce type d'accord. Les organes directeurs ont insisté sur le fait que l'acceptation du règlement par

les FIPOL ne saurait être interprétée comme signifiant que ceux-ci avaient des doutes quant à la force de leur position en justice.

Les organes directeurs ont décidé en outre que les FIPOL devraient retirer les actions en justice qu'ils avaient engagées contre le Registre maritime russe de la navigation. Ils ont indiqué que l'acceptation du règlement proposé et le retrait de l'action en justice contre le Registre russe ne devaient en aucune manière être interprétés comme un changement de politique de la part des FIPOL en matière d'action récursoire, laquelle politique veut que les FIPOL intentent un recours chaque fois que cela leur permet de recouvrer des sommes versées auprès des propriétaires de navires ou d'autres parties conformément au droit national en vigueur.

L'accord entre, d'une part, les FIPOL et, d'autre part, Prisco et le UK Club, a été signé le 28 octobre 2002. Le 31 octobre 2002, conformément à cet accord, le UK Club a remboursé aux FIPOL la somme de ¥5 229 812 901 (£27,3 millions) au titre des indemnités versées par les Fonds et la somme de £3,6 millions au titre de la part des frais communs incombant au Club.

Le UK Club a également versé le reliquat de 20% des demandes approuvées dû à tous les demandeurs, qui ont par conséquent été indemnisés intégralement et ont, de ce fait, renoncé à leurs actions en justice.

Les actions que les FIPOL, Prisco Traffic Limited et le UK Club avaient engagées auprès du tribunal de district de Fukui, ainsi que celles que les FIPOL avaient engagées contre la Primorsk Shipping Corporation et le Registre maritime russe de la navigation ont été retirées le 9 décembre 2002. La Primorsk Shipping Corporation et le Registre maritime russe de la navigation n'étaient pas parties à l'accord. Ils ont décidé de ne pas faire valoir de demande au titre des dépens contre les Fonds.

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

Le montant maximum exigible du Fonds de 1971 à titre d'indemnisation pour le sinistre du *Nakhodka* en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS, moins le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, soit 1 588 000 DTS, ce qui donne 58 412 000 DTS. De plus, en vertu de la Convention

de 1971 portant création du Fonds, les DTS devraient être convertis dans la monnaie nationale selon le taux en vigueur applicable à la date de constitution du fonds de limitation par le propriétaire du navire (article 1.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, telle que modifiée par le Protocole de 1976, combiné avec l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif). Cependant, du fait de l'accord de règlement global, il n'y aura pas de fonds de limitation du propriétaire dans l'affaire du *Nakhodka*.

En juillet 2002, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de la date de la conversion, en yen japonais, du montant exigible du Fonds de 1971. Il a déclaré que la conversion se ferait sur la base du taux de change entre le DTS et le yen en vigueur le 19 février 1997, date à laquelle le Comité avait adopté le compte rendu des décisions de la session où il avait pris la décision d'autoriser l'Administrateur à procéder au règlement définitif des demandes. D'après cette date, les sommes exigibles du Fonds (58 412 000 DTS) équivalent à ¥10 022 856 668.

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

En octobre 2002, les organes directeurs ont examiné la question des modalités du partage entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 des avantages financiers de l'accord de règlement global. L'Administrateur avait proposé que les montants recouvrés soient répartis entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 proportionnellement à leurs responsabilités maximales respectives en vertu des Conventions respectives.

Selon la délégation japonaise, en vertu de l'article 36 bis de la Convention de 1992 portant création du Fonds, tout montant recouvré dans le cadre d'un sinistre survenu au cours de la période de transition, au cours de laquelle les Conventions de 1969/1971 et de 1992 étaient applicables, devrait être remboursé en premier lieu au Fonds de 1992. De l'avis de cette délégation, le terme 'répartition' n'était pas approprié puisque le Fonds de 1992 n'interviendrait qu'en dernier recours pour ce qui est de verser des indemnités, ce Fonds n'étant tenu d'acquiescer des paiements que si et dans la mesure où les sommes disponibles auprès du Fonds de 1971 n'étaient pas suffisantes pour permettre d'indemniser la totalité des demandes.

Toutefois, une autre délégation a fait valoir que l'article 36 bis ne visait que le versement d'indemnités et non le partage entre les deux Fonds de montants recouvrés du fait d'une action en recours ayant abouti et que, à son avis, les Conventions ne comportaient aucune disposition applicable à la question considérée.

Plusieurs délégations ont déclaré que comme les Conventions ne donnaient pas d'indication sur la manière dont il faudrait répartir entre les deux Fonds les montants recouvrés, il incombait aux organes directeurs de se prononcer sur la solution la plus équitable. Ces délégations ont souscrit à la proposition de l'Administrateur, tous les créanciers devant être traités de manière égale en fonction des responsabilités respectives. Cependant, de l'avis de ces délégations, il ne faudrait pas que toute décision relative au sinistre du *Nakhodka* crée un précédent, et les affaires à traiter à l'avenir devraient être envisagées selon leurs caractéristiques fondamentales respectives.

Les organes directeurs ont décidé que les avantages financiers de l'accord de règlement global devaient être répartis, en yen, proportionnellement aux responsabilités respectives de chacun des deux Fonds, à savoir ¥10 022 856 668 et ¥13 141 658 332, le Fonds de 1971 recevant 43,268% et le Fonds de 1992 56,732% de ces montants. Les organes directeurs ont décidé en outre que les frais à la charge des deux Organisations devaient être répartis de la même manière.

La répartition du montant recouvré auprès du UK Club, soit ¥5 229 812 901 (£27 288 353), a été effectuée en conséquence, le Fonds de 1992 ayant recouvré ¥2 966 977 455 (£15 481 228) et, le Fonds de 1971, ¥2 262 835 446 (£11 807 125). La contribution du UK Club aux dépenses communes, de £3 617 526, a été répartie de la même façon.

13.12 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 déversé.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2002, 214 demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs15 000 millions (£6,9 millions) et US\$25 millions (£15,6 millions) avaient été présentées à l'assureur du propriétaire du navire, Assuranceföreningen 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 des crevettes et le secteur du tourisme. Des demandes ont été approuvées pour un montant total de Bs3 751 millions (£1,7 million) plus US\$16 millions (£10 millions). Le Gard Club a versé une somme de Bs1 261 millions (£1,8 million) plus US\$4 millions (£2,7 millions). Le Fonds de 1971 a versé US\$2,4 millions (£1,6 million) aux pêcheurs et aux entreprises de transformation du poisson et US\$1,2 million (£800 000) à la compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), pour les frais encourus au titre des opérations de nettoyage et de l'évacuation du sable mazouté.

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

Procédures judiciaires

Le sinistre a donné lieu à l'engagement de procédures judiciaires devant le tribunal pénal de Cabimas, les 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 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 avenue.

Procédures civiles

Après que les demandes présentées par six entreprises de transformation de crevettes et 2 000 pêcheurs eurent été approuvées, en décembre 2000, 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 (£37,5 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 était 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 formée par 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 (£12,6 millions), porté par la suite à US\$60 millions (£37,5 millions). Il ressort que cette demande porte sur les quatre mêmes catégories de dommages que la demande déposée au tribunal pénal de Cabimas.

À la session du Conseil d'administration tenue en juin 2001, la délégation vénézuélienne a déclaré que la République du Venezuela avait décidé de retirer la demande qu'elle avait présentée devant le tribunal civil de Caracas pour un montant de US\$60 millions (£37,5 millions), et elle a précisé que ce retrait interviendrait dès que le propriétaire du navire et son assureur auraient signé les documents nécessaires. Il a été déclaré que le retrait de cette demande avait été décidé en vue de contribuer à résoudre l'affaire du *Nissos Amorgos* et d'aider les victimes, en particulier les pêcheurs, qui avaient subi et continuaient de subir les conséquences économiques de ce sinistre. Toutefois, cette demande n'a pas encore été retirée de la procédure.

Anciens avocats de la République du Venezuela

Trois avocats précédemment engagés par la République du Venezuela pour présenter sa demande d'indemnisation auprès du tribunal civil de Caracas ont intenté une action devant la Cour suprême contre la République du Venezuela pour obtenir le règlement de leurs honoraires, qui s'élevaient à Bs440 millions (£200 000). Les pouvoirs concédés à ces trois avocats par la République du Venezuela ont été annulés le 9 juin 1997. Dans leurs plaidoiries, les anciens

avocats de la République du Venezuela ont indiqué que la Cour suprême ne devrait pas accepter le retrait de la demande déposée par la République du Venezuela tant que leurs honoraires et frais n'auraient pas été acquittés par les demandeurs et les défendeurs de cette demande d'indemnisation.

ICLAM

Le Gard Club et le Fonds de 1971 ont approuvé à raison de Bs61,1 millions (£64 000) une demande soumise par l'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) auprès du tribunal pénal de Cabimas et du tribunal civil de Maracaibo au titre du coût de la surveillance des opérations de nettoyage. En septembre 1999, le Fonds de 1971 a versé à l'ICLAM une somme de Bs15 268 867 (£16 000), soit 25% du montant approuvé. En avril 2001, le Fonds de 1971 a offert de faire un nouveau versement à l'ICLAM à la suite du relèvement à 40% du niveau des paiements, dont il est question plus bas. L'ICLAM examine cette offre actuellement.

Entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés

Deux entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont présenté une demande d'un montant de US\$20 millions (£12,5 millions) devant la Cour suprême contre le Fonds de 1971 et, subsidiairement, contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). La demande porte notamment sur 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.

En janvier 2002, les demandeurs ont soumis des pièces justificatives à l'appui de leur demande. Selon les experts engagés par le Fonds de 1971 qui ont examiné ces documents, ceux-ci n'établissent pas que les demandeurs avaient subi des pertes du fait du sinistre du *Nissos Amorgos*. Les renseignements fournis étant incomplets, les demandeurs ont été invités à présenter des pièces justificatives supplémentaires pour étayer leur demande.

Une troisième entreprise de transformation du poisson et de coquillages et crustacés a présenté une demande, d'un montant de US\$10 millions (£6,3 millions), devant la Cour suprême en

demandant à être autorisée à s'associer en tant que tiers à la procédure intentée par les deux premières entreprises de transformation devant la Cour suprême.

Le Fonds de 1971 a soumis auprès de la Cour suprême des argumentations selon lesquelles celle-ci ne devrait pas accepter d'avoir compétence pour ce qui est de ces demandes et ne devrait pas agir en tant que tribunal de première instance car cela priverait les parties du droit de recours. Le Fonds a ajouté que le tribunal de première instance de Caracas devrait avoir compétence concernant ces demandes.

FETRAPESCA

En novembre 2000, le syndicat des pêcheurs, FETRAPESCA, a retiré les demandes d'indemnisation qu'il avait déposées auprès des tribunaux de Cabimas et de Caracas. Quatre experts engagés par le tribunal civil de Caracas à la demande de FETRAPESCA ont fait opposition au retrait de la procédure en faisant valoir que leurs honoraires et frais n'avaient pas été réglés. Ces experts ont également présenté une demande en tant que tiers dans laquelle ils invitent la Cour suprême à décider que le Fonds de 1971 devrait régler leurs honoraires et dépenses, qui s'élèvent à Bs100 millions (£45 000).

PDVSA

La compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela SA (PDVSA) a présenté une demande d'indemnisation de Bs3 814 millions (£1,7 million) auprès du tribunal civil de Maracaibo pour recouvrer les frais encourus lors des opérations de nettoyage et de l'évacuation du sable mazouté au-delà des montants déjà convenus par l'intermédiaire de l'Agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo. Le montant total de la partie de la demande au titre des frais relatifs aux opérations de nettoyage a été établi à US\$7,1 millions (£4,5 millions) et, concernant la partie de la demande au titre de l'évacuation du sable mazouté, à US\$1,3 million (£817 000). En janvier 2002, le Fonds de 1971 a versé US\$1,2 million (£800 000) à la PDVSA, ce qui, avec les versements effectués précédemment par le propriétaire du navire/le Gard Club et le Fonds de 1971, représente 40% du montant approuvé pour la totalité des demandes de la PDVSA. Du fait de ces paiements, la PDVSA a retiré de la procédure son action contre le propriétaire/Gard Club et le Fonds de 1971.

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 (£550 000) 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 soit à Bs3 473 millions (£1,6 million) visant alors 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, soit à Bs862 millions (£390 000) pour une prise en charge financière au titre de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Cour suprême: demande d'‘avocamiento’

En vertu du droit vénézuélien, 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.

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. 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 de tout droit de recours.

En juillet 1999, la Cour suprême a rejeté les demandes d'«avocamiento» déposées par les deux entreprises de transformation du poisson.

Concernant la 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 fait en deux temps, 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» pour la demande de FETRAPESCA. Dans un jugement de 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. Cependant, cette dernière n'a pas encore accepté ce retrait.

Récapitulatif des demandes en attente devant les tribunaux vénézuéliens

Après le retrait d'un certain nombre d'actions en justice, les demandes suivantes sont en attente devant les tribunaux:

- a) République du Venezuela;
 - i) devant le tribunal pénal de Cabimas pour un montant de US\$60 millions (£37,5 millions);
 - ii) devant le tribunal civil de Caracas pour le même montant;
- b) trois entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés devant la Cour suprême pour US\$30 millions (£18,8 millions);
- c) quatre experts engagés par FETRAPESCA auprès de la Cour suprême pour des honoraires de Bs100 millions (£45 000);

- d) trois avocats contre la République du Venezuela pour des honoraires de Bs440 millions (£200 000);
- e) ICLAM;
 - i) devant le tribunal pénal de Cabimas pour un montant de Bs57,7 millions (£26 000);
 - ii) devant le tribunal civil de Maracaibo pour le même montant;
- f) le propriétaire du navire et le Gard Club pour un montant de Bs1 219 millions (£550 000) et de Bs3 473 millions (£1,6 million).

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. En mars 2001, le Conseil d'administration a relevé le niveau des paiements, le portant à 40%. Il a également autorisé l'Administrateur à le porter à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds au titre du sinistre serait inférieur à US\$100 millions (£63 millions). Le Conseil a en outre autorisé l'Administrateur à augmenter le niveau des paiements de manière à ce qu'il se situe entre 40% et 70% dans le cas et pour autant que les actions en justice retirées des tribunaux le permettraient.

En avril 2002, des représentants du Fonds de 1971 se sont rendus au Venezuela pour participer à différentes réunions avec des représentants du Gouvernement vénézuélien en vue d'examiner les possibilités d'un retrait des deux actions en justice présentées par la République du Venezuela. Les représentants du Gouvernement ont déclaré que ce dernier considérerait l'éventualité d'un retrait d'au moins l'une de ces deux actions. Aucun fait nouveau n'est intervenu depuis lors.

Compte tenu de cette situation, l'Administrateur n'a pas été en mesure de relever le niveau des paiements.

Cause du sinistre et questions connexes

Concernant la position des autorités vénézuéliennes, du propriétaire du navire, du Gard Club et du Fonds de 1971 sur la cause du sinistre et les questions connexes, il convient de se reporter au Rapport annuel 2001, pages 79 à 81.

13.13 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.

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 ou €7,3 millions (£4,7 millions).

Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a été approuvée pour un montant de FF1,4 million ou €207 000 (£135 000) en juillet 2000. 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 FF15,1 millions ou €2,3 millions (£1,5 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 ou €1,4 million (£910 000). En décembre 2002, l'une des demandes relatives aux frais de nettoyage en instance a fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable pour un montant de FF32 798 ou €5 000 (£3 260).

Seulement trois demandes, d'un montant total de FF6,4 millions ou €976 000 (£650 000), demeurent en instance devant les tribunaux; la plus importante d'entre elles, formée par le Port

Autonome du Havre (PAH) au titre des frais de nettoyage, se chiffre à FF6 millions ou €915 000 (£607 000).

Il est quasiment certain, que toutes les demandes seront réglées pour un montant inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1971 ne sera pas amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre.

Le propriétaire du navire et son assureur ont engagé une procédure contre le Port Autonome du Havre (PAH) le 29 juillet 2002. Cette action est fondée sur les motifs suivants: a) le port avait envoyé le *Katja* vers un poste à quai non approprié et est donc entièrement ou partiellement responsable du sinistre et, b) l'intervention inadéquate du port pour lutter contre la pollution due au sinistre avait accru l'ampleur du dommage de pollution en question. Comme il est peu probable que le Fonds de 1971 soit amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre, ledit Fonds n'est pas partie intervenante dans la procédure.

13.14 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. 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.

À la date du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds 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.

Demandes d'indemnisation

Singapour

Des demandes au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde ont été présentées par l'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA), pour un montant total de S\$4,5 millions (£1,6 million), mais ce chiffre a ensuite été ramené à S\$3,1 millions (£1,1 million). Les entreprises engagées par la MPA ont présenté des demandes s'élevant à S\$12,8 millions (£4,6 millions). L'assureur du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club), a informé le Fonds de 1971 que la demande de la MPA avait fait l'objet d'un accord de règlement pour S\$2,2 millions (£790 000) et, les demandes émanant des entreprises engagées par la MPA, pour S\$3,3 millions (£1,2 million).

Le UK Club a conclu un accord de règlement pour les demandes présentées par les entreprises de nettoyage engagées par le Club au nom du propriétaire du navire, pour un montant total S\$4,5 millions (£1,6 million).

Les demandes d'indemnisation au titre de dommages à des biens ont fait l'objet d'un accord de règlement pour S\$1,5 million (£550 000). Au nombre de celles-ci figurent des demandes relatives au nettoyage de coques de navires souillées par les hydrocarbures s'écoulant de l'*Evoikos*. Une demande au titre du nettoyage de la coque du navire est en instance devant les tribunaux. Le Club a proposé un accord de règlement de US\$15 000 (£9 700) et attend actuellement que cette proposition soit acceptée.

Malaisie

Le UK Club a approuvé et réglé à raison de RM1,4 million (£230 000) toutes les demandes présentées par la Malaisie au titre du nettoyage. Il a également approuvé et honoré pour RM1,2 million (£200 000) la totalité des demandes émanant du secteur de la pêche.

Indonésie

Les autorités indonésiennes ont présenté des demandes d'indemnisation au propriétaire du navire et au UK Club, pour un montant total de US\$3,4 millions (£2,1 millions). Ces demandes,

qu'aucune pièce justificative n'accompagnait, avaient trait à la contamination présumée 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). Le UK Club a invité les autorités indonésiennes à fournir des documents supplémentaires, mais en vain. Cette demande, présentée dans le cadre de la procédure en limitation à Singapour, a été rejetée car les demandeurs n'y ont pas donné suite.

Procédures judiciaires

Le propriétaire du navire et le UK Club ont engagé en octobre 2000 en Malaisie une action contre le Fonds de 1971 afin d'empêcher que les demandes éventuelles contre le Fonds de 1971 (y compris une demande de prise en charge conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds) ne soient frappées de prescription. Cette action a été suspendue en juillet 2001 par consentement mutuel.

En octobre 2000, le propriétaire du navire et le UK Club ont également engagé à Londres (Royaume-Uni) une action contre le Fonds de 1971 afin d'empêcher que les demandes contre le Fonds de 1971 ne soient frappées de prescription. De l'avis de l'Administrateur, cette action ne s'imposait pas vraiment étant donné que des actions avaient été entamées en Malaisie et en Indonésie.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont en outre entamé une action contre le Fonds de 1971 en Indonésie en octobre 2000, demandant l'un et l'autre £50 000 au Fonds. En décembre 2001, et à la demande du propriétaire du navire et du UK Club, le tribunal a décidé d'interrompre la procédure.

Le montant total des demandes établies au titre de ce sinistre ne dépassera pas S\$11,5 millions (£4,1 millions) et RM2,6 millions (£430 000).

Dans le cadre de la procédure en limitation entamée par le propriétaire du navire à Singapour, le tribunal a établi le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* à 8 846 948 DTS (£7,5 millions). Comme les demandes recevables se chiffrent à £4,5 millions, l'Administrateur estime que le Fonds ne sera pas tenu de verser d'indemnité ni de prise en charge en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

13.15 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.

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

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.

Demandes d'indemnisation

Demandes approuvées

Au 31 décembre 2002, des demandes se chiffrant à Dh 7,4 millions (£1,3 million), présentées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, avaient été approuvées pour un montant total de Dh 6,3 millions (£1,2 million). Le Fonds de 1971 avait versé au total une somme de Dh 4,8 millions (£900 000), correspondant à 75% du montant approuvé.

Demandes en attente

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 (£34 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 (£1,9 million)), des dommages causés à des biens (Dh 7 millions (£1,2 million)),

des dépenses au titre des opérations de nettoyage (Dh 19,7 millions (£3,3 millions)) et des dommages causés à l'environnement (Dh 161 millions (£27 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 paraissait 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 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 rappelé que les demandes au titre des dommages causés à l'environnement fondées sur des modèles théoriques n'étaient pas recevables.

Actions en justice

En septembre 2000, bien avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, la municipalité d'Umm al Quwain a intenté une action en justice devant le tribunal de cette même localité à l'encontre du propriétaire du remorqueur et du propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du *Pontoon 300*. Le Fonds de 1971 n'est pas intervenu en tant que défendeur dans la procédure et n'avait pas été officiellement notifié de cette action. Cependant, les demandeurs ont demandé au tribunal de notifier le Fonds par voie diplomatique conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et par l'intermédiaire du Ministère de la justice en vertu du Code de procédure civile des Émirats arabes unis.

En juin 2001, le Conseil d'administration a examiné la question de savoir si les demandes déposées par la municipalité d'Umm al Quwain étaient ou non frappées de prescription. Aux termes de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les droits à indemnisation de la part du Fonds de 1971 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée contre le Fonds en application de la Convention, ou de notification adressée au Fonds, conformément à l'article 7.6 de la Convention, d'une action engagée à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité

civile dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage a été causé. Cependant, la notification prévue par l'article 7.6 n'était envisageable que dans le cas d'actions à l'encontre du propriétaire du navire responsable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ou de son assureur. Des actions intentées contre toute autre partie ne relèveraient pas de cette Convention. Comme aucun des défendeurs mentionnés dans l'assignation émanant de la municipalité n'était le propriétaire du *Pontoon 300* ou son assureur, le Fonds de 1971 a considéré que cette action en justice ne pouvait pas se fonder sur la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et que l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds n'était pas applicable.

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 8 janvier 2001 ou autour de cette date; la municipalité d'Umm al Quwain n'avait alors pas pris les mesures énoncées dans la Convention de 1971 portant création du Fonds pour empêcher que les demandes ne soient frappées de prescription. Toutefois, les avocats des Émirats arabes unis engagés par le Fonds de 1971 ont appelé l'attention sur le fait que, selon la législation des Émirats arabes unis, il n'est pas fait de distinction juridique entre un défendeur et une partie notifiée, et le tribunal peut, pour contourner le problème, identifier et confirmer le Fonds de 1971 comme défendeur plutôt qu'une partie notifiée. En outre, l'assignation ayant été déposée auprès du tribunal avant la date d'expiration du délai de trois ans, les avocats du Fonds ont estimé que les tribunaux pouvaient considérer que cela était suffisant pour empêcher que les demandes présentées par la municipalité ne soient frappées de prescription.

Lors de l'examen de la question par le Conseil d'administration, plusieurs délégations ont déclaré que cette question de la prescription était importante et que le Fonds de 1971 devrait maintenir sa politique selon laquelle les dispositions sur la prescription énoncées dans la Convention de 1971 portant création du Fonds devraient être strictement observées. La délégation des Émirats arabes unis a déclaré qu'en vertu du droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, les traités internationaux l'emportaient sur le droit national et que la question de la prescription devrait être décidée conformément aux Conventions.

En décembre 2000, le Ministère de l'agriculture et des pêches d'Umm al Quwain s'était associé à l'action

de la municipalité d'Umm al Quwain en tant que co-défendeur pour un montant de Dh 6,4 millions (£1,1 million), correspondant à la demande présentée par le Centre de recherche sur les ressources marines comprise dans la demande émanant de ladite municipalité. Cependant, le Ministère de l'agriculture et des pêches s'est également associé à l'action du Fonds de 1971 en tant que co-demandeur. Cette action n'a pas été notifiée au Fonds de 1971 mais le Conseil d'administration a décidé que cette demande n'était pas frappée de prescription puisque le Fonds de 1971 était intervenu comme défendeur dans cette action avant que le délai de trois ans n'arrive à expiration.

Le Conseil d'administration a également examiné la question de la possibilité pour la municipalité d'Umm al Quwain et le Ministère de l'agriculture et des pêches d'intenter une action en justice au titre des dommages allégués dans le cadre de ces demandes, puisque ni la municipalité ni le ministère n'étaient en droit de présenter une demande contre le Fonds de 1971 ou contre toute autre personne pour le compte d'une autre partie à moins qu'un pouvoir émanant d'un mandataire ou d'une autre autorité juridique ne soit donné par le particulier ou l'entité ayant subi les pertes alléguées. Toutefois, il a été relevé que le ministère et la municipalité pouvaient encore présenter des documents attestant qu'ils avaient le pouvoir de représenter les victimes en question.

Le Fonds de 1971 a présenté au tribunal d'Umm al Quwain un document niant la validité de l'octroi du pouvoir autorisant la municipalité et le Ministère de l'agriculture et des pêches à agir pour le compte des différentes parties ayant subi les pertes alléguées. Le Fonds a également soutenu que les demandes présentées par la municipalité d'Umm al Quwain étaient frappées de prescription.

En décembre 2001, le tribunal a rendu un jugement préliminaire selon lequel il avait décidé de renvoyer la question devant un groupe d'experts expérimentés en matière de pollution par les hydrocarbures et d'environnement, qui seraient nommés par le Ministère de la justice des Émirats arabes unis. Le tribunal a décidé en outre de combiner toutes les argumentations relatives aux questions de compétence et de prescription et à la possibilité d'intenter une action en justice, et de les examiner de nouveau après soumission du rapport des experts.

En mai 2002, les trois experts nommés par le Ministère de la justice ont invité le Fonds de 1971 à assister à une réunion organisée dans les Émirats arabes unis, avec les représentants des demandeurs, afin d'examiner le bien-fondé des demandes du point de vue technique. Le Fonds a participé à la réunion mais, ce faisant, il a clairement précisé aux experts et autres participants que les discussions avaient lieu sans préjudice de la position du Fonds sur les questions juridiques visées ci-dessus. À la suite de cette réunion, le Fonds a écrit aux experts pour exposer sa position, expliquer en détail les raisons pour lesquelles certains éléments étaient jugés irrecevables et indiquer avec précision les pièces justificatives requises à l'appui des rubriques jugées recevables dans leur principe.

Les experts doivent soumettre leur rapport au tribunal au début de 2003.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

Le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS (£51 millions).

Étant donné l'incertitude quant au montant total des demandes d'indemnisation, le Comité exécutif avait décidé que les paiements du Fonds de 1971 seraient limités à 75% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

Le montant total réclamé contre le Fonds de 1971 au 31 décembre 2002 était de Dh 206 millions (£35 millions), mais le montant réclamé à la fois par la municipalité d'Umm al Quwain et le Ministère de l'agriculture et des pêches au titre des mêmes dommages allégués était de Dh 6,4 millions (£1,1 million). Comme indiqué plus haut, le Fonds de 1971 considère que les demandes formées par ladite municipalité, qui représentent Dh 195 millions (£33 millions), sont frappées de prescription. Toutefois, d'après les avocats des Émirats arabes unis engagés par le Fonds de 1971, les tribunaux des Émirats arabes unis pourraient ne pas être d'accord avec le Fonds sur ce point. De plus, la législation des Émirats arabes unis n'indique pas de façon précise si les demandeurs peuvent ou non augmenter le montant des demandes qu'ils ont présentées auprès des tribunaux, mais en tout état de cause ils seraient autorisés à percevoir un intérêt de 9% par an sur les montants accordés, soit à compter de la date du dépôt de leurs demandes respectives

auprès des tribunaux, soit à compter de la date du jugement. Le Conseil d'administration a donc décidé de maintenir le niveau des paiements du Fonds à 75% du total des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

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 *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 général.

Le capitaine du remorqueur *Falcon 1* a fait appel auprès de la cour de cassation, qui a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel pour que celle-ci examine les questions de la navigabilité du *Pontoon 300* et de la défense du capitaine, selon laquelle le sinistre relevait de la force majeure. En octobre 2001, la cour d'appel a rendu un jugement préliminaire nommant trois experts du Ministère de la justice des Émirats arabes unis chargés de fournir un rapport sur la cause du sinistre. En juin 2002, les experts ont soumis leur rapport au tribunal pénal d'Ajman. N'étant pas partie à la procédure, le Fonds de 1971 n'a pas été autorisé à accéder à ce rapport. En novembre 2002, le tribunal a prononcé un jugement préliminaire renvoyant la question au même groupe d'experts pour un complément d'examen.

Action récursoire à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*

Le Fonds de 1971 a intenté une action en recours à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, soutenant que, puisque le naufrage du *Pontoon 300*

était dû au fait qu'il n'était pas en état de naviguer et à la négligence du capitaine et du propriétaire du *Falcon 1* au cours du remorquage, le propriétaire du remorqueur était responsable du dommage qui s'en est suivi. Le Fonds a réclamé un montant de Dh 4,5 millions (£760 000), correspondant à la majeure partie des indemnités qu'il avait versées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

Le propriétaire du *Falcon 1* a fait opposition à l'action du Fonds de 1971, déclarant que le tribunal de Doubaï n'était pas compétent en l'espèce et que le Fonds de 1971 n'était pas en droit de faire valoir une demande contre le propriétaire du remorqueur. En outre, ce dernier a soutenu que, comme 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 Doubaï était compétent puisque l'un des défendeurs avait une entreprise à Doubaï et que le Fonds avait le droit d'intenter une action en recours en se fondant sur l'article 9 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, 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 bel et bien 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.

En décembre 2000, le tribunal de Doubaï 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 à bord du *Pontoon 300* devait verser au Fonds une somme de Dh 4,5 millions (£760 000).

Les demandes formées à l'encontre du propriétaire du *Falcon 1* ont été rejetées essentiellement parce

que, aux termes de la charte-partie, le capitaine du remorqueur était sous l'autorité de l'affréteur. Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement, contestant la validité de la charte-partie et soutenant qu'en tout cas celle-ci n'est obligatoire que pour les parties à la charte et non pas pour le Fonds. Lors d'une audience tenue en novembre 2001, le Fonds a porté le montant demandé à Dh 4,7 millions (£800 000), de façon à prendre en compte les sommes effectivement versées par le Fonds.

En février 2002, la cour d'appel de Doubaï a confirmé le jugement prononcé par le tribunal d'instance contre les mêmes parties mais a modifié le jugement de façon à relever le montant exigible du propriétaire de la cargaison qui se trouvait à bord du *Pontoon 300*, le portant à Dh 4,7 millions (£800 000) sur la base de la demande révisée du Fonds.

Le Fonds a fait appel auprès de la cour de cassation de Doubaï du jugement de la cour d'appel au motif qu'en vertu du droit maritime en vigueur dans les Émirats arabes unis, même si le propriétaire de la cargaison avait affrété le remorqueur, l'administration de celui-ci demeurerait sous l'autorité du propriétaire du remorqueur, sauf indication contraire dans la charte-partie. Le Fonds a soutenu en outre que, comme le capitaine du remorqueur s'était fié à une photocopie illisible de la charte-partie, il n'était pas possible de vérifier si le propriétaire de la cargaison avait assumé la responsabilité de la gestion et du fonctionnement du remorqueur et du remorquage.

Dans ses argumentations auprès de la cour de cassation, le propriétaire du remorqueur a soutenu que l'original de la charte-partie était présenté dans le cadre de la procédure pénale et qu'il pouvait donc seulement soumettre une photocopie de la charte-partie dans le contexte de l'action récursoire. Le propriétaire du remorqueur a soutenu en outre que puisque le tribunal pénal avait accepté la validité de l'original de la charte-partie, celle-ci ne pouvait qu'être valide aux fins de l'action récursoire.

En octobre 2002, la cour de cassation avait accepté l'appel du Fonds de 1971 et renvoyé l'affaire à la cour d'appel de Doubaï pour qu'elle réexamine la question. Les deux parties ont présenté de nouvelles argumentations en décembre 2002; la cour d'appel devrait prononcer son jugement début 2003.

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

Le navire n'était immatriculé auprès d'aucune société de classification et n'était couvert par aucune assurance en responsabilité.

Examen antérieur de la question par les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992

Définition du terme 'navire'

En juillet 2000, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que l'*Al Jaziah 1*, conçu en tant que navire-citerne pour les eaux intérieures, correspondait toutefois à la définition 'bâtiment de mer ou engin marin' étant donné qu'il opérait effectivement en mer. Ils ont donc estimé que l'*Al Jaziah 1* relevait des définitions du terme 'navire' énoncées dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, respectivement.

Applicabilité de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

Les Émirats arabes unis étaient parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi qu'à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont donc décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds 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 la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux au sinistre de l'*Al Jaziah 1*, il s'agissait de savoir comment les responsabilités devaient être réparties entre les deux Fonds. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et le Comité exécutif du Fonds de 1992 ont considéré que, comme cette question n'était régie ni par une disposition des Conventions 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

L'Agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a soumis une demande de Dh 2 millions (£370 000) au titre des opérations menées par une entreprise locale d'assistance afin de contenir les fuites d'hydrocarbures de l'épave, d'enlever les hydrocarbures restés à bord et de renflouer et remorquer l'épave jusqu'au port franc d'Abou Dhabi. Cette demande a été approuvée en mai 2001 à hauteur du montant demandé.

L'Agence fédérale de l'environnement a également soumis des demandes, de US\$40 000 (£25 000) et de Dh 47 500 (£8 000) au titre des opérations d'enlèvement des résidus d'hydrocarbures restés à bord de l'épave après son renflouement. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement en mai 2001 pour US\$29 000 (£18 000) et Dh 47 000 (£8 000), respectivement.

Trois filiales pétrolières locales ont soumis des demandes au titre des frais de nettoyage. La demande, de US\$45 000 (£28 000) et de £136 000, émanant de l'une de ces filiales, comportait les frais de mobilisation de l'équipement des stocks d'une industrie pétrolière de Southampton (Royaume-Uni). Cette demande a fait l'objet d'un accord de règlement en décembre 2002, à raison de US\$38 400 (£24 000) et de £127 400. La demande formée par la deuxième filiale a été provisoirement estimée à US\$783 000 (£490 000). La troisième filiale pétrolière a présenté une demande de US\$98 000 (£60 000), qui a été approuvée à raison de US\$81 500 (£51 000).



Les hydrocarbures de l'Al Jaziah 1 mettent en péril l'activité d'usines dépendantes de l'eau de mer

Procédure pénale

Le Ministère public d'Abou Dhabi a engagé une action au pénal contre le capitaine de l'*Al Jaziah 1*. Dans une déclaration adressée au Ministère public, le capitaine a affirmé que le navire avait été conçu comme un navire-citerne à eau et qu'il était en mauvais état, donc dangereux.

Le tribunal a soutenu notamment que le navire avait causé des dommages à l'environnement, ne répondait pas aux normes de sécurité de base et n'était pas en état de naviguer, que le fond du navire était percé en plusieurs endroits et que le Ministère des transports des Émirats arabes unis ne l'avait pas autorisé à transporter des hydrocarbures. Le tribunal a conclu que si le navire avait coulé, c'était à cause de ses nombreuses failles.

Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£850) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

Action en recours

À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'intenter une action en recours contre le propriétaire de l'*Al Jaziah 1*. Les conseillers juridiques des Fonds dans les Émirats arabes unis

avaient considéré que les conclusions du tribunal pénal quant à la non-navigabilité en mer du navire seraient convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du navire dans les Émirats arabes unis. L'Administrateur a souscrit au point de vue des conseillers juridiques et a estimé également que le propriétaire du navire était ou aurait dû être conscient de l'état du navire et que le naufrage de celui-ci était dû à la négligence ou la faute personnelle du propriétaire. Il a ajouté qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité et que les Fonds devaient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.

Les organes directeurs avaient précédemment décidé que si l'enquête menée par les conseillers juridiques des Fonds faisait apparaître que l'entité immatriculée en tant que propriétaire de l'*Al Jaziah 1* ou la personne propriétaire de cette entité (un ressortissant des Émirats arabes unis) au moment du sinistre disposait d'avoirs suffisants, les Fonds devraient engager une action en recours à son encontre.

Le propriétaire immatriculé, qui travaillait au sein du département administratif de la compagnie

pétrolière nationale Abu Dhabi National Oil Co., était propriétaire de quatre sociétés ou avait des parts importantes dans ces sociétés. Trois de ces sociétés n'avaient pas de permis d'exploitation valide ou bien leurs registres commerciaux n'étaient pas fiables. La quatrième était une société à responsabilité limitée, spécialisée dans le stockage et le transport des hydrocarbures et cette personne en détiendrait 50% des actions. Les conseillers juridiques des Fonds avaient indiqué que si les Fonds obtenaient un jugement à l'encontre de ladite personne, ils seraient en mesure de le mettre à exécution en prélevant sur les dividendes payables sur la part de 50% que cette personne détenait dans cette société, ou moyennant la vente judiciaire des actions conformément à la législation relative aux sociétés commerciales en vigueur dans les Émirats arabes unis. Toutefois, les conseillers juridiques des Fonds n'avaient pas été en mesure de déterminer si les avoirs en question seraient suffisants pour permettre d'honorer le montant que les Fonds pourraient se voir allouer dans le cadre d'un jugement définitif. À leur avis, la valeur des actions de la compagnie pétrolière était incertaine et il ne serait pas possible d'empêcher la vente des avoirs de la société durant la procédure.

Les conseillers juridiques des Fonds ont estimé que le Fonds pouvait raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable, contre la personne en cause, laquelle ne serait probablement pas autorisée à limiter sa responsabilité. Ils avaient toutefois également fait savoir à l'Administrateur que le Fonds pourrait se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le défendeur et qu'en tout état de cause on ne savait pas si celui-ci disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient aux Fonds de recouvrer des sommes substantielles.

La plupart des délégations ont estimé que l'opportunité d'engager ou non une action en recours contre le propriétaire du navire posait une importante question de principe et que les FIPOL devraient contribuer à décourager l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises et mettre en œuvre le principe du pollueur-payeur. En recommandant que les FIPOL engagent une action en recours, ces délégations reconnaissaient que les chances de mettre à exécution un jugement favorable étaient limitées, mais il était néanmoins souhaitable, selon elles, que les Fonds prennent position. Toutefois, certaines délégations considéraient que les Fonds devraient être réalistes

et ne pas engager d'action en recours si le propriétaire du navire ne disposait d'aucun avoir.

Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que les Fonds devraient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire. Il a été reconnu qu'en décidant d'engager une action en recours dans ce cas particulier, les Fonds s'écartaient de leur politique tendant à fonder partiellement leurs décisions sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable.

13.17 ALAMBRA

(Estonie, 17 septembre 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne *Alambra* (75 366 tjb), immatriculé à Malte, chargeait une cargaison de fuel-oil lourd dans le port de Muuga, à Tallinn (Estonie) lorsqu'une quantité estimée à 300 tonnes s'est échappée par une fissure apparue dans le bordé de fond du navire pour cause de corrosion.

L'*Alambra* a été saisi par les autorités estoniennes en attendant que l'autorité portuaire de Tallinn décide d'autoriser l'enlèvement des 80 000 tonnes de pétrole restées à bord. Le transfert de la cargaison a finalement été effectué en février 2001 et, en mai 2001, le navire a quitté l'Estonie pour la ferraille.

L'*Alambra* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Limitation de la responsabilité

L'Estonie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 7,6 millions de DTS (£6,4 millions).

Demandes d'indemnisation

L'autorité portuaire de Tallinn et l'État estonien (Ministère de l'environnement) ont soumis au propriétaire du navire et au London Club des demandes de EK 6,5 millions (£270 800) et de EK 4 millions (£166 700) respectivement, au titre des frais de nettoyage.

L'État estonien (les services de l'Inspection de l'environnement) est en train de faire valoir une demande de EK 45,1 millions (£1 880 000) à l'encontre du propriétaire du navire. Ce montant, qui relève plutôt de l'amende ou du droit, semble avoir été calculé sur la base de modèles théoriques; la demande ne peut donc être admise en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'affréteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage présente actuellement au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£63 000).

Le propriétaire du quai du port de Muuga où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités de chargement pour le compte de celui-ci ont formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK 29,1 millions (£1 212 500) et de EK 9,7 millions (£404 170) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Actions en justice

En novembre 2001, le propriétaire du quai de port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont entamé une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club et demandé au tribunal de notifier le Fonds de 1971 de la procédure, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Notifié de ces procédures en février 2002, le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure. Dans ce contexte, la question se pose de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ont bien été intégrées dans le droit interne de l'Estonie.

L'Estonie a déposé ses instruments de ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) le 1er décembre 1992. Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. Les avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi les avocats

estoniens du Fonds de 1971, ont appelé l'attention de leurs clients respectifs sur la Constitution estonienne, d'après laquelle, à leur avis, la ratification des Conventions n'aurait pas dû intervenir avant que le Parlement n'ait donné son accord et n'ait modifié en conséquence la législation nationale. Or, c'est ce qui s'est passé. De surcroît, les Conventions n'ont pas été publiées dans le Journal officiel. Pour toutes ces raisons, les avocats estiment que ces Conventions ne font pas partie intégrante du droit estonien et, partant, ne peuvent être invoquées devant les tribunaux estoniens.

Dans un projet de loi soumis au Parlement estonien en 2002, qui comporte une proposition visant à une nouvelle loi sur les transports maritimes, le Gouvernement traite de la question constitutionnelle mentionnée plus haut. Selon ce projet de loi, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est un traité nécessitant l'approbation du parlement puisqu'il requiert des modifications de la législation nationale estonienne. Il est fait valoir que l'adhésion à la Convention allait à l'encontre de la Constitution. Il est toutefois mentionné que, sur le plan international, l'Estonie est considérée comme étant partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est avancé dans le projet de loi que le même problème se pose concernant la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui doit être ratifiée par le parlement mais ne requiert aucune modification de la législation nationale.

Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal, de même que le Fonds de 1971 l'avait fait dans ses conclusions présentées au tribunal pour protéger sa position en attendant l'examen du Conseil d'administration sur ce point. L'Administrateur s'est entretenu de la situation avec les ministres estoniens intéressés, à l'occasion d'une visite qu'il a effectuée en Estonie en avril 2002.

Lors de la session du Conseil d'administration tenue en juillet 2002, l'Administrateur a déclaré qu'il semblerait que la procédure de ratification des traités internationaux prévue par la Constitution estonienne, entrée en vigueur le 3 juillet 1992, n'avait pas été suivie. Il a dit qu'il était donc fort possible que, pour les tribunaux estoniens, les Conventions de 1969 et de 1971 ne fassent pas partie intégrante du droit interne. Il a ajouté que l'on

ne saurait pour autant exclure que les tribunaux puissent estimer que les Conventions étaient applicables. L'Administrateur a déclaré en outre que la raison d'être du Fonds de 1971 étant l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures, le Fonds ne devrait pas adopter une démarche trop formaliste face aux demandes d'indemnisation. Pour cette raison, si les demandes nées du sinistre de l'*Alambra* étaient réglées à l'amiable, le Fonds ne devrait pas invoquer la non-applicabilité des Conventions. Cependant, le propriétaire du navire et le London Club ainsi que le Fonds de 1971 avaient invoqué durant la procédure l'éventuelle non-applicabilité des Conventions. Si les tribunaux devaient conclure qu'il ne pouvait être donné suite aux demandes contre le propriétaire du navire et le Club en invoquant les Conventions, mais qu'il fallait invoquer le droit interne estonien, alors la question se poserait de savoir si le Fonds de 1971 était tenu de verser des indemnités. L'Administrateur a précisé qu'il poursuivait le dialogue avec le London Club en vue de conclure des règlements à l'amiable pour celles des demandes qui, selon lui, relevaient du champ d'application des Conventions.

Dans ses argumentations présentées au tribunal, le propriétaire du navire soutenait notamment que, selon la loi estonienne sur la marine marchande, le propriétaire était, certes, responsable des dommages par pollution mais que la définition des dommages par pollution énoncée dans cette même loi n'envisageait pas la responsabilité civile pour les nouveaux préjudices ou dommages causés par les mesures de sauvegarde. Le propriétaire du navire a avancé également que la Constitution estonienne disposait que, pour être applicables en vertu du droit national, les accords internationaux devaient être adoptés par le Parlement. Il a ajouté que les dispositions pertinentes de la loi sur la marine marchande contredisaient celles de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Les demandeurs ont affirmé dans leurs argumentations que d'après une disposition de la loi sur la marine marchande, si un accord international auquel l'Estonie est partie ainsi que ladite loi établissent différentes normes juridiques, ce sont les normes de l'accord international qui l'emportent. De l'avis des demandeurs, les tribunaux estoniens devraient par conséquent appliquer la Convention plutôt que ladite loi, et les tribunaux ne devraient pas tenir compte des restrictions prévues par la Constitution concernant la ratification des traités.

Les montants des demandes d'indemnisation déposées auprès des tribunaux sont nettement inférieurs au montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile; ils sont également inférieurs au montant que le Fonds de 1971 pourrait devoir verser au propriétaire du navire au titre de la prise en charge financière. Pour cette raison, l'Administrateur estime qu'il est très peu probable que le Fonds de 1971 soit tenu de verser des indemnités ou une prise en charge financière, mais aussi que le point de droit constitutionnel dont il est question ci-dessus est avant tout théorique, et que le Fonds n'a pas besoin de participer activement à la procédure en cours.

Toutefois, en septembre 2002, le London Club a déposé auprès du tribunal des argumentations affirmant que le propriétaire du navire avait délibérément omis de procéder aux réparations nécessaires de l'*Alambra*, que, de ce fait le navire n'était pas en état de prendre la mer et que, par conséquent, en vertu du contrat d'assurance ainsi que de la loi sur la marine marchande, le Club n'avait pas à verser d'indemnité au titre des dommages causés par ce sinistre.

Lors d'une audience du tribunal tenue le 17 septembre 2002, le Fonds de 1971 et les demandeurs ont demandé le renvoi de la procédure pour leur permettre d'examiner la position du London Club concernant l'état de non-navigabilité alléguée de l'*Alambra* et les conséquences juridiques qui en découlent.

L'Administrateur a examiné les argumentations présentées par le London Club, selon lesquelles l'*Alambra* avait connu des problèmes de corrosion aussi bien avant qu'après son achat par le propriétaire au moment du sinistre survenu en Estonie. De plus, en juin 2000, le capitaine du navire a signalé un orifice dans une citerne à cargaison du navire du fait de la corrosion du bordé de fond, en dépit duquel - et en violation du règlement de la société de classification - le propriétaire du navire avait été autorisé à effectuer un chargement complet. Le London Club affirme également que lors du voyage en charge, le navire avait été dévié en direction de Kalamata (Grèce) pour y être réparé par des plongeurs, ce qui n'a pas été signalé dans le journal machine ni dans le journal de passerelle du navire. Le London Club précise en outre qu'à l'arrivée du navire à Mohammedia (Maroc), son port de déchargement, la cargaison fuyait de l'une des citernes à cargaison, et que le navire a poursuivi sa route en direction

d'Algésiras (Espagne) pour de nouvelles réparations sous-marines (ce qui n'a pas été signalé dans le journal de passerelle) avant de retourner à Mohammedia pour continuer son déchargement. Selon le London Club, le propriétaire du navire devait être informé de l'état de celui-ci; de plus, comme il n'a pas signalé à la société de classification les orifices des citernes à cargaison dans le bordé de fond et a autorisé le navire à poursuivre sa route dans cet état, la pollution survenue en Estonie résulte d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire, et le London Club n'est donc pas responsable du dommage par pollution.

Le Fonds de 1971 a présenté de nouvelles argumentations soutenant qu'en droit estonien la notion de faute intentionnelle doit être interprétée comme étant un acte délibéré s'agissant du sinistre mais aussi de ses effets, et que le propriétaire du navire a délibérément occasionné le dommage de pollution. Le Fonds affirme que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de *Alambra* ne permettent pas d'établir que le propriétaire du navire est coupable de faute intentionnelle, et que par conséquent l'assureur n'est pas exonéré de sa responsabilité pour dommage de pollution.

Les jugements en l'espèce sont prévus pour mars 2003.

13.18 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.

Du côté singapourien du détroit, un certain nombre d'îles et la côte sud-est de l'île de Singapour ont été polluées. Un certain nombre d'îles indonésiennes dans le détroit de Singapour ont également été touchées par la pollution. Le pétrole a aussi atteint la pointe sud-est de la péninsule de Johore en Malaisie.

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

Applicabilité des Conventions

Le *Natuna Sea* a été enregistré au Panama, pays qui, au moment du sinistre, était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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

Du fait que deux régimes différents s'appliquent au sinistre, il se peut que le propriétaire du navire soit tenu de constituer 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 (£18,9 millions) et, en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, d'environ 6,1 millions de DTS (£5,2 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 des 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 l'obligation pour le Fonds de 1992 de verser ou non des indemnités 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 pourrait être tenu de verser des indemnités.

Demandes d'indemnisation

Singapour

Une demande d'indemnisation de US\$1,4 million (£870 000) déposée par l'East Asia Response Ltd (EARL), organisme d'intervention contre les marées noires, a été provisoirement évaluée par l'ITOPF à US\$400 000 (£250 000) en attendant de nouveaux renseignements à l'appui de la demande. La demande a ensuite été réglée par le London Club à hauteur du montant réclamé. Le Fonds de 1992 n'a pas participé au règlement. EARL a présenté une nouvelle demande d'un



Natuna Sea: réussite des opérations d'endiguement des hydrocarbures

montant de US\$16 000 (£10 000) au titre d'équipement de nettoyage endommagé. Le London Club a fait valoir que cette demande devrait être traitée par les assureurs de l'équipement.

Une demande de S\$3,8 millions (£1,4 million) émanant des autorités portuaires et maritimes de Singapour au titre des moyens humains et matériels qu'elles-mêmes et les entreprises qu'elles avaient recrutées pour aider aux opérations de nettoyage ont engagés, a été approuvée à raison de S\$2,8 millions (£1 million). Les FIPOL ont participé aux négociations en vue du règlement.

Une exploitation piscicole fortement touchée par le déversement a présenté une demande d'indemnisation de S\$140 000 (£50 000). Cette demande a été réglée par le London Club pour un montant de S\$95 000 (£35 000).

Une demande de S\$56 000 (£20 000), présentée par un organisme vétérinaire et alimentaire public au titre de cages de poissons souillées, a été provisoirement évaluée par l'ITOPF à S\$12 400 (£4 500).

L'entreprise Sentosa Development Corporation a présenté une demande d'un montant de

S\$800 000 (£290 000) pour sa participation aux opérations de nettoyage du littoral, y compris le remplacement d'un barrage de confinement d'hydrocarbures endommagé. Cette demande est en cours d'évaluation.

Le London Club a remboursé les gestionnaires du *Natuna Sea* d'un montant de US\$8,7 millions (£5,4 millions) au titre des paiements versés à diverses entreprises de nettoyage à Singapour et en Indonésie. Le Fonds de 1992 n'a reçu aucune documentation à l'appui de ces paiements.

Indonésie

Les autorités locales ont présenté des demandes d'indemnisation d'un montant total de Rp 21 000 millions (£1,5 million) au titre des opérations de nettoyage, de l'évacuation des déchets et du coût du traitement des demandes ayant trait au secteur des pêches. Le montant des demandes d'indemnisation a été évalué par l'ITOPF à Rp 1 073 millions (£75 000).

Le Directeur général des communications maritimes a soumis une demande d'indemnisation de US\$700 000 (£440 000) au titre des opérations de nettoyage en mer. Cette demande est en cours d'évaluation.

Une demande d'indemnisation de Rp 811 millions (£60 000), déposée par une compagnie pétrolière indonésienne ayant participé aux opérations de nettoyage, a été évaluée par le London Club à Rp 253 millions (£18 000).

Des demandes d'indemnisation formées par le secteur de la pêche, de US\$12,3 millions (£7,7 millions), ont été évaluées par l'ITOPF à US\$1,8 million (£1,1 million). En décembre 2000, le London Club a effectué un paiement partiel de US\$1,5 million (£940 000) au titre de ces demandes.

Les autorités indonésiennes ont présenté des demandes d'un montant total de Rp 1 058 000 millions (£74 millions) pour les dommages qui auraient été causés à l'écosystème côtier, mangroves, coraux et plages touristiques y compris. Ces demandes ont été ramenées à US\$16,7 millions (£10,4 millions). Aucune documentation n'a été fournie à l'appui de ces demandes mais elles semblent reposer sur une quantification du secteur de chaque ressource touché par les hydrocarbures et sur des estimations de leur valeur monétaire. Une demande d'indemnisation d'un montant de US\$383 000 (£240 000) a également été soumise pour les frais encourus afin de déterminer ces dommages.

L'ITOPF a procédé à des études des secteurs touchés en mai et en août 2002. On a constaté au cours de la deuxième enquête qu'un petit nombre de mangroves étaient mortes. Le London Club a engagé des experts chargés de fournir des conseils sur d'éventuels projets de restauration des mangroves dans ces secteurs.

Malaisie

Des demandes ayant trait aux opérations de nettoyage d'un montant total de RM 1,4 million (£230 000) ont été réglées par le London Club pour un total de RM 1,3 million (£210 000) et des demandes relatives au secteur de la pêche, d'un montant de RM 905 000 (£150 000), ont été réglées par le Club pour le montant demandé. Aucune autre demande n'est prévue.

Probabilité que les Fonds de 1971 et de 1992 seraient appelés à intervenir

Toutes les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en Malaisie ont été approuvées pour un montant total de £590 000. Le montant de limitation

applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à £5,2 millions. Le Fonds de 1971 ne sera donc pas appelé à effectuer de versements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Les demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'un accord de règlement à Singapour pour un total de US\$10,1 millions (£6,3 millions) et de S\$2,9 millions (£1,1 million). D'autres demandes s'élevant au total à S\$856 000 (£308 000) sont en cours d'évaluation.

Les demandes d'indemnisation formées en Indonésie s'élèvent à quelque Rp 21 800 millions (£1,5 million) et US\$30,1 millions (£18,8 millions), bien qu'elles aient été évaluées à environ Rp 1 412 millions (£98 000) et à US\$1,8 million (£1,1 million).

Il pourrait donc se faire que le montant total des demandes recevables au titre des dommages dus à la pollution à Singapour et en Indonésie dépasse le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'Indonésie n'étant pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de dédommager l'Indonésie pour les préjudices causés en matière de pollution mais peut être appelé à effectuer des paiements pour les dommages dus à la pollution causés à Singapour.

13.19 ZEINAB

(Émirats arabes unis, 14 avril 2001)

Le sinistre

Le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Irak, a été saisi par les forces multinationales d'intervention. Escorté jusqu'à une zone de détention dans les eaux internationales, il s'est trouvé déstabilisé à environ 16 milles du littoral de Doubaï et a sombré par 25 mètres de fond.

Le navire aurait transporté une cargaison de 1 500 tonnes de fuel-oil, dont il est estimé que quelque 400 tonnes se sont déversées au moment du sinistre. Les hydrocarbures ont dérivé en direction du rivage de Doubaï situé à proximité et

ont également atteint les côtes des Émirats de Sharjah et Ajman plus au nord.

Quelque 1 100 tonnes de cargaison sont restées dans les citernes demeurées intactes et cette cargaison a pu être enlevée avec succès du navire naufragé sans autre déversement important d'hydrocarbures.

Le *Zeinab* n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.

Examen préalable de la question par les organes directeurs

Définition du terme 'navire'

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leurs sessions de juin 2001 que le *Zeinab*, initialement construit en tant que navire pour marchandises diverses, avait cependant été transformé pour le transport d'hydrocarbures en vrac, qu'il avait en fait transporté des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison lorsque le sinistre s'est produit et que par conséquent il relevait bien de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile.

Applicabilité des Conventions

Les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 ont également décidé que, comme à la date du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 mais aussi aux Conventions de 1992, qui ont été incorporées dans la législation nationale, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre.

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

Après avoir rappelé les décisions prises au sujet du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, le Comité exécutif du Fonds de 1992 ainsi que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devraient être réparties entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds.

Demandes d'indemnisation

Une demande présentée par l'autorité portuaire de Doubaï au titre des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage, pour un montant de US\$480 000 (£330 000), a fait l'objet d'un accord

de règlement et été acquittée à raison de US\$454 000 (£312 000).

Une demande de Dh 1,6 million (£280 000) soumise par l'Agence fédérale de l'environnement au titre des opérations d'enlèvement, par une société d'assistance, des hydrocarbures restés à bord de l'épave, a été approuvée et honorée à hauteur du montant demandé.

Une demande de US\$401 000 (£253 000), présentée par l'Agence fédérale de l'environnement pour le compte d'une compagnie pétrolière locale au titre des frais de nettoyage a fait l'objet d'un accord de règlement et été honorée pour US\$390 000 (£246 000).

En juillet 2002, l'Agence fédérale de l'environnement a présenté une demande au nom de la municipalité de Doubaï concernant les opérations de nettoyage du littoral. Cette demande, de Dh 2,5 millions (£425 000), a provisoirement été estimée à Dh 735 000 (£125 000).

Recouvrement des demandes acquittées auprès de l'assurance du Fonds de 1971

Les responsabilités incombant au Fonds de 1971 à titre d'indemnisation et de prise en charge financière pour les sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002 – date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur, étaient couvertes par une assurance contractée par ce Fonds. Cette assurance couvre les responsabilités du Fonds à concurrence de 60 millions de DTS (51 millions) par sinistre, déduction faite du montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que des frais juridiques et des dépenses d'honoraires d'autres experts, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS pour chaque sinistre. En juillet 2002, le Conseil d'administration a décidé que la date de conversion en livres sterling de ce montant devrait être la date à laquelle le sinistre a eu lieu, à savoir le 14 avril 2001. Le Conseil a décidé qu'au 12 avril 2001 (les 13, 14, 15 et 16 avril étant fériés pour les banques), le taux du DTS était égal à 1 DTS = £0,88130) et que la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait donc de £220 325 pour le sinistre du *Zeinab*.

Étant donné que les paiements du Fonds de 1971 ont dépassé le montant de la franchise, le Fonds a déjà recouvré auprès de l'assurance la somme de £95 000. Il recouvrera d'autres montants après le versement d'autres indemnités.

13.20 SINGAPURA TIMUR

(Malaisie, 28 mai 2001)

Le sinistre

Le 28 mai 2001, alors qu'il transportait 1 550 tonnes de bitume, le chimiquier *Singapura Timur* (1 369 tjb), immatriculé au Panama, a abordé le navire-citerne *Rowan* (24 731 tjb) voyageant à l'état lège et immatriculé aux Bahamas, non loin de l'île d'Undan, dans le détroit de Malacca (Malaisie). L'abordage a provoqué plusieurs fractures dans le bordé de fond d'une des soutes à combustible du *Singapura Timur*. On pense que les cloisons avant et arrière de la soute ont été endommagées, entraînant une arrivée de la cargaison et l'invasion de la chambre des machines. Le jour même, le navire a coulé par environ 47 mètres de fond.

À la demande des autorités malaisiennes, le propriétaire de la cargaison a mobilisé un remorqueur équipé pour l'intervention contre la pollution, muni notamment de matériel provenant de la coopérative de l'industrie pétrolière malaisienne, la PIMMAG. Les opérations de nettoyage, essentiellement l'épandage de dispersants, a pris fin le 1er juin 2001, lorsque l'on a établi que les hydrocarbures encore en mer ne menaçaient pas le littoral malaisien.

Le *Singapura Timur* était inscrit auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P & I Club).

Pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures, une entreprise d'assistance maritime engagée par le Japan P & I Club a soudé toutes les fractures et obturé les dégagements des réservoirs de mazout. Ces opérations ont pris fin le 5 juin 2001.

Étant donné que le bitume est un hydrocarbure persistant, le *Singapura Timur* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et relève donc de la définition du terme 'navire', telle que figurant à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Limitation de la responsabilité

La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* est estimé à 95 760 DTS (£81 000).

Comme le demandait le Japan P & I Club, et au vu du faible montant de limitation applicable au *Singapura Timur*, le Conseil d'administration a levé l'obligation prévue par l'article V.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à savoir que le propriétaire doit constituer un fonds de limitation.

Demandes d'indemnisation

Le Japan P & I Club et le Fonds de 1971 ont approuvé des demandes de US\$157 000 (£98 000) au titre des opérations de nettoyage. Le Japan P & I Club a payé les montants de règlement. Étant donné que le total des paiements effectués par le Club dépasse le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1971 sera tenu de régler toute autre demande d'indemnisation.

Les obligations du Fonds de 1971 découlant du sinistre ainsi que ses dépens et autres frais d'experts, sont couverts par l'assurance, déduction faite d'une franchise de 250 000 DTS. Le Conseil d'administration a décidé en octobre 2002 que la date de conversion en livres sterling de ce montant serait la date du sinistre (28 mai 2001). Le taux de change entre le DTS et la livre sterling le 25 mai 2001 (les 26, 27 et 28 mai étaient des jours fériés pour les banques) était de 1 DTS = £0,88513, avec une franchise de £221 283.

Enlèvement du reste du combustible de soute de l'épave et étude visant à déterminer le risque que la cargaison de bitume fait courir à l'environnement

L'épave du *Singapura Timur* repose par 47 mètres de fond au milieu du couloir de navigation nord du dispositif de séparation du trafic du détroit de Malacca, à quelque 8 milles marins de la côte la plus proche et à proximité de ressources côtières sensibles, notamment des massifs coralliens, des mangroves et des exploitations maricoles. Compte tenu du caractère temporaire des mesures prises pour éviter que le combustible ne s'échappe du navire, le Département malaisien de l'environnement (DOE) a conclu que les autres soutes constituaient une menace pour ces ressources. Le DOE a donc décidé d'engager une entreprise pour enlever au plus tôt le reste du combustible de soute. L'Administrateur a souscrit à cette décision du DOE et l'expert du Fonds de 1971 qui se trouve à Singapour a fourni des conseils techniques aux autorités pendant la

préparation de l'opération d'enlèvement du combustible.

Le DOE a également informé le Fonds de 1971 de son intention de procéder à une étude pour déterminer si la cargaison de bitume restant à bord de l'épave constitue une menace pour l'environnement et, dans l'affirmative, si cette cargaison devait être enlevée. Le Fonds de 1971 est intervenu dès le début dans le choix des experts qui procéderaient à l'étude et dans la définition de leur mandat.

Cette étude exigeant une inspection détaillée de l'épave par des plongeurs et le prélèvement d'échantillons d'eau et de sédiments à proximité de l'épave, le DOE a accepté, comme proposé par le Fonds de 1971, de combiner, afin de réduire les frais, les travaux sur le terrain liés à l'étude avec l'opération d'enlèvement du combustible de soute.

En septembre 2002, les entreprises engagées par le DOE ont soumis des devis techniques et financiers détaillés en vue de l'opération d'enlèvement du combustible et de l'étude de risque pour l'environnement. L'Administrateur a informé le DOE que le Fonds de 1971 est d'accord en principe avec ces propositions mais se réserve le droit d'étudier sur le fond les rapports sur l'opération d'enlèvement et l'étude de risque pour l'environnement et de procéder à sa propre évaluation pour savoir si les deux éléments du projet ont été menés à terme de manière satisfaisante. L'Administrateur a également informé le DOE que les demandes d'indemnisation correspondant aux frais d'enlèvement des hydrocarbures et de l'étude de risque pour l'environnement seront évaluées par le Fonds comme à l'ordinaire d'après ses propres critères.

Les opérations d'enlèvement du combustible de soute, d'inspection de l'état de l'épave et de prélèvement d'échantillons d'eau, de sédiments et de bitume ont été menées à bien du 20 octobre 2002 au 8 novembre 2002. On a pompé quelque 5 tonnes de fuel-oil lourd des citernes 1 bâbord et tribord ainsi qu'une certaine quantité d'eau mazoutée de la salle des machines, et introduit dans ces espaces du dispersant chimique après achèvement des opérations de pompage.

L'entrepreneur principal a soumis une demande de US\$848 000 (£530 000) au titre des frais engagés lors de cette phase de l'opération et du coût des

analyses des échantillons d'eau, de sédiments et de bitume. L'expert du Fonds à Singapour procède actuellement à l'évaluation de cette demande.

Le rapport sur les risques environnementaux présentés par la cargaison de bitume devrait être soumis début 2003.

Action récursoire

La question se pose de savoir si le Fonds de 1971 devrait entamer une action en recours contre le propriétaire du *Rowan* pour recouvrer les sommes versées par le Fonds de 1971 ou par son assureur au titre de la police d'assurance.

Les actions entreprises contre les intérêts du *Rowan* seraient régies, en ce qui concerne le droit de limitation, par les Conventions traitant de cette question en général, à savoir la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire ou la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créance maritime. La Malaisie est partie à la Convention de 1957 tandis que le Japon est partie à celle de 1976. Le montant de limitation prévu par cette dernière est bien plus élevé que celui prévu par la Convention de 1957. La limite applicable dans l'affaire du *Rowan* en vertu de la Convention de 1976 était évaluée à £3,7 millions tandis que la limite applicable en vertu de la Convention de 1957 était estimée à £768 000. Le critère permettant de déchoir le propriétaire du navire de son droit de limitation était beaucoup plus strict dans la Convention de 1976 qu'il ne l'était dans la Convention de 1957.

En décembre 2001, les intérêts du *Singapura Timur* (P & I et l'assureur sur corps) ont entamé des poursuites au Japon contre les intérêts du *Rowan* afin de recouvrer les frais encourus et ceux qu'ils encouraient ainsi que les frais que le Fonds pourrait encourir par suite de ce sinistre.

L'Administrateur a informé le Japan P & I Club que le Fonds de 1971 a réservé sa position en ce qui concernait l'action en recours dans la mesure où l'étendue de la responsabilité du Fonds n'avait pas été établie.

Les intérêts du *Rowan* ont engagé une action réelle en Malaisie contre le *Singapura Timur* et son propriétaire et une action contre le propriétaire à titre personnel et au titre de la limitation de la responsabilité. Le Japan P & I Club a contesté

l'action réelle au motif que celle-ci ne pouvait être introduite que contre un navire et non pas contre une épave. Le Club a également contesté l'action contre le propriétaire à titre personnel et au titre de la limitation de la responsabilité au motif que les tribunaux malaisiens n'étaient pas compétents en l'espèce.

Le total des pertes subies par les intérêts du *Singapura Timur* (le Japan P & I Club et l'assureur sur corps) sont de l'ordre de US\$4,8 millions (£3 millions), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au *Rowan* en vertu de la Convention de 1976.

Le Japan P & I Club et l'assureur sur corps du *Singapura Timur* ont sollicité l'accord du Fonds de 1971 concernant leur action contre les intérêts du *Rowan* au Japon ou dans tout autre État partie à la Convention de 1976. L'Administrateur a jugé intéressante cette proposition car elle permettrait au Fonds de 1971 de recouvrer ne fut-ce qu'une partie des sommes qu'il avait versées à titre

d'indemnités, sans avoir à subir de gros frais de justice. De l'avis de l'Administrateur, une condition de l'accord conclu avec le Club à cet égard devrait viser à ce que tout montant versé du fait d'un jugement ou d'un accord de règlement soit placé sur un compte de garantie bloqué jusqu'à ce que la responsabilité du Japan P & I Club, celle des assureurs sur corps et celle du Fonds de 1971 aient été établies et qu'après établissement des responsabilités de toutes les parties, les sommes se trouvant sur le compte de garantie bloqué soient réparties au prorata. Le Japan P & I Club a informé l'Administrateur que l'assureur sur corps du *Singapura Timur* comprenait la raison d'être et la nécessité de ce type d'accord mais qu'il demandait le report de l'examen des modalités de cet accord. Le Club a également informé l'Administrateur que l'assureur sur corps souhaitait finaliser l'accord de règlement avec les intérêts du *Rowan* préalablement à la conclusion de cet accord. L'Administrateur poursuit le dialogue avec le Club au sujet de l'action en recours afin de parvenir à une solution mutuellement acceptable.

14 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1992

14.1 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 initialement 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.

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.

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 (£32 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 ou €1,3 million (£850 000).

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 son assureur, le West of England Club, ont présenté leur défense, soutenant que leurs propres analyses chimiques avaient démontré que le pétrole transporté par le *Kuzbass* n'était pas identique à celui que l'on a trouvé le long du littoral. Ils ont souligné que 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. Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également évoqué les résultats des enquêtes menées, l'une par la police allemande et l'autre par le procureur italien⁶, 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 la réponse qu'elles ont adressée au tribunal, les autorités allemandes ont soutenu que d'après les premiers éléments de preuve, seul le *Kuzbass* aurait

⁶ C'est dans un port italien que le déchargement suivant devait avoir lieu.

pu être à l'origine de la pollution, et que l'analyse à laquelle il a été procédé pour le compte du propriétaire du navire et du Club n'avait pas permis de réfuter ces premiers éléments.

Les argumentations soumises par le propriétaire du *Kuzbass*, le West of England Club et les autorités allemandes sont récapitulées pages 102 et 103 du Rapport annuel 2001.

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'. 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.

L'Administrateur est d'accord avec les conclusions de l'expert judiciaire. Cependant, après avoir examiné les données analytiques présentées par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution, il a remarqué qu'ils montraient une remarquable correspondance avec le brut de Libye 'Libyan Es Sider', et non avec le brut de Libye 'Libyan El Brega', ce dernier étant le pétrole transporté par le *Kuzbass* lors de son déplacement immédiatement antérieur au délit de pollution allégué. Selon le calendrier des exportations de brut de Libye fourni par Lloyd's Maritime Information Services, il se trouve que préalablement au transport de la cargaison de brut de Libye 'El Brega' à destination de Wilhemshaven, le *Kuzbass* avait transporté deux cargaisons de brut 'Es Sider' (chargements effectués les 14 février et 28 mars 1996) et une

cargaison de brut 'Ras Lanuf' (chargement en date du 22 février 1996). De l'avis de l'Administrateur, si le *Kuzbass* a été la cause de la pollution et que cela a résulté du déchargement par-dessus bord de résidus accumulés au cours de plusieurs voyages, cela pourrait expliquer pourquoi les spectrogrammes de masse des échantillons d'hydrocarbures étaient très semblables à ceux du brut 'Es Sider'. Se fondant sur les éléments de preuve présentés par les autorités allemandes, l'Administrateur estime que la pollution a été causée par le déchargement de pétrole brut très semblable au brut 'Es Sider' à partir d'une citerne et que le *Kuzbass* est selon toute probabilité à l'origine de la pollution.

En janvier 2002, les avocats du Fonds de 1992 en Allemagne ont pris contact avec les autorités allemandes pour les informer de la position de l'Administrateur.

En avril 2002, le tribunal a demandé à toutes les parties de présenter un résumé de leurs positions respectives. Les avocats du Fonds de 1992 élaborent actuellement un projet en consultation avec les autorités allemandes.

Le 12 décembre 2002, le tribunal a rendu un jugement sur la question de la responsabilité, selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage de pollution. Ce faisant, le tribunal reconnaissait que les autorités allemandes n'avaient pas fourni d'élément de preuve concluant, selon lequel le *Kuzbass* était le navire responsable, mais que, néanmoins, les éléments de preuves indirectes indiquaient de manière accablante que tel était le cas. Le tribunal n'a pas traité du calcul des pertes subies par les autorités allemandes; il a déclaré que cette question serait examinée à la demande de l'une des parties mais pas avant le jugement définitif sur le fond.

L'on ne sait pas si le propriétaire du navire et le West of England Club ont l'intention de faire appel du jugement.

Prescription

Les demandeurs perdent le droit d'être indemnisés en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds à défaut d'intenter une action en justice dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu ou de notifier

officiellement le Fonds d'une action en justice contre le propriétaire du navire ou son assureur dans ce délai de trois ans. Cependant, aucune action en justice ne peut être intentée à l'expiration d'un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

Comme il est indiqué plus haut, les autorités allemandes ont notifié le Fonds de 1992 de la procédure qu'elles ont engagée contre le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club afin que leurs droits contre le Fonds de 1992 ne soient pas frappés de prescription à l'expiration du délai de trois ans. Cependant, pour que leurs demandes ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans, elles ont intenté une action en justice contre le Fonds de 1992 le 14 juin 2002. Le Fonds a adressé au tribunal une demande de suspension de la procédure relative à cette action, en attendant l'issue de l'action en justice engagée par les autorités allemandes contre le propriétaire et le West of England Club. Le tribunal a accordé la suspension de la procédure le 12 novembre 2002.

14.2 NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Voir les pages 60 à 67.

14.3 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 (Philippines) 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. Une petite quantité d'hydrocarbures s'est écoulée de l'épave et s'est en partie échouée 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), une compagnie d'assurance classique qui couvre les risques P & I pour une prime fixe.

Nettoyage et autres mesures de sauvegarde

Les opérations de nettoyage 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. Concernant l'intervention en mer, on a 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 devait travailler 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 1999, 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 ni dans les soutes à combustible.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2002, les dépenses encourues par Terra Nova au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et des opérations de nettoyage se chiffraient à US\$2,5 millions (£1,6 million).

Terra Nova n'a pas consulté le Fonds de 1992 sur l'accord de règlement de ces demandes.

En septembre 2000, 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 incompetents. 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.

Terra Nova a demandé au Fonds de 1992 d'approuver son action en justice et de reconnaître

sa demande potentielle contre le Fonds. L'Administrateur a 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*.

En octobre 2000, le Comité exécutif a fait sien l'avis de l'Administrateur, selon lequel toute demande de remboursement formulée par Terra Nova au motif que le propriétaire avait enfreint la police d'assurance devait être présentée contre le propriétaire puisque le montant total des demandes d'indemnisation acquittées était bien inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire.

En octobre 2001, le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de P1,8 million (£20 000) d'un avocat des Philippines représentant un vendeur de produits chimiques qui avait fourni une certaine quantité de dispersants au propriétaire pour les opérations de nettoyage. Il a été déclaré que le vendeur de produits chimiques n'avait pas pu obtenir réparation du propriétaire du navire et que Terra Nova avait refusé d'approuver la demande.

En vertu de l'article 4.1.b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs sont tenus de prendre toutes les mesures raisonnablement envisageables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts, avant d'obtenir réparation du Fonds de 1992. En octobre 2001, le Comité exécutif a décidé que le demandeur devrait être informé qu'il devrait donner suite à sa demande contre le propriétaire du navire/assureur. Le Fonds de 1992 a informé l'avocat du demandeur en conséquence.

Actions en justice

En vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation contre le Fonds de 1992 s'éteignent à défaut d'action en justice ou de notification d'une action contre le propriétaire du navire ou son assureur dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Le 22 juillet 2002, cela faisait trois ans que le sinistre du *Mary Anne* s'était produit; début juillet 2002, le Fonds de 1992 a écrit à l'avocat du demandeur susmentionné pour lui expliquer les

dispositions relatives à la prescription et les mesures à prendre pour protéger les droits du demandeur contre le propriétaire/assureur et le Fonds de 1992.

En septembre 2002, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'elle-même et deux autres parties, dont l'une était le demandeur dont il est question plus haut, avaient entamé une procédure auprès du tribunal de la ville de Makarti.

Le Fonds de 1992 n'a pas été notifié de l'engagement d'une procédure aux Philippines; il a tenté d'obtenir des précisions auprès de Terra Nova sur l'identité des demandeurs, les montants réclamés et les éléments sur lesquels les demandes étaient fondées. Terra Nova a informé le Fonds de 1992 de son intention d'abandonner son action contre le Fonds sous réserve de sa position selon laquelle elle était en droit de demander au Fonds de lui rembourser les sommes versées par elle. Il n'a pas été possible de déterminer si une action en justice avait été intentée contre le Fonds aux Philippines.

14.4 DOLLY

(Caribbes, 5 novembre 1999)

Le sinistre

Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fond dans la baie du Robert, en 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-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 mais, sans doute faute de fonds, le propriétaire n'a pas obtempéré.

Définition du terme 'navire'

En janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en fonction des informations complémentaires que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, y compris les plans originaux et un croquis indiquant les modifications qui y ont par la suite été apportées. De l'avis des experts du Fonds de 1992, le *Dolly* avait été initialement conçu comme navire pour marchandises diverses mais il avait ensuite été adapté au transport de cargaisons d'hydrocarbures en vrac et relevait donc de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a décidé que le *Dolly* relevait bien de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Mesures tendant à prévenir la pollution

Le propriétaire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute. Elles ont demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Ces sociétés ont présenté des propositions sur la base d'inspections de l'épave par des plongeurs, en octobre et novembre 2000. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces 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 (£940 000). La troisième société a proposé de redresser l'épave et de la remettre à flot avec sa cargaison à bord. On évacuerait alors la cargaison avant de saborder l'épave en eau profonde. Le coût de cette opération a été évalué à US\$950 000 (£600 000).

En juillet 2001, le Comité a estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992. Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du

Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume. Le Comité a également demandé à l'Administrateur d'enquêter sur la situation financière du propriétaire du navire.

Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les méthodes proposées et estiment que pour des considérations d'ordre tant technique que financier, la troisième proposition est à préférer. Les pouvoirs publics français ont eux aussi dit préférer la remise à flot du navire avant l'enlèvement de la cargaison et le démantèlement de l'épave à terre, mais ils ont ajouté qu'ils envisageraient d'autres options.

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

En septembre 2002, le Gouvernement français a informé le Fonds de 1992 que compte tenu du coût prévu des opérations, les autorités françaises avaient lancé un appel d'offres par l'intermédiaire du Journal officiel des Communautés européennes. Elles ont indiqué en outre qu'en raison des délais nécessaires dans le cadre de l'appel d'offres, durant lesquels les plongeurs avaient régulièrement vérifié l'état de l'épave, les opérations devaient commencer vers la fin 2002, après la saison des cyclones. Toutefois, les opérations n'ont pas encore commencé.

En octobre 2002, le Gouvernement français a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 au titre d'une demande provisoire d'un montant de FF1,2 million ou €232 000 (£151 000) pour le coût de l'enlèvement du mazout resté à bord du *Dolly*. Il est affirmé dans l'assignation qu'il sera demandé réparation pour des coûts supplémentaires, de plus de €2 millions (£1,3 million), encourus au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

14.5 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 coulé à une centaine de mètres de fond. Quant à la proue, elle a sombré 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 Mer, dispositif national d'intervention d'urgence et a dirigé les opérations en mer. Les préfets maritimes des cinq départements touchés ont déclenché le Plan Polmar Terre, prenant ainsi 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.

Bien qu'on ait enlevé le gros des hydrocarbures assez rapidement, il a fallu, en 2000, procéder à un deuxième nettoyage en bien des endroits. Les opérations de nettoyage de la contamination résiduelle ont commencé au printemps 2001. Hormis quelques rares sites difficiles d'accès en Loire-Atlantique et dans les îles du Morbihan, la quasi-totalité du second nettoyage était achevée pour l'arrivée de la saison touristique 2001. Le nettoyage de ces sites s'est poursuivi durant l'automne et, pour l'essentiel, était terminé en novembre 2001.



En ce qui concerne le détail des opérations de nettoyage, il convient de se reporter au Rapport annuel 2001, pages 108 et 109.

Plus de 250 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassées sur les plages et stockées provisoirement. Total Fina SA, entreprise pétrolière française, a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets ramassés. Cette opération, dont on estime le coût à quelque FF300 millions ou €46 millions (£30 millions), est en cours.

Impact du déversement

De nombreuses exploitations ostréicoles et mytilicoles importantes ont 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 - 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 interdictions de récolte de coquillages ont été levées les unes après les autres au cours de l'été 2000 et, en septembre 2000, plus aucune zone n'était frappée d'interdiction, qu'il s'agisse de pêche ou de récolte de coquillages – à la seule exception d'une zone peu étendue, en Loire-Atlantique, où les coquillages restaient contaminés. Cette dernière interdiction a été levée en septembre 2001.

Le littoral touché est un important site touristique, en particulier pendant la saison d'été. L'impact sur ce secteur a varié en fonction du site et du type d'activité durant la saison touristique 2000. La saison 2001 n'aurait pas été touchée de manière significative.

Enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave

Le Gouvernement français a décidé qu'il fallait enlever les hydrocarbures restés dans les deux parties de l'épave. Un consortium international a procédé à l'enlèvement des hydrocarbures, financé par Total Fina Elf, entre le 6 juin et le 15 septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

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, correspondant à €12 843 484 (£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 l'assureur P&I du propriétaire du navire, la Steamship Mutual.

En 2002, le fonds de limitation a été transféré du Tribunal de commerce de Nantes à celui de Rennes et un nouveau liquidateur a été nommé.

Montant maximum disponible à titre d'indemnisation

Le montant maximum disponible pour indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement, y compris la somme payée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Ces montants sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

Appliquant les principes arrêtés par l'Assemblée dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé, en février 2000, que la conversion se ferait au taux de change du DTS en vigueur le 15 février 2000, et a chargé l'Administrateur de faire les calculs qu'il fallait.

Selon les calculs de l'Administrateur, 135 millions de DTS = FF1 211 966 811, correspondant à €184 763 149 (£113 millions), et le Comité exécutif a approuvé ce calcul à ses sessions d'avril 2000 et d'octobre 2001. En octobre 2000 et en octobre 2001, l'Assemblée a fait sienna la décision du Comité.

Engagements pris par Total Fina et par le Gouvernement français

Total Fina 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 du coût d'opérations visant l'épave, le nettoyage du rivage, l'évacuation des déchets mazoutés et une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si et pour autant que, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992, soit 135 millions de DTS, était dépassé.

Le Gouvernement français s'est 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 pour autant que, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. Toutefois, 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 Total Fina.

Niveau des paiements pris en charge par le Fonds de 1992

Le Comité exécutif a examiné à plusieurs de ses sessions le niveau des paiements au titre du sinistre de l'*Erika*.

L'Assemblée a estimé que 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 de 1992 portant création du Fonds, puisque, aux termes de l'article 4.5 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, tous les demandeurs devaient être traités de la même manière.

En juin 2000, janvier 2001, juin 2001 et octobre 2001, le Ministère français de l'économie, des finances et de l'industrie a procédé à des études très approfondies sur l'ampleur des dommages provoqués par le sinistre de l'*Erika* dans le secteur touristique.

En juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient quant au niveau des demandes d'indemnisation faisant suite au sinistre de l'*Erika*, le niveau des

paiements devrait être limité à 50% du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds de 1992.

Le Comité exécutif a décidé, en janvier 2001, de porter le niveau des paiements à la charge du Fonds de 1992 de 50% à 60% et, en juin 2001, à 80%. Vu l'incertitude qui demeure quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif a décidé très récemment, en octobre 2002, que le niveau des paiements devrait rester fixé à 80%. Il a été décidé en outre que ce niveau serait réexaminé à la session du Comité prévue pour février 2003.

Autres sources de crédits

Le Gouvernement français a 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, qui peut faire des paiements aux demandeurs jusqu'à concurrence de FF200 000 ou €30 490 (£19 000) sur la base de ses propres évaluations du préjudice subi, a dit fonder son évaluation sur les critères énoncés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Au 31 décembre 2002, OFIMER avait versé €4,6 millions (£2,8 millions) à des demandeurs du secteur de la pêche et €1,8 million (£1,1 million) à des producteurs de sel.

Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements complémentaires dans le secteur du tourisme. Ce mécanisme a permis d'effectuer des paiements s'élevant à €9,3 millions (£6 millions).

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, qui compte actuellement sept personnes, fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation. Son rôle est de nature purement administrative: en effet, le Bureau ne procède pas lui-même à l'évaluation des demandes.

Une cinquantaine d'experts ont été engagés pour étudier les demandes d'indemnisation ayant trait aux opérations de nettoyage, à la pêche et à la mariculture, ainsi qu'au tourisme.

Bilan des demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2002, 6 639 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de FF1 291 millions ou €197 millions (£128 millions). Six mille cent quarante-neuf demandes, se chiffrant à FF969 millions ou €148 millions (£97 millions) avaient fait l'objet d'une évaluation, pour FF532 millions ou €81 millions (£53 millions). Ce sont donc 93% des demandes reçues qui ont été évalués.

Six cent quatre-vingt-huit demandes, d'un montant de FF122 millions ou €19 millions (£12 millions), 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.

Des indemnités ont été versées au titre de 4 957 demandes pour un montant total de FF365 millions ou €56 millions (£37 millions), dont FF84 millions ou €13 millions (£9 millions) à la charge de la Steamship Mutual et FF281 millions ou €43 millions (£28 millions) à la charge du Fonds de 1992.

543 autres demandes, correspondant à FF347 millions ou €53 millions (£35 millions), étaient soit en cours d'évaluation, soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.

Les tableaux ci-après ventilent le traitement des demandes d'indemnisation selon leurs catégories.

DEMANDES DÉPOSÉES AU 31 DÉCEMBRE 2002

Catégorie	Demandes déposées	Demandes évaluées		Demandes pour lesquelles les paiements ont été effectués		Demandes refusées	
		Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage
Exploitations aquacoles et conchylicoles	989	986	99%	807	82%	86	9%
Gisements de coquillages	507	506	99%	352	69%	92	18%
Bateaux de pêche	318	315	99%	270	85%	25	8%
Entreprises de transformation	37	36	97%	28	76%	6	16%
Tourisme	3 449	3 324	96%	2 700	78%	417	12%
Dommmages aux biens	699	418	60%	290	41%	28	4%
Opérations de nettoyage	138	105	76%	85	62%	8	6%
Divers	502	459	91%	425	85%	26	5%
Total	6 639	6 149	93%	4 957	75%	688	10%

PAIEMENTS AUTORISÉS ET ACQUITTÉS AU 31 DÉCEMBRE 2002

Catégorie	Paiements autorisés		Paiements effectués	
	Nombre de demandes	Montants FF	Nombre de demandes	Montants FF
Exploitations aquacoles et conchylicoles	898	39 495 192	807	28 105 957
Gisements de coquillages	409	4 623 893	352	3 329 482
Bateaux de pêche	292	5 749 170	270	4 536 317
Entreprises de transformation	29	4 320 293	28	4 307 816
Tourisme	2 842	289 010 778	2 700	269 912 303
Dommmages aux biens	319	9 948 276	290	8 495 496
Opérations de nettoyage	97	24 955 412	85	22 587 034
Divers	431	29 858 845	425	23 239 890
Total	5 317	407 961 859	4 957	364 514 295

Recevabilité des demandes

Comme il est indiqué plus haut, le Fonds de 1992 a examiné plus de 6 000 dossiers. Plusieurs demandes ont été renvoyées devant le Comité exécutif en 2002 du fait qu'elles soulevaient d'importantes questions de principe.

Demandes au titre d'une baisse des recettes provenant de la taxe de séjour

En avril/mai 2002, le Comité exécutif a examiné la recevabilité des demandes d'indemnisation soumises par 17 communes au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour.

La taxe de séjour est prélevée par les communes qui sont reconnues comme étant des centres et destinations touristiques; le montant en est fixé tous les ans, par la commune, sur une base forfaitaire par visiteur et par nuitée, en fonction du type d'hébergement. Les recettes provenant de la taxe de séjour permettent à la commune de financer les activités et les services liés au niveau d'activité touristique dans la commune, notamment le nettoyage des plages, le ramassage des ordures, les bureaux d'information et les syndicats d'initiative.

Il existe deux formes de taxe de séjour, à savoir la taxe de séjour classique, acquittée par les touristes sur la base d'un montant fixe par nuit et la taxe forfaitaire de séjour, acquittée par des établissements comme les hôtels et les campings en fonction du nombre de chambres ou d'emplacements de tentes disponibles. La plupart des communes ont préféré adopter la taxe de séjour classique, selon laquelle les recettes dépendent du nombre de touristes, ce qui n'est pas le cas de la taxe forfaitaire de séjour. Les communes ne peuvent pas augmenter le taux d'impôts directs au cours d'un exercice financier pour procéder aux indemnisations au titre d'une baisse des recettes provenant de la taxe de séjour.

Le Comité exécutif a décidé que les demandes relatives à la baisse des recettes provenant de la taxe forfaitaire de séjour n'étaient pas recevables puisque ces recettes ne dépendaient pas du nombre de touristes en visite dans la zone considérée.

Le Comité exécutif a décidé également que les demandes d'indemnisation au titre d'une baisse des recettes provenant de la taxe de séjour classique étaient recevables dans leur principe compte tenu de la spécificité de cette taxe, du lien direct qui

existait entre les recettes provenant de cette taxe et le nombre de touristes séjournant dans la région et de la dépendance des communes en question par rapport au tourisme balnéaire. Le Comité a déclaré que lors de l'examen de ces demandes, il serait nécessaire de tenir compte des économies découlant de la baisse du nombre de touristes durant la période considérée.

Demandes d'indemnisation présentées par des établissements situés à une certaine distance du littoral

Un nombre important de demandes d'indemnisation ont été présentées par des établissements du secteur touristique qui prétendaient dépendre du tourisme de la côte, tout en étant situés à une certaine distance du littoral. Il s'agit de campings, d'hôtels, de restaurants, de bâtiments historiques, de musées et d'autres lieux touristiques.

Conformément au critère de recevabilité établi par le Fonds de 1992, qui prévoit un degré raisonnable de proximité géographique entre la contamination et la perte subie, le Fonds n'a considéré comme étant recevables que les demandes déposées par les établissements situés à moins de quelque 25 kilomètres de la côte des quatre départements touchés par la pollution, soit le Finistère, le Morbihan, la Loire-Atlantique et la Vendée, ainsi que la Charente-Maritime, dont seule une petite partie du littoral a été touchée (Île de Ré).

Quant aux établissements situés à plus des quelque 25 kilomètres de la côte retenus comme critère, on a estimé, d'une manière générale, qu'il n'y avait pas un degré suffisant de proximité entre la pollution et le préjudice ou dommage allégué. L'Administrateur a estimé toutefois qu'il serait peut-être opportun de revenir sur la question de la proximité géographique dans le contexte du sinistre de l'*Erika* et a demandé au Comité exécutif d'examiner la manière dont il conviendrait d'appliquer le critère de degré raisonnable de proximité aux commerces situés quelque peu en deçà du littoral contaminé.

Les statistiques dont on disposait montraient que plus les établissements relevant du secteur touristique étaient proches de la côte, plus ils étaient tributaires du tourisme balnéaire, et, par là même, que les établissements situés près du littoral avaient en général davantage souffert d'une baisse de leur chiffre d'affaires que les établissements



Erika: la contamination de coquillages et crustacés peut entraîner des interdictions de récolte avec les pertes économiques qui s'ensuivent

situés plus loin du littoral. Il existait toutefois des établissements situés assez loin du littoral (disons de 50 à 60 kilomètres) qui étaient fortement tributaires du tourisme balnéaire, comme en témoignent leurs stratégies en matière de promotion, le profil de leur clientèle ou encore la nature saisonnière de leur activité, alors que d'autres établissements situés tout aussi loin du littoral en étaient bien moins dépendants, ou ne l'étaient pas du tout.

L'Administrateur était d'avis que le critère en jeu est davantage celui du lien de causalité que celui de la simple distance par rapport au littoral. Il estimait que la démarche la plus équitable consisterait à examiner chaque demande de manière approfondie afin de déterminer s'il existe un lien de cause à effet entre la diminution du nombre de touristes ayant séjourné dans les zones côtières touchées par la pollution et le préjudice économique qui aurait été subi par les établissements situés légèrement à l'intérieur. Dans la décision sur la recevabilité d'une demande, le critère décisif ne devrait pas, de l'avis de l'Administrateur, être le critère géographique. Il conviendrait aussi de tenir compte des critères établis par les Assemblées.

Le Comité exécutif a décidé qu'il faudrait examiner au cas par cas les demandes présentées par les établissements situés à une certaine distance du littoral pour déterminer l'existence d'un lien de cause à effet entre les préjudices économiques ou dommages allégués et la contamination, conformément aux procédés habituels du Fonds.

Campagne de promotion menée en Charente-Maritime

Le département de Charente-Maritime a déposé une demande d'indemnisation d'un montant de FF15,5 millions ou €2,4 millions (£1,5 million) au titre des mesures prises par le Conseil général pour rétablir l'image de marque touristique du département. La plus grosse part des dépenses engagées (FF15 millions ou €2,3 millions (£1,4 million)) avait trait à des campagnes de promotion au cours des périodes mars/juin 2000, Noël/jour de l'An 2000/2001 et février/mars 2001.

La Charente-Maritime est une région touristique fort importante. Or, la pollution du littoral, au demeurant légère, s'est limitée à quatre plages de la côte septentrionale de l'Île de Ré. Qui plus est, les plages de l'Île de Ré avaient été nettoyées dès les premiers jours de janvier 2000. Bien que le littoral

continental de Charente-Maritime n'ait pas été touché, on était convaincu aux premiers temps du sinistre que c'était précisément le littoral de ce département qui recevrait le gros de la pollution. Dès ces premières prévisions, le Préfet de Charente-Maritime a été chargé par le Gouvernement français de coordonner le Plan Polmar, plan national d'intervention d'urgence, et les médias s'étaient beaucoup intéressés au département, laissant entendre qu'il se trouvait dans la zone touchée par la marée noire. Même après qu'il eut été établi que la Charente-Maritime était peu touchée, les médias, tant nationaux qu'étrangers, avaient persisté à en parler comme d'une région fortement contaminée.

Le Comité exécutif a décidé que la demande était en grande partie irrecevable dans son principe étant donné que les pertes que la campagne de promotion était destinée à atténuer étaient dues non pas à la contamination mais à la fausse impression donnée au public par les médias, selon lesquels les plages de Charente-Maritime étaient fortement polluées. Cependant, le Comité a décidé que la demande au titre des dépenses encourues dans le cadre de la campagne de promotion 2000 ayant trait aux mesures visant à réduire les pertes économiques à l'Île de Ré devrait être recevable dans son principe puisque plusieurs plages y avaient en réalité été polluées et qu'il existait donc un lien de cause à effet entre les dépenses et la contamination.

Demande d'indemnisation présentée par Brittany Ferries

Une demande d'indemnisation a été présentée par BAI Brittany Ferries SA (Brittany Ferries), une entreprise française qui assure des services de transbordeurs entre l'Angleterre et la France (Bretagne et Normandie), entre l'Angleterre et l'Espagne (Santander) et entre l'Irlande et la France (Bretagne). Cette demande, d'un montant total de FF69 335 000 (€10,6 millions ou £6,8 millions), portait sur les pertes économiques et le coût d'une campagne visant à atténuer les préjudices.

Brittany Ferries a fait remarquer que la pollution du littoral en Bretagne, dans les Pays de la Loire et, dans une moindre mesure, en Poitou-Charentes, provoquée par le sinistre de l'*Erika*, de même que le temps considérable qui avait été nécessaire pour nettoyer les plages polluées, avaient amené de

nombreux vacanciers britanniques à choisir des destinations autres que celles desservies par la société, ce qui avait entraîné une réduction du nombre de passagers, des recettes provenant de la vente des billets et des ventes à bord des navires. Brittany Ferries a fait valoir que la plupart des passagers qui utilisaient ses navires-transbordeurs voyageaient en voiture pour se rendre vers des destinations situées dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*. Brittany Ferries a déclaré que la grave pollution produite par le sinistre de l'*Erika* avait persisté sur une large part du littoral atlantique de la France pendant la grande période de réservation des vacanciers britanniques (janvier à avril 2000) et que les médias, aussi bien au Royaume-Uni et dans d'autres pays européens qu'en France, avaient accordé une large place à la pollution des plages.

La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont examiné les renseignements fournis par Brittany Ferries au sujet du nombre de passagers transportés entre l'Angleterre et la France, l'Irlande et la France et l'Angleterre et l'Espagne au cours de la période allant de 1997 à 2001 et du nombre de passagers transportés par les concurrents de Brittany Ferries sur les trajets entre l'Angleterre et la Bretagne et entre l'Angleterre et la Normandie. À l'exception du trajet Cork – Roscoff, tous les trajets empruntant la partie occidentale de la Manche à destination de la France qui sont exploités par Brittany Ferries (par exemple ceux à destination de Saint-Malo et de Roscoff) avaient enregistré un recul compris entre 7,02% et 8,6% du nombre de passagers transportés pendant l'été 2000 par rapport à l'été 1999. En revanche, sur le trajet Cork – Roscoff, qui est le seul service de navires-transbordeurs entre l'Irlande du sud-ouest et la France, une augmentation de 7,14% du nombre de passagers avait été enregistrée pendant l'été 2000 par rapport à 1999, mais ce service ne représentait que 2,75% de l'ensemble du trafic de passagers de Brittany Ferries et ne constituait donc qu'une activité marginale. La grande majorité des passagers qui utilisaient les traversées situées dans la partie occidentale de la Manche pour se rendre à Saint-Malo et à Roscoff, et environ 50% de ceux qui utilisaient les traversées situées dans la partie médiane, avaient des destinations qui se trouvaient dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika* ou à proximité.

Le Comité exécutif a décidé que puisqu'il existait bien un lien de cause à effet entre le préjudice allégué et la contamination pour certains éléments de la demande, la demande de Brittany Ferries était recevable dans son principe. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder au calcul du montant recevable, en déterminant plus particulièrement si la baisse du nombre des passagers relevait ou non des variations annuelles habituelles. Il a été demandé à l'Administrateur de tenir compte de tous les facteurs qui étaient susceptibles d'avoir contribué aux pertes subies.

Agression contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient

Des menaces et allégations, émanant pour l'essentiel d'un seul individu, ont été proférées pour ainsi dire sans cesse contre le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, contre les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 et contre l'Administrateur.

Tôt le samedi 15 décembre 2001, un individu a embouti à la tractopelle le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, brisant plusieurs vitres et défonçant la porte d'entrée. Les deux agents de police postés devant le bureau n'ont pu prévenir l'agression, mais ont appréhendé l'agresseur, qui a été écroué. Le juge d'instruction l'a mis en examen, mais l'individu a été relâché le lendemain, 16 décembre. Il lui a été interdit de se rendre à Lorient, sauf pour voir son avocat.

Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual ont porté plainte contre l'agresseur auprès de la police locale. Le Ministère public l'a mis en examen du chef de dégradation ou détérioration grave du bien d'autrui avec entrée par effraction près le tribunal de Lorient. Le Ministère public a requis contre l'agresseur une peine de 18 mois de prison, dont six mois de prison ferme et 12 mois avec sursis.

Le tribunal a prononcé son jugement en décembre 2002. Il a qualifié l'acte de l'agresseur de 'simple détérioration du bien d'autrui', soutenant qu'il entraînait dans le cadre d'une action syndicale et, à ce titre, relevait de la loi d'amnistie adoptée par le Parlement le 3 août 2002.

Le Ministère public a fait appel du jugement. Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual se sont joints à cet appel.

Cause du sinistre

Étant donné que l'*Erika* était immatriculé à Malte, c'est l'Autorité maritime de Malte qui a procédé à l'enquête de l'État du pavillon au sujet de ce sinistre, publiant son rapport en septembre 2000. Une enquête a également été menée en France par la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer (CPEM), dont le rapport a été publié en décembre 2000. Les conclusions de ces enquêtes sont récapitulées dans le Rapport annuel 2001, pages 118 et 119.

Un juge d'instruction de Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre. En 2000, le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire inscrit (Tevere Shipping), le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl) et la société gestionnaire elle-même, le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification (RINA) et l'un des responsables de RINA ont été mis en examen. En décembre 2001, la société Total Fina et certains de ses responsables ont été mis en examen, et ce sur la base du rapport établi par un expert nommé par le juge d'instruction. L'instruction n'est pas encore achevée.

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.

Avec l'autorisation du Tribunal de commerce de Dunkerque, les experts ont fait mener une opération visant à récupérer des fragments de l'épave: deux provenant de la citerne à ballast N°2 située à tribord, et un morceau de tôle recouvrant la citerne à ballast N°2 située à bâbord et la citerne à ballast N°3 située au centre. Il s'agissait d'obtenir des éléments de preuve de l'état de corrosion de ces parties du navire au moment du sinistre. L'opération a été effectuée en octobre 2002.

Le Fonds de 1992 suit le déroulement de l'enquête du Tribunal de Dunkerque par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

Expertises judiciaires aux fins d'évaluer les dommages

En droit français, quiconque a subi un dommage est en droit de réclamer une expertise judiciaire aux fins de faire évaluer la perte subie.

À la demande de plusieurs organismes et communes régionaux, les tribunaux des Sables-d'Olonne, de Nantes et de Poitiers ont nommé des experts judiciaires chargés d'évaluer les dommages subis par les demandeurs respectifs. Les experts judiciaires se sont réunis à plusieurs reprises. Ils devraient présenter leurs rapports respectifs en 2003.

On a beaucoup fait pour tenter de minimiser l'impact du déversement sur la production de sel dans les marais salants de la Loire-Atlantique et de la Vendée, et de nombreux mécanismes de suivi et d'analyse ont été mis en place. La production a repris à Noirmoutier (Vendée) à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer, alors que les interdictions de prises d'eau de mer prononcées à Guérande (Loire-Atlantique) ont été levées le 23 mai 2000. Un groupement de producteurs indépendants de Guérande a voulu reprendre la production mais n'a pu le faire, faute d'un apport d'eau de mer suffisant. Les membres d'une coopérative représentant quelque 70% de la production de sel de Guérande ont décidé de ne pas produire de sel en 2000 afin de protéger l'image de marque de leur produit.

Des demandes d'indemnisation au titre des préjudices subis à cause du report de la campagne de production 2000 du fait de l'interdiction de prise d'eau ont été présentées par des paludiers (indépendants ou membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier.

À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de déterminer s'il aurait été possible, en 2000, de produire à Guérande du sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. Une documentation est actuellement mise à la disposition de l'expert. On ne sait pas quand le rapport de celui-ci sera communiqué.

Prescription

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation

auprès du propriétaire du navire et de son assureur s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu (article VIII). S'agissant de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation auprès du Fonds de 1992 s'éteignent à défaut d'action en justice dans les trois ans **ou** de notification au Fonds dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu (article 6), conformément aux formalités requises par le tribunal saisi d'une action contre le propriétaire du navire ou son assureur. L'une et l'autre conventions disposent en outre qu'aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

En septembre 2002, le Fonds de 1992 a informé par lettre, individuellement, toutes les personnes ayant déposé une demande au Bureau des demandes d'indemnisation et pour lesquelles aucun accord n'était intervenu à la date visée de la question de la prescription. De plus, le Fonds de 1992 a organisé une série d'exposés auprès des chambres de commerce et d'industrie de Quimper, St Nazaire et La Roche-sur-Yon pour appeler l'attention d'un plus large public sur la question de la prescription. Des annonces ont également été insérées dans la presse locale.

Étant donné le flou relatif à la date à laquelle commence le délai de prescription de trois ans pour un demandeur donné (c'est-à-dire la date à laquelle le dommage ou préjudice s'est effectivement produit pour ce demandeur), l'Administrateur a proposé que les demandeurs retiennent comme hypothèse que c'est à partir de la date à laquelle le sinistre a effectivement eu lieu - à savoir le 12 décembre 1999 - qu'il convient de calculer la date du début de la prescription. De la sorte, on évite tout risque de forclusion. L'Administrateur a tenu en outre à préciser que si un demandeur engageait des poursuites, celles-ci n'empêcheraient nullement la poursuite d'un dialogue en vue de parvenir à un règlement à l'amiable.

Malgré ces mises en garde, plusieurs demandeurs ayant déposé un dossier auprès du Bureau des demandes d'indemnisation n'avaient pas engagé d'action en justice contre le propriétaire du navire,

la Steamship Mutual ou le Fonds de 1992 au 12 décembre 2002; un certain nombre de demandeurs n'avaient pas encore entamé d'action au 31 décembre 2002.

Actions en justice engagées en France contre Total Fina, 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 défendeurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

- Total Fina SA
- Total Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Tevere Shipping Co Ltd (le propriétaire immatriculé de l'*Erika*)
- Steamship Mutual
- Panship Management and Services Srl (la société exploitant l'*Erika*)
- RINA (Registro Italiano Navale) (la société de classification de l'*Erika*)

Les plaignants 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. Ils ont fait valoir 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, RINA avait sciemment, voire délibérément, pris un risque. En ce qui concerne Total, les plaignants ont indiqué que Total 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 à se porter partie intervenante dans l'action. Jusqu'à présent, seules des audiences sur la procédure ont eu lieu.

Poursuites menées en Italie par RINA SpA/Registro Italiano Navale

Fin avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale⁷ ont intenté une action en justice devant le tribunal de Syracuse (section d'Augusta) (Italie) contre les défendeurs suivants:

- Tevere Shipping Co Ltd
- Panship Navigational and Services Srl
- Steamship Mutual
- Conseil Général de la Vendée
- Total Fina SA
- Total Fina 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, au cas où ils seraient tenus responsables et au cas où un lien de causalité serait établi entre cette responsabilité hypothétique et les conséquences du sinistre, de déclarer qu'ils n'auraient aucune obligation d'indemnisation envers les défendeurs pour aucun motif que ce soit, ni directement, ni indirectement, ni par voie de recours. Ils ont également demandé au tribunal de déclarer que cette responsabilité hypothétique serait limitée comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants⁸.

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

⁷ D'après les plaignants, RINA SpA a succédé au Registro Italiano Navale comme société de classification italienne, et ce le 1er août 1999.

⁸ 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.

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 ont soutenu 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, qui 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 soutenu 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.

En mars 2001, le Fonds de 1992 a entamé une action en justice selon une procédure spéciale directement auprès de la Cour de cassation, demandant à celle-ci de décider que l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles ne s'applique pas à l'action du plaignant, puisqu'il se rapporte à une déclaration excluant toute responsabilité. Par la suite, le Gouvernement français et les sociétés du Groupe Total ont engagé des actions correspondantes. À la suite de cette procédure, le tribunal de Syracuse a suspendu la procédure sur le fond, en attendant la décision de la Cour de cassation.

La Cour de cassation a rendu son jugement en octobre 2002, déclarant que les tribunaux italiens n'avaient pas compétence concernant les parties qui avaient utilisé la procédure spéciale au motif que, en vertu de l'article IX de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les tribunaux de l'État où le dommage par pollution a été causé étaient les seuls compétents.

Actions en recours engagées par le Fonds de 1992

À la session du Comité exécutif tenue en octobre 2002, l'Administrateur a posé la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait engager des actions en recours contre un certain nombre de parties afin de recouvrer des sommes versées par celui-ci à titre d'indemnités. Il a estimé que le Fonds de 1992 ne saurait arrêter une position définitive sur la question de savoir s'il devait ou non tenter un recours et, dans l'affirmative, contre quelles parties, et ce tant que les enquêtes sur la cause du sinistre ne seraient pas terminées. Toutefois, l'Administrateur a estimé que le Fonds de 1992 devait engager les actions qu'il fallait pour veiller à ce que ses droits ne soient pas forclos.

Pour tenter avec succès un recours contre Tevere Shipping Co Ltd (le propriétaire déclaré de l'*Erika*), Panship Management and Services Srl (la société gestionnaire de l'*Erika*), Selmont International Inc (l'affrètement à temps de l'*Erika*) et Total Transport Corporation (l'affrètement au voyage de l'*Erika*), le Fonds de 1992 devrait prouver que le dommage par pollution résulte de leur fait ou omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, car, dans le cas contraire, ils pourraient invoquer la protection prévue par l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

En vertu de l'article VII.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, une demande en réparation de dommages dus à la pollution pouvait être formée directement contre l'assureur. Cela étant, celui-ci peut, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, limiter la sienne au montant prévu par l'article V.1. L'assureur peut de surcroît se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire lui-même.

Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et d'intenter des recours, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de trois ans, contre les parties ci-après:

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

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

Le 11 décembre 2002, le Fonds de 1992 a engagé des actions auprès du Tribunal de grande instance de Lorient contre les parties énoncées ci-dessus.

Après la session du Comité exécutif tenue en octobre 2002, l'Administrateur a été informé du fait que le bureau de classification Bureau Veritas avait inspecté l'*Erika* avant le transfert de classe à RINA. L'Administrateur a décidé que le Fonds de 1992 devrait intenter une action en recours, à titre de mesure conservatoire, contre le Bureau Veritas; cette action a été portée devant le Tribunal de grande instance de Lorient le 11 décembre 2002.

Actions en justice engagées par l'État français

L'État français a intenté des poursuites auprès du Tribunal de grande instance de Lorient contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management and Services Srl, Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc, le fonds de limitation dont il est question plus haut, et le Fonds de 1992, pour des demandes de

€190 553 427 (£125 millions) (susceptibles d'être augmentées à un stade ultérieur), plus des intérêts au taux légal, comme indiqué ci-après:

- €50 124 354 (£33 millions) au titre des dépenses encourues par les ministères de l'intérieur, de la défense, de l'économie, des finances et de l'industrie, et de la santé;
- €127 395 920 (£83 millions) au titre des paiements effectués en vertu du Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence pour les cas de pollution par les hydrocarbures;
- €13 033 152 (£8,5 millions) au titre des sommes versées aux victimes.

L'État français a demandé au tribunal d'ordonner aux défendeurs, à l'exception du fonds de limitation et du Fonds de 1992, de payer €190 553 427. Il a demandé en outre au tribunal de déclarer que le fonds de limitation et le Fonds de 1992 devraient exécuter le jugement dans les limites prévues respectivement dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Action en justice engagée par le Groupe Total Fina

Quatre sociétés appartenant au Groupe Total Fina, à savoir Total Fina Elf SA, Total Fina Elf France SA (qui succède à Total Raffinage Distribution SA), Total International Limited et Total Transport Corporation, ont engagé des actions devant le Tribunal de commerce de Rennes contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management & Services Srl, Steamship Mutual, le fonds de limitation, RINA, Registro Italiano Navale et le Fonds de 1992. Les demandes se chiffrent, d'une part, à €143 millions (£93 millions) (montant susceptible d'être augmenté à un stade ultérieur), s'agissant d'une demande qui serait recevable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds; et, d'autre part, à €3 millions (£2 millions) au titre du coût d'une expertise judiciaire. Le groupe de sociétés appartenant au Groupe Total Fina revendique également des intérêts au taux légal. Concernant l'action formée à l'encontre du Fonds de 1992, ce groupe de quatre sociétés a requis une déclaration établissant que la demande est recevable à hauteur de €143 millions mais que le droit à être indemnisé ne peut être exercé que si toutes les victimes (y compris l'État

français et les organismes publics) sont indemnisées intégralement.

Action en justice engagée par la Steamship Mutual

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

Actions en justice engagées par d'autres demandeurs

Des demandes se chiffrant à €484 millions (£300 millions) ont été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire, constitué par l'assureur de celui-ci, la Steamship Mutual. Ce montant comprend les demandes, de €191 millions (£125 millions), formées par le Gouvernement français, et de €170 millions (£105 millions), présentées par Total Fina Elf. Cependant, la plupart de ces demandes, autres que celles du Gouvernement français et de Total Fina Elf, ont été approuvées; il semblerait donc que ces demandes soient à retirer dans la mesure où elles portent sur le même préjudice ou dommage. Une demande chiffrée à €44 millions (£29 millions) serait en fait de €43 326 (£29 000). Le Fonds de 1992 n'a pas été officiellement notifié des demandes formées contre le fonds de limitation.

Au 31 décembre 2002, 645 demandeurs (dont 180 paludiers) avaient engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Le montant total de ces demandes, hors les demandes du Gouvernement français et de Total Fina Elf, était de FF700 millions ou €107 millions (£70 millions).

La plupart des demandes en instance devant les tribunaux avait déjà fait l'objet d'une demande auprès du Bureau des demandes d'indemnisation. Cependant 28 demandes, d'un montant total de FF37 millions ou €5,7 millions (£3,7 millions), n'avaient pas été préalablement déposées auprès du Bureau des demandes d'indemnisation. Il s'agit notamment des demandes de quatre collectivités, pour un montant de FF30 millions ou €4,6 millions (£2,9 millions). Concernant certaines demandes, le montant n'est pas le même pour la demande soumise au tribunal que pour celle soumises au Bureau des demandes d'indemnisation. De nouvelles demandes devaient être déposées contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 au début de 2003.

Le Fonds de 1992 poursuit le dialogue avec les demandeurs dont les demandes ne sont pas frappées de prescription dans le but de parvenir à un règlement à l'amiable.

14.6 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Voir les pages 78 à 80.

14.7 SLOPS

(Grèce, 15 juin 2000)

Le sinistre

Alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce), un incendie s'est déclaré 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. 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. Un entrepreneur local a mené à bien les opérations de nettoyage en mer et sur le rivage.

Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

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. L'autorité portuaire locale a confirmé que le *Slops* était resté en permanence au mouillage depuis mai 1995 sans appareil de propulsion. Les résidus d'hydrocarbures récupérés étaient vendus, après traitement, comme fuel de qualité inférieure.

En juillet 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité 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 considérées 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 de la définition du terme 'navire' aux fins des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait notamment 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 dégagé 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 de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Actions en justice

En octobre 2001, deux entrepreneurs grecs ont engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* concernant une demande d'indemnisation de €1 536 528 (£1 million) et de €786 329 (£510 000) (plus les intérêts), au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, respectivement. Les demandeurs ont signifié l'assignation au Fonds de 1992 en janvier 2002.

Ces entrepreneurs ont allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder à ces opérations de nettoyage et de prendre des mesures de sauvegarde pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures. Ils ont déclaré en outre qu'ils avaient quotidiennement informé le Ministère grec de la marine marchande des opérations menées à bien durant 37 jours. Ils ont précisé qu'un expert engagé par le Fonds de 1992 avait surveillé lesdites opérations. Ils ont ajouté qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de rembourser les coûts susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.

Les entrepreneurs n'ont pas invoqué la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le cadre de leur action en justice. Celle-ci est, semble-t-il, fondée sur le fait que le propriétaire du *Slops* n'avait pas rempli ses obligations contractuelles de payer les frais de nettoyage.

La notification au Fonds de 1992 des actions en justice à l'encontre du propriétaire du navire est régie par l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cette notification n'est possible que si ladite action est fondée sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Or, cela n'était pas le cas de l'action en question. De plus, les dispositions du Code de procédure civile grec sur la notification des actions en justice n'avaient pas été respectées. L'Administrateur a donc décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas intervenir dans cette procédure.

En février 2002, les entrepreneurs ont entamé des actions en justice distinctes contre le Fonds de 1992 devant le tribunal de première instance du Pirée, demandant réparation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, à hauteur des mêmes montants que ceux dont il est question dans le cadre de l'autre action en justice. Le Fonds de 1992 a été informé de ces actions en juin 2002.

Dans leur argumentation, les entrepreneurs ont déclaré que le *Slops* avait été construit uniquement pour le transport des hydrocarbures en mer (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que navire-citerne), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que pétrolier et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Ils ont soutenu également que même dans les cas où il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), le *Slops* flottait en mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque. Ils ont précisé que le *Slops* n'avait aucune assurance de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Les entrepreneurs ont déclaré que le propriétaire immatriculé ne possédait aucun avoir hormis le *Slops*, qui avait été détruit par un incendie et n'avait donc aucune valeur même comme ferraille. Ils ont affirmé qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du navire, à savoir qu'ils avaient entamé une action en

justice à son encontre, fait une enquête sur sa situation financière et demandé au tribunal de saisir ses avoirs et de le déclarer en faillite. Les entrepreneurs ont soutenu que puisque le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.

Les deux ensembles d'actions ont été entendues lors d'une audience du tribunal tenue le 8 octobre 2002. Celui-ci a rendu son jugement le 13 décembre 2002.

Concernant les actions contre le propriétaire du *Slops*, qui ne s'est pas rendu à l'audience du tribunal, ce dernier a prononcé un jugement par défaut contre lui pour les montants réclamés plus les intérêts.

Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal a soutenu dans son jugement que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. De l'avis du tribunal, toute unité flottante, quelle qu'elle soit, initialement construite en tant que bâtiment de mer pour le transport des hydrocarbures est et demeure un navire, bien qu'elle puisse être ultérieurement transformée en un autre type d'unité flottante, comme installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés, bien qu'elle puisse être immobile ou que l'hélice ait pu être provisoirement enlevée et le moteur plombé.

Le tribunal a soutenu que le Fonds de 1992 devrait verser aux entreprises €1 536 528 (£1 001 000) et €786 832 (£518 400) respectivement, soit les montants réclamés, plus les intérêts légitimes à compter de la date de l'assignation (12 février 2002) jusqu'à la date du paiement et les dépenses, de €93 000 (£60 000).

L'Administrateur n'a pas été convaincu par les motifs avancés par le tribunal d'instance. Dans sa décision, le Comité exécutif a clairement exposé les raisons pour lesquelles le *Slops* ne relève pas de la définition du terme 'navire'. Étant donné que ce point soulève une importante question d'interprétation de l'une des définitions de base des Conventions de 1992, l'Administrateur est d'avis que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement du tribunal.

14.8 SINISTRE SURVENU EN ESPAGNE

(Espagne, 5 septembre 2000)

Le sinistre

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

Il ressort de l'enquête menée par les autorités espagnoles que les hydrocarbures auraient pu être déversés le 5 septembre 2000 dans la zone économique exclusive espagnole au nord de la Galice, et qu'elles provenaient peut-être du pétrolier maltais *Concordia I* (159 147 tjb) qui, au moment où les hydrocarbures sont supposés avoir été déversés, traversait la zone à l'occasion d'un voyage sur lest de Rotterdam (Pays-Bas) à Sidi Kerir (Égypte). Les pouvoirs publics français avaient précédemment informé leurs homologues espagnols qu'un déversement d'hydrocarbures provenant du *Concordia I* était survenu le 5 septembre 2000 dans le Golfe de Gascogne.

Les autorités espagnoles sont montées à bord du *Concordia I* à Algésiras (Espagne) le 7 septembre 2000 et ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures dans diverses citernes. Elles ont affirmé que les analyses des échantillons d'hydrocarbures recueillis sur les plages contaminées correspondaient à ceux qui avaient été prélevés sur le *Concordia I*. Le propriétaire du navire a soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas du *Concordia I*.

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

Demandes d'indemnisation

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

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

Applicabilité des Conventions

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

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

En octobre 2002, le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre pour le cas où les demandeurs ne pourraient pas obtenir réparation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais seraient en mesure de démontrer à l'Administrateur que le dommage de pollution était dû à des hydrocarbures persistants provenant d'un navire conformément à la définition énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

14.9 SINISTRE SURVENU EN SUÈDE

(Suède, 23 septembre 2000)

Le sinistre

Entre le 23 septembre et le 9 octobre 2000, des hydrocarbures persistants ont échoué sur les rivages de Fårö et de Gotska Sandön, deux îles situées au nord de l'île Gotland, dans la mer Baltique, ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm. Le Service des garde-côtes de Suède, l'Agence suédoise des services de secours ainsi que les autorités locales ont mené les opérations de nettoyage; quelque 20 m³ de pétrole ont ainsi été récupérés en mer et sur le rivage.

D'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé le 3 septembre 2000 dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par

le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie) (voir page 80). Selon le Service des garde-côtes, l'analyse montre que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondent à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

L'*Alambra* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club). Le propriétaire du navire et son assureur soutiennent que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

Limitation de la responsabilité

Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 32 684 760 DTS (£27,6 millions).

Demandes d'indemnisation

Le Service des garde-côtes a engagé des dépenses, de SKr 1,1 million (£80 000) et, l'Agence suédoise des services de secours de concert avec les autorités locales, de SKr 4,1 millions (£290 000), au titre des opérations de nettoyage. Le montant global des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.

Les autorités suédoises ont fait savoir à l'Administrateur qu'elles avaient l'intention de soumettre leurs demandes d'indemnisation au propriétaire du navire au printemps 2003, et que, si elles ne parvenaient pas à obtenir réparation auprès du propriétaire, elles envisageraient de former des demandes contre le Fonds de 1992. Cependant, pour obtenir réparation auprès du Fonds de 1992, les autorités devraient établir que les dommages résultaient d'un sinistre mettant en cause un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Les autorités suédoises ont communiqué au Fonds de 1992 les résultats d'une analyse d'échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et

de ceux qui ont été prélevés sur plusieurs îles suédoises. Le Fonds de 1992 examine actuellement ces documents.

Actions en justice

Invoquant la loi de 1980 sur les mesures contre la pollution provenant d'un navire, le Service des garde-côtes de Suède a condamné le propriétaire de l'*Alambra* à une amende de SKr 439 000 (£30 000) pour pollution des eaux.

Le propriétaire du navire a fait appel de la décision auprès du tribunal de district de Stockholm. Il a demandé au tribunal d'annuler la décision du Service des garde-côtes au motif que les autorités suédoises n'avaient pas compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux en l'espèce car le déversement allégué était le fait d'un navire étranger, s'était produit dans la zone économique exclusive suédoise et l'amende avait été imposée après que l'*Alambra* eut quitté cette zone. Le propriétaire a demandé subsidiairement de rejeter l'affaire étant donné que les déversements ne provenaient pas de l'*Alambra*.

Dans une décision rendue en juillet 2002, le tribunal de district a examiné le premier motif invoqué par le propriétaire du navire selon lequel il faudrait rejeter l'affaire étant donné que les autorités suédoises n'avaient pas compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux concernant le déversement en question. Le tribunal de district a rejeté la demande du propriétaire du navire de ne pas donner suite en l'espèce pour ce motif.

Le propriétaire du navire a fait appel de la décision du tribunal de district auprès de la cour d'appel de Stockholm; en septembre 2002, celle-ci a confirmé la décision du tribunal. Le propriétaire du navire a demandé qu'on lui accorde l'autorisation de faire appel auprès de la Cour suprême.

14.10 NATUNA SEA

(Indonésie, 3 octobre 2000)

Voir les pages 83 à 85.

14.11 BALTIC CARRIER

(Danemark, 29 mars 2001)

Le sinistre

Le *Baltic Carrier* (23 235 tjb), immatriculé dans les Îles Marshall et transportant quelque 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, a abordé, à environ 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne), le *Tern* (20 362 tjb), un vraquier immatriculé à Chypre et ayant à son bord une cargaison de sucre. L'abordage a provoqué un trou dans l'une des citernes à cargaison du *Baltic Carrier*, qui a laissé s'échapper quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd.

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

Les hydrocarbures déversés ont dérivé en direction des eaux côtières danoises, polluant le littoral de plusieurs îles, notamment celles de Falster, Farø, Bogø et Møn.

Le *Baltic Carrier* et le *Tern* étaient tous deux inscrits auprès de la Assurance-föreningen Gard (le Gard Club).

Opérations de nettoyage au Danemark

Le Service des garde-côtes danois est intervenu avec sept de ses navires de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Les autorités suédoises et allemandes ont envoyé trois et deux navires d'intervention, respectivement, en application de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki).

En juillet 2002, alors que l'on procédait à des travaux de réparation sur une voie d'accès située entre Bogø et Møn, on a découvert que les hydrocarbures qui avaient été retenus dans les blocs de pierre situés sous la voie d'accès étaient rejetés dans la mer. Les autorités locales et les entrepreneurs participant aux travaux de rénovation ont envisagé deux solutions à ce problème. La première consistait à poursuivre les travaux de rénovation prévus, en sachant qu'il faudrait les interrompre pour procéder au nettoyage lors de l'échappement des hydrocarbures. La deuxième solution, qui a

finalement été adoptée, était de laisser les blocs de pierre tels quels et de les recouvrir d'un nouveau matériau. L'entrepreneur a estimé que cela aurait pour effet d'accroître de quelque DKr 1,8 million (£150 000) les frais du projet de rénovation.

Pollution par les hydrocarbures à Rostock et à Ventspils

Après l'abordage, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'au port de Rostock (Allemagne), où on a découvert environ 230 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant du *Tern*. Pendant l'escale du *Tern* à Rostock, son étrave a été nettoyée et l'essentiel des hydrocarbures enfermés dans le coqueron avant a été évacué. Un petit déversement d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Rostock. Les sapeurs-pompiers ont mené à bien les opérations de nettoyage, pour un coût de DM 600 (£190).

Le *Tern* est ensuite allé à Ventspils (Lettonie) pour y décharger sa cargaison; un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'est produit à Ventspils. Un entrepreneur local a été engagé par le Gard Club agissant au nom du propriétaire du *Tern* pour mener les opérations de nettoyage à Ventspils et pour évacuer ce qui restait des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans le coqueron avant. Environ 95 tonnes d'hydrocarbures ont été évacuées de la citerne endommagée. Le Gard Club a reçu des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution de la part des autorités portuaires de Ventspils, mais aussi du propriétaire du terminal le long duquel le déversement s'est produit, de l'Organisation du milieu marin, d'un port de plaisance, de pêcheurs, ainsi que de propriétaires de navires qui se trouvaient dans le port au moment du déversement. Nous croyons comprendre que le Club a réglé ces demandes aux meilleures conditions possibles.

Le Gard Club n'a pas précisé s'il avait l'intention de soutenir que les demandes formées à Ventspils relevaient du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le sinistre du *Baltic Carrier*.

En juin 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* relevait ou non du champ d'application des Conventions de 1992 ou, autrement dit, jusqu'où s'étendait la responsabilité du navire qui transportait initialement les hydrocarbures. Il a été



Baltic Carrier: le nettoyage d'aménagements artificiels peut s'avérer difficile et onéreux

relevé que le *Tern* est un vraquier et n'est donc pas considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Aux termes de l'article III.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire transportant les hydrocarbures est responsable de tous dommages par pollution causés par son navire et résultant de l'événement. L'expression 'dommage par pollution' est définie comme le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire (Article I.6) et le terme 'événement' signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution (Article I.8).

Plusieurs délégations ont estimé qu'avant de prendre une décision quant à savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux déversements survenus à Rostock et Ventspils, il conviendrait de préciser l'enchaînement des faits ayant abouti aux déversements.

À sa session d'octobre 2001, le Comité exécutif a de nouveau examiné la question de savoir si les

déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* relevaient du champ d'application des Conventions de 1992.

En ce qui concerne le déversement survenu à Rostock, le Comité a relevé que le coût du nettoyage n'était pas élevé, que les autorités allemandes ne présenteraient pas de demande d'indemnisation et que la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Rostock relevait ou non des Conventions de 1992 était pure abstraction. Le Comité a donc décidé de ne pas examiner cette question plus avant.

Au sujet du déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Ventspils, la délégation de Lettonie a fait savoir que les autorités de Lettonie poursuivaient leur enquête sur la cause du sinistre survenu à Ventspils, et a demandé au Comité de ne pas se prononcer avant achèvement de l'enquête menée pour déterminer si les Conventions de 1992 s'appliquaient à ce sinistre.

Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête, reconnaissant que si le propriétaire approuvait toutes les demandes au titre du déversement survenu à Ventspils, sans intervention

Catégorie de demandes	Montant réclamé (DKr)	Montant approuvé (DKr)
Nettoyage à terre	15,9 millions	15,9 millions
Évacuation des hydrocarbures	17,4 millions	17,4 millions
Suivi environnemental	258 000	258 000
Exploitations piscicoles	33,9 millions	19,7 millions
Diverses demandes de moindre importance	2,7 millions	1,6 million
Total	70,2 millions (£6,2 millions)	54,9 millions (£4,8 millions)

du Fonds de 1992, la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 pourrait elle aussi devenir théorique.

L'Administrateur n'a pas reçu de complément d'information sur la cause du déversement survenu à Ventspils. Il a toutefois estimé que tant qu'il ne disposera pas de plus de précisions sur les faits ayant entraîné le déversement et que tant que le Gard Club n'aura pas décidé de soutenir ou non que ses demandes subrogées concernant les dommages survenus à Ventspils devraient être indemnisées à partir du montant de limitation applicable au *Baltic Carrier*, il était trop tôt pour que le Comité exécutif détermine si le déversement relève ou non du champ d'application des Conventions de 1992.

Demandes d'indemnisation

Des experts ont été chargés d'évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution survenus au Danemark. Les rapports d'experts sont communiqués au Gard Club et au Fonds de 1992, pour examen et agrément.

Les demandes approuvées par le Gard Club sont présentées dans le tableau ci-dessous.

Des demandes, d'un montant total de DKr 42,6 millions (£3,7 millions), au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage en mer et à terre sont en cours d'évaluation.

D'autres demandes devraient être formées, par exemple une demande au titre de la pollution de la voie d'accès dont il est question plus haut. Il n'est pas encore possible à ce stade d'évaluer le montant total des demandes établies aux fins

d'indemnisation. Cependant, il est peu probable que le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* (voir ci-dessous) soit dépassé et que le Fonds de 1992 soit amené à verser des indemnités.

Limitation de la responsabilité

Le propriétaire du navire n'a pas encore entamé la procédure en limitation.

Le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* est estimé à Dkr 118 millions (£10,4 millions).

14.12 ZEINAB

(Émirats arabes unis, 14 avril 2001)

Voir les pages 85 et 86.

14.13 SINISTRE SURVENU À LA GUADELOUPE

(Guadeloupe, 30 juin 2002)

Le sinistre

Le 23 juillet 2002, le maire de Petit-Bourg (Guadeloupe, Antilles) a informé le Fonds de 1992 d'un sinistre qui a pollué le littoral de sa ville le 30 juin 2002.

Le 1er juillet 2002, le maire a interdit les bains de mer à Petit-Bourg jusqu'à ce que les opérations de nettoyage soient achevées. Le 5 juillet, une interdiction de pêche a été prononcée interdisant la pêche à pied en attendant les résultats des analyses effectuées par le Département de l'hygiène et de la santé.

Demandes d'indemnisation

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

Applicabilité des Conventions

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

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

En octobre 2002, le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans le cas où les demandeurs ne seraient pas en mesure d'obtenir réparation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais pourraient démontrer à l'Administrateur que le dommage par pollution était causé par des hydrocarbures persistants provenant d'un navire tel que défini dans cette Convention.

14.14 SINISTRE SURVENU AU ROYAUME-UNI

(Royaume-Uni, 29 septembre 2002)

Le sinistre

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

dans le Kent. Les frais de nettoyage ont été provisoirement évalués à £7 000 environ.

Applicabilité des Conventions

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

Le rapport d'analyse établi pour la MCA par un laboratoire d'Écosse a abouti à la conclusion que les résidus d'hydrocarbures recueillis sur le littoral provenaient très probablement d'un déversement de brut lourd du Moyen-Orient. Le Fonds de 1992 est d'accord avec cette conclusion. De plus, comme il n'existe pas de raffinerie ni d'oléoducs de brut à proximité de Hythe, le Fonds de 1992 considère que les hydrocarbures provenaient très probablement d'un pétrolier, c'est-à-dire d'un 'navire' selon la définition qui en est donnée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

À sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans le cas où les demandeurs ne pourraient pas obtenir réparation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais pourraient démontrer à l'Administrateur que le dommage de pollution était dû à des hydrocarbures persistants provenant d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Selon l'enquête approfondie menée par la MCA, il n'a pas été signalé de nappe d'hydrocarbures provenant d'un navire de passage dans la zone en question ou d'un avion ayant survolé celle-ci. D'après une étude antérieure effectuée par la MCA sur l'évolution des pétroliers dans la Manche, de cinq à dix pétroliers (en charge et à l'état léger) transitent chaque jour par cette zone. En dépit des études complètes qu'elle a menées, la MCA n'a pas été en mesure d'identifier le navire responsable du rejet d'hydrocarbures.

La demande au titre des opérations de nettoyage devrait être soumise au Fonds de 1992 début 2003.

14.15 PRESTIGE

(Espagne, 13 novembre 2002)

Le sinistre

Le 13 novembre 2002, alors qu'il faisait route de Ventspils (Lettonie) à Singapour, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, a subi des dommages structurels par grosse mer à environ 30 milles au large de Cap Finisterre (Espagne). Il a dérivé et se trouvait à 5 milles de la côte avant que les navires d'assistance maritime ne soient en mesure de lui accrocher des câbles, le 14 novembre 2002. Le navire a été remorqué vers le large et, le 19 novembre 2002, il s'est brisé en deux à quelque 170 milles à l'ouest de Vigo (Espagne). Les deux parties du navire ont sombré par environ 3 500 mètres de fond. Tous les membres de l'équipage ont été hélitreuillés avant que le navire ne se brise.

Le *Prestige* transportait une cargaison de 77 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont il a perdu une quantité inconnue avant la rupture. Il a laissé s'échapper une nouvelle quantité non déterminée d'hydrocarbures lorsqu'il s'est brisé en deux.

Le *Prestige* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Opérations de nettoyage

Les opérations de nettoyage dans les eaux espagnoles ont été menées par la Sociada Nacional de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR). Des navires espagnols, mais aussi allemands, belges, britanniques, danois, français, italiens, néerlandais, norvégiens et portugais ont procédé à une importante opération de récupération des hydrocarbures au large et de nettoyage. Les opérations ont été gênées à plusieurs reprises par le mauvais temps: ceux des navires ne disposant pas d'installation de chauffage de la cargaison ont eu des difficultés pour décharger les hydrocarbures récupérés. Jusqu'à 1 000 embarcations de pêche ont également participé au nettoyage dans les eaux côtières protégées. Quelque 12 500 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures auraient été recueillies en mer. Malgré un ralentissement du nettoyage en mer mi-décembre, les opérations devraient se poursuivre un bon moment.

Il a également été tenté une opération d'envergure pour protéger plusieurs estuaires et zones sensibles

au moyen de barrages flottants. Plus de 20 000 mètres de barrages flottants ont ainsi été déployés et 36 000 mètres supplémentaires, dont une grande partie provenait de pays autres que l'Espagne, ont été stockés sur des emplacements-clés pour être déployés en cas de nouvelle menace d'hydrocarbures en mer.

Le nettoyage manuel du littoral a été effectué par une main-d'œuvre composée de militaires et de personnel des municipalités, d'entrepreneurs et de volontaires. À la mi-décembre, environ 5 500 personnes participaient au nettoyage. Les opérations de nettoyage à terre dureront vraisemblablement longtemps.

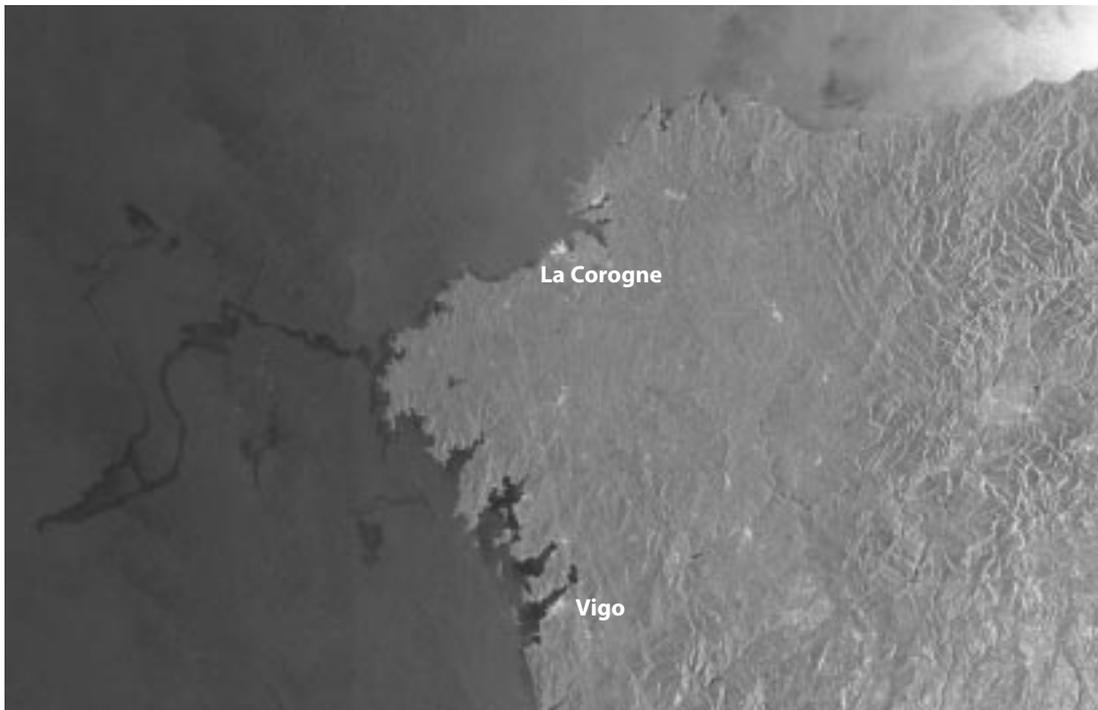
Les résidus d'hydrocarbures liquides, provenant principalement des opérations de nettoyage en mer, ont été stockés dans deux installations MARPOL de réception des déchets et une centrale électrique, et seront un jour recyclés. Les déchets solides, qui résultent des opérations de nettoyage du littoral, doivent être provisoirement stockés en attendant que l'on identifie des solutions qui permettraient de les éliminer définitivement.

Le London Club et le Fonds de 1992 suivent les opérations de nettoyage par l'intermédiaire d'experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) et d'une équipe d'inspecteurs espagnols.

Impact du déversement

Au 31 décembre 2002, environ 270 plages situées sur une bande de 800 km le long du littoral espagnol s'étendant de Bilbao, au nord, à Vigo, à l'ouest, ont été contaminées à divers degrés par les hydrocarbures. La pollution la plus forte a eu lieu entre La Corogne et Cap Torinaña. Mais on s'attendait à ce que la pollution gagne en extension et en densité au fur et à mesure que les vents et les courants pousseraient les hydrocarbures vers le rivage. On prévoyait également que les hydrocarbures atteindraient le littoral sud-ouest de la France au début de janvier 2003.

La pêche et la mariculture sont des secteurs on ne peut plus importants en Galice, et le Conseil galicien de la pêche, l'organisme de réglementation, a interdit la pêche et la récolte de mollusques et crustacés sur une zone étendue. Plusieurs établissements piscicoles, installations de dépuración et aquariums, qui sont tous tributaires d'un approvisionnement régulier en eau de mer



Prestige: image par satellite indiquant la présence d'hydrocarbures au large de la côte nord-ouest espagnole (Galice)

propre, ont été touchés du fait de l'entraînement des hydrocarbures dans les orifices d'aspiration. Dans certains cas, la situation a été jugée grave au point que les autorités ont insisté pour qu'on détruise les stocks de fruits de mer. Un expert espagnol spécialisé dans le domaine de la pêche, engagé par le Fonds de 1992 et par le London Club, surveille actuellement les effets de la pollution sur la pêche et la mariculture.

Les hydrocarbures ont également pénétré dans les eaux portugaises mais, au 31 décembre 2002, ils n'avaient pas atteint le littoral portugais.

Étant donné l'impact potentiel du déversement sur les côtes françaises, le 31 décembre 2002, les autorités françaises avaient déclenché le plan national d'intervention d'urgence pour le littoral (Plan Polmar Terre).

L'épave

Les deux parties de l'épave du *Prestige* renferment d'importantes quantités d'hydrocarbures. L'inspection menée par un mini sous-marin français a permis de constater que, plusieurs semaines après le naufrage, des hydrocarbures s'échappaient de

plusieurs orifices des citernes, malgré la température ambiante, d'environ 3 à 4°C, qui régnait au fond de la mer. Il s'échapperait de l'épave de 50 à 125 tonnes d'hydrocarbures par jour.

Le fuel-oil chargé par le *Prestige* avait deux caractéristiques distinctes: un point d'écoulement (température au-dessous de laquelle le pétrole ne s'écoule pas) de 12°C et, un autre, de 3°C. Ces deux types d'hydrocarbures étaient combinés dans les citernes du *Prestige*, de manière à produire un composé de pétrole ayant un point d'écoulement de 6°C. L'on s'attendait à ce que le rythme d'écoulement des hydrocarbures ralentisse avec le temps.

Les autorités espagnoles ont mis en place une commission scientifique chargée d'examiner l'action éventuelle à mener pour traiter la cargaison restée à bord des deux sections de l'épave.

Demandes d'indemnisation

Les opérations de nettoyage en mer et à terre donneront lieu à d'importantes demandes d'indemnisation de la part du Gouvernement espagnol et des gouvernements régionaux, des

États prêtant assistance, des entreprises de nettoyage, des fournisseurs d'équipement et des autorités locales. L'évacuation des hydrocarbures entraînera également des demandes d'un montant élevé. Si les autorités décident d'enlever les hydrocarbures restés à bord de l'épave, il en résultera, là encore, des frais substantiels.

Les demandes d'indemnisation émanant du secteur de la pêche et de la mariculture en Espagne devraient être considérables, en particulier si l'interdiction de pêche est maintenue durant plusieurs mois. On peut aussi prévoir des demandes de la part du secteur du tourisme espagnol, bien que le nettoyage du littoral touché doive être achevé bien avant le début de la saison touristique de 2003.

On peut s'attendre à des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution et des mesures de sauvegarde prises en France et au Portugal. En France la côte sud-ouest abrite une forte industrie touristique ce qui pourrait donner lieu à d'importantes demandes d'indemnisation si le littoral est gravement pollué.

Il est impossible à ce stade d'évaluer le montant total des demandes mais on escompte que celui-ci dépasse le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992, de 135 millions de DTS (£114 millions).

Le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 18,9 millions de DTS ou €24,4 millions (£15,9 millions).

Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne

En prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation pour cause de dommages dus à la pollution en Espagne, et après consultation avec le Gouvernement espagnol et le Gouvernement régional de Galice (la Xunta), le London Club et le Fonds de 1992 ont ouvert un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne. Ce bureau est devenu pleinement opérationnel le 20 décembre 2002.

Avant l'ouverture officielle du bureau de La Corogne, trois ressortissants français, dont l'un est responsable de la démolition, en décembre 2001, d'une partie du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient (créé pour traiter des demandes nées du sinistre de l'*Erika*), ont pénétré par effraction dans le bâtiment, le 12 décembre 2002, au moment même où le directeur récemment désigné et son adjointe y entraient. Malgré les appels au calme lancés par le directeur, les intrus ont barbouillé le mur du hall d'entrée avec du pétrole ramassé sur le littoral, inscrivant 'FIDAC, Erika, Prestige'. Puis, ils se sont introduits par effraction dans le bureau du deuxième étage muni d'un conteneur de fuel-oil, refusant de partir avant l'arrivée de journalistes de la télévision et de la presse écrite. La police est finalement parvenue sur les lieux avant ces derniers et a persuadé les intrus de quitter sans violence les locaux. Après avoir été interrogés au poste de police situé à proximité, les trois intrus ont été relâchés sans inculpation bien que l'un d'entre eux ait déclaré qu'il attaquerait de nouveau le bureau au nouvel an.

ANNEXE I

STRUCTURE DES FIPOL

ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

6ème session extraordinaire et 7ème session ordinaire

Président: M. W Oosterveen (Pays-Bas)
 Vice-Présidents: M. H Tanikawa (Japon)
 M. J Aguilar Salazar (Mexique)

COMITÉ EXÉCUTIF

16ème - 18ème sessions

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

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

19ème session

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

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971

composé de tous les États ayant été à un moment quelconque membres du Fonds de 1971

7ème, 8ème et 9ème sessions

Président: M. R Malik (Malaisie)

SECRETARIAT COMMUN*Cadres*

Administrateur:	M. Måns Jacobsson
Administrateur adjoint/Conseiller technique:	M. Joe Nichols
Conseiller juridique:	M. Masamichi Hasebe
Chef du Service des demandes d'indemnisation:	M. José Maura
Responsables des demandes d'indemnisation:	M. Patrick Joseph Mme Laura Plumb
Chef du Service des finances et de l'administration:	M. Ranjit Pillai
Chargé de l'informatique:	M. Robert Owen
Chargée des questions de personnel:	Mme Rachel Dockerill
Chargée des finances:	Mme Latha Srinivasan
Administrateur de bureau:	M. Modesto Zotti
Chef du Service des relations extérieures et des conférences:	Mme Catherine Grey
Traducteur principal/réviser français:	Mme Marianne Sirgent
Chargée des publications/conférences:	Mme Jill Copley

COMMISSAIRE AUX COMPTES DES FONDS DE 1971 ET 1992

Le contrôleur et vérificateur général
du Royaume-Uni

ANNEXE II

NOTE SUR LES ÉTATS FINANCIERS PUBLIÉS 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 2001, tels qu'approuvés par la 9ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et par la 7ème 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 2001.

Le Directeur
pour le contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
G Miller

le 31 janvier 2003

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 2001

Comprenant:

- **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**
- **ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION**
- **CONSTATATIONS DÉTAILLÉES**
- **SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS ANTÉRIEURES**

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble 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') conformément au Règlement financier du Fonds et 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.
- 2 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 du Fonds de 1971 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2001.
- 3 Les observations relatives à ma vérification sont présentées ci-dessous et dans la section du présent rapport intitulée 'Constatations détaillées'.

Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation

- 4 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1971 en 2001 était de £20,5 millions. Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces paiements au titre des demandes et ont constaté que ceux-ci étaient correctement étayés et conformes au Règlement financier et aux procédures établies du Fonds. Ils ont également confirmé que les demandes avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, et qu'il avait été dûment tenu compte des intérêts du Fonds et du demandeur.

Les contrôles financiers en vigueur

- 5 Outre les dépenses au titre des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont examiné les systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:
 - le paiement des demandes d'indemnisation;
 - les recettes des contributions;
 - les salaires;
 - les dépenses administratives; et
 - les prévisions relatives aux liquidités et les placements des liquidités en excédent.
- 6 Ils ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées. Au sujet des contrôles relatifs au placement des liquidités détenues en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, mes collaborateurs ont constaté que le Secrétariat avait appliqué sa politique en matière de placements, qui porte sur la pertinence et l'étendue des placements effectués auprès des différents établissements financiers.

ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION

Étendue de la vérification

7 J'ai vérifié les 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 2001. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de l'article 13 du Règlement financier du Fonds. 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.

Objectifs de la vérification

8 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 2001 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 2001.

Normes de vérification

9 La vérification des états financiers du Fonds de 1971 à laquelle j'ai procédé pour 2001 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.

Méthode de vérification

10 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.

11 Conformément aux normes communes de vérification des comptes, j'ai examiné par sondage les pièces justificatives à l'appui des montants et des précisions communiquées dans le cadre des états financiers. Il s'agit notamment de ce qui suit:

- examen général des méthodes de comptabilité relatives au Fonds de 1971;
- évaluation des contrôles internes concernant les recettes et dépenses; les comptes bancaires; les comptes recevables et à honorer; les fournitures et le matériel;
- sondage de corroboration de tout type d'opération;
- sondage de corroboration des soldes enregistrés en fin d'exercice; et
- vérification finale visant à m'assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds de 1971 et reflétaient bien la situation.

12 Cette méthode de vérification 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.

Compte rendu

13 Au cours de ma vérification des comptes, mes collaborateurs ont recherché les explications qu'ils estimaient nécessaires en l'occurrence concernant les questions apparues lors de l'examen des contrôles internes, des écritures comptables et des états financiers. Les observations sur les questions qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention de l'Assemblée, sont présentées dans le présent rapport.

Conformément aux méthodes en vigueur habituellement, mes collaborateurs rendent compte des constatations supplémentaires dans une lettre formelle adressée à l'Administrateur.

Conclusion de la vérification

- 14 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 du Fonds de 1971 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2001.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 15 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1971 en 2001 était de £20,5 millions, alors qu'il était de £21,2 millions en 2000, et concernait presque entièrement les sinistres du *Sea Prince* (51%), du *Sea Empress* (17%), du *Braer* (18%) et du *Nissos Amorgos* (9%).
- 16 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces versements par rapport aux pièces justificatives à l'appui des demandes détenues au siège du Secrétariat, à Londres, et ont discuté des demandes sous-jacentes avec les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Conseiller juridique.
- 17 De plus, mes collaborateurs ont examiné les demandes d'indemnisation pour garantir que celles-ci avaient toutes été traitées conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds de 1971. Ils ont en outre confirmé qu'elles avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, compte dûment tenu des intérêts du Fonds et des demandeurs.
- 18 Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les paiements avaient été étayés de manière appropriée, et que les demandes en cause avaient été traitées selon les Règlements en vigueur et réglées rapidement.

Contrôles financiers

- 19 Mes collaborateurs ont examiné les principaux systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds de 1971 en ce qui concerne:
- les dépenses au titre des demandes d'indemnisation;
 - les recettes des contributions;
 - les dépenses au titre des salaires;
 - les dépenses administratives; et
 - les prévisions relatives aux liquidités et les placements des liquidités en excédent.
- 20 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôles satisfaisants et les sondages ont montré que les procédures de contrôle étaient respectées.
- 21 Pour ce qui est des contrôles relatifs aux placements des liquidités détenues en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, la politique arrêtée par le Fonds de 1971 en matière de placements indique le type d'établissement financier (et la cote de crédit requise à cette fin) auquel le Fonds peut avoir accès pour ses placements. Cette politique est soumise à l'examen de l'Organe consultatif sur les placements, qui conseille l'Administrateur sur les établissements appropriés pour détenir les placements du Fonds.
- 22 Mes collaborateurs ont passé en revue les comptes rendus de l'Organe consultatif sur les placements, et examiné par sondage un échantillon des placements du Fonds de 1971. Ils ont confirmé que ceux-ci avaient été traités conformément à la politique déclarée en matière de placements.

Autres questions financières

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 23 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.

SUITE DONNÉE À MES RECOMMANDATIONS DE L'ANNÉE ANTÉRIEURE

- 24 Dans mon rapport de 2000, outre mes observations sur les dépenses au titre des demandes d'indemnisation et les contrôles financiers, j'ai formulé un certain nombre d'observations sur des questions relatives à la continuation du Fonds de 1971.

Questions relatives à la notion d'entreprise prospère en ce qui concerne le Fonds de 1971

- 25 La création du Fonds de 1992 a eu pour effet la baisse du nombre des Membres du Fonds de 1971. Comme je l'ai noté dans mes rapports précédents, il est apparu qu'à un stade déterminé, l'assiette des contributions du Fonds de 1971, en diminution, serait insuffisante pour couvrir les demandes d'indemnisation et les frais administratifs connexes dans le cas d'un sinistre majeur
- 26 Dans mon rapport de 2000, j'ai commenté le fait que cette incertitude avait été dissipée en 2000 car le Fonds a été en mesure de s'assurer contre les sinistres futurs auprès de la Lloyds de Londres.
- 27 À la suite de l'adoption, lors d'une Conférence diplomatique tenue en septembre 2000, d'un Protocole modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, ladite Convention devait cesser d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre des États Membres est devenu inférieur à 25. La Convention ne s'appliquera plus aux sinistres survenus après cette date.
- 28 Il conviendrait de noter que le fait que la Convention de 1971 portant création du Fonds cesse d'être en vigueur n'aura pas en soi pour effet la liquidation du Fonds de 1971 car celle-ci ne peut avoir lieu qu'après la conclusion d'accords de règlement de la totalité des demandes nées des affaires en souffrance et le paiement de la totalité des dépenses. Les états financiers du Fonds de 1971 continueront d'être élaborés et ses comptes vérifiés jusqu'à ce que tous les paiements relatifs aux demandes d'indemnisation en souffrance soient acquittés et, la liquidation du Fonds de 1971, effective.

REMERCIEMENTS

- 29 Je souhaite faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs 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

Le 30 juin 2002

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 2001 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 V, 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 2001. 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 2001 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 décisions officielles.

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

Le 30 juin 2002

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 2001

	2001		2000	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions initiales	-		4 187	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	14 454		10 275	
Montant total des contributions		14 454		14 462
Divers				
Virement du FGDI du <i>Haven</i>	-		299 693	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	16 487		20 145	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Pontoon 300</i>	12 786		5 254	
Intérêts sur les arriérés de contributions	3 544		5 667	
Intérêts sur les placements	348 592		537 021	
Montant total divers		381 409		867 780
MONTANT TOTAL DES RECETTES		395 863		882 242
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		880 800		1 214 742
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		204 757		325 835
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Assurance	76 830		691 970	
Honoraires	73 626		384 065	
Frais de voyage	2 276		18 549	
Frais divers	145		1 239	
Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation		152 877		1 095 823
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		1 238 434		2 636 400
Recettes moins dépenses		(842 571)		(1 754 158)
Ajustement du taux de change		(3 945)		(90 060)
(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses		(846 516)		(1 844 218)

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 2001

	<i>Aegean Sea</i>		<i>Braer</i>	
	2001 £	2000 £	2001 £	2000 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (quatrième prélèvement)	-	-	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	8 391	-	8 232
Montant total des contributions	-	8 391	-	8 232
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	-	-	-
Intérêts sur les placements	2 601 339	2 654 079	256 614	338 319
Intérêts sur les prêts au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	63 502	86 362	-	-
Recettes accessoires	-	-	-	-
Montant total divers	2 664 841	2 740 441	256 614	338 319
MONTANT TOTAL DES RECETTES	2 664 841	2 748 832	256 614	346 551
DÉPENSES				
Indemnisation	-	-	3 615 764	2 022 068
Honoraires	21 981	318 002	75 917	94 666
Frais de voyage	1 551	20 968	2 774	3 167
Frais divers	328	184	8	204
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	23 860	339 154	3 694 463	2 120 105
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	2 640 981	2 409 678	(3 437 849)	(1 773 554)
Ajustement du taux de change	-	-	-	-
Solde reporté: 1er janvier	43 156 162	40 746 484	4 545 839	6 319 393
Solde au 31 décembre	45 797 143	43 156 162	1 107 990	4 545 839

<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2001	2000	2001	2000	2001	2000
£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	998 141
-	2 299	-	-	55 411	-
-	2 299	-	-	55 411	998 141
-	763	20 065	3 209	3 165	11 943
410 615	429 370	391 327	876 364	317 510	310 318
-	-	-	-	-	-
-	6 352	-	-	-	-
410 615	436 485	411 392	879 573	320 675	322 261
410 615	438 784	411 392	879 573	376 086	1 320 402
112 226	48 953	2 783 984	15 132 300	-	-
34 509	150 150	803 585	392 294	-	9 174
-	-	1 739	793	-	-
14	15	127	394	-	62
146 749	199 118	3 589 435	15 525 781	-	9 236
263 866	239 666	(3 178 043)	(14 646 208)	376 086	1 311 166
-	-	-	-	(14 775)	(3 952)
6 698 698	6 459 032	7 283 582	21 929 790	5 429 554	4 122 340
6 962 564	6 698 698	4 105 539	7 283 582	5 790 865	5 429 554

**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 2001**

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	2001 £	2000 £	2001 £	2000 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-	-	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	3 901	-	454
Montant total des contributions	-	3 901	-	454
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	20 973	4 556	2 742	766
Intérêts sur les placements	924 165	1 287 768	202 641	207 612
Montant total divers	945 138	1 292 324	205 383	208 378
MONTANT TOTAL DES RECETTES	945 138	1 296 225	205 383	208 832
DÉPENSES				
Indemnisation	10 425 463	10 791	-	-
Honoraires	89 726	47 649	218	14 485
Intérêts sur l'emprunt auprès du FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Frais de voyage	9 145	8 850	-	-
Frais divers	17	127	-	1
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	10 524 351	67 417	218	14 486
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	(9 579 213)	1 228 808	205 165	194 346
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	20 307 744	19 078 936	3 271 630	3 077 284
Solde au 31 décembre	10 728 531	20 307 744	3 476 795	3 271 630
Somme due au FGDI de l'<i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-

<i>Yuil N°1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung N°3</i>	
2001	2000	2001	2000	2001	2000
£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	-	5 290 346
-	2 698	2 071	-	7 543	-
-	2 698	2 071	-	7 543	5 290 346
16 189	3 074	119	306	177	3 159
325 321	337 742	70 718	152 412	-	-
341 510	340 816	70 837	152 718	177	3 159
341 510	343 514	72 908	152 718	7 720	5 293 505
-	89 648	1 681 707	-	276 759	1 011 369
115 728	41 927	173 171	-	72 646	113 213
-	-	-	-	63 502	86 362
-	-	18 189	-	-	-
7	5	144	-	234	732
115 735	131 580	1 873 211	-	413 141	1 211 676
225 775	211 934	(1 800 303)	152 718	(405 421)	4 081 829
5 369 887	5 157 953	2 404 588	2 251 870	(1 061 252)	(5 143 081)
5 595 662	5 369 887	604 285	2 404 588	-	-
-	-	-	-	(1 466 673)	(1 061 252)

ANNEXE VII

BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2001

	2001	2000
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	88 126 932	103 833 554
Contributions non acquittées	946 558	1 133 908
Intérêts sur les arriérés de contributions non acquittées	69 010	73 156
Montants dus par le FGDI du <i>Vistabella</i>	472 834	453 656
Montants dus par le FGDI du <i>Pontoon 300</i>	302 782	213 412
Montants dus par le FGDI de l' <i>Osung N°3</i> au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	1 466 673	1 061 252
Taxes recouvrables	58 256	158 802
Montants divers à recevoir	-	1 684
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	91 443 045	106 929 424
PASSIF		
Comptes créanciers divers	182	993
Engagements non acquittés	8 200	6 936
Compte des contribuables	146 734	150 814
Montants dus au Fonds de 1992	669 539	1 007 465
Montants dus au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	45 797 143	43 156 162
Montants dus au FGDI du <i>Braer</i>	1 107 990	4 545 839
Montants dus au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	6 962 564	6 698 698
Montants dus au FGDI du <i>Sea Empress</i>	4 105 539	7 283 582
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	5 790 865	5 429 554
Montants dus au FGDI du <i>Sea Prince</i>	10 728 531	20 307 744
Montants dus au FGDI du <i>Yeo Myung</i>	3 476 795	3 271 630
Montants dus au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	5 595 662	5 369 887
Montants dus au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	604 285	2 404 588
MONTANT TOTAL DU PASSIF	84 994 029	99 633 892
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	6 449 016	7 295 532
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	91 443 045	106 929 424

ANNEXE VIII

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2001**

	2001		2000	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		103 833 554		114 694 416
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent d'exploitation	(21 507 637)		(18 590 291)	
(Augmentation)/Diminution du passif	293 726		413 395	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	(348 912)		173 082	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		(21 562 823)		(18 003 814)
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	5 856 201		7 142 952	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		5 856 201		7 142 952
Liquidités au 31 décembre		88 126 932		103 833 554

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 2001

Comprenant:

- **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**
- **ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION**
- **CONSTATATIONS DÉTAILLÉES**
- **SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS ANTÉRIEURES**

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble 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') conformément au Règlement financier du Fonds et 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.
- 2 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 l'exercice financier clos le 31 décembre 2001.
- 3 Les observations relatives à ma vérification sont présentées ci-dessous et dans la section du présent rapport intitulée 'Constatations détaillées'.

Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation

- 4 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1992 en 2001 était de £34,7 millions. Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon de ces paiements au titre des demandes et ont constaté que ceux-ci étaient correctement étayés et conformes au Règlement financier et aux procédures établies du Fonds. Ils ont également confirmé que les demandes avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, et qu'il avait été dûment tenu compte des intérêts et du Fonds et du demandeur.

Visite au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient dans le cadre de ma vérification des comptes

- 5 Mes collaborateurs se sont rendus au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient (établi pour traiter les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*) afin d'examiner les pièces justificatives accompagnant les demandes initiales et de vérifier si des méthodes locales appropriées de contrôle interne étaient utilisées pour le traitement et le paiement des demandes.
- 6 Mes collaborateurs ont constaté que des contrôles satisfaisants demeuraient en place et que le Bureau était bien organisé et administré de manière efficace. Ils ont constaté en outre que d'importants contacts au niveau des directions se poursuivaient entre le Bureau de Lorient et le Secrétariat, et notamment que le personnel du Secrétariat participait aux réunions locales tenues avec les représentants du Club P&I et différents demandeurs. J'accueille avec satisfaction l'ampleur de ces contacts, qui, à mon avis contribuent considérablement au règlement des demandes.

Examen des allégations formulées dans le cadre du sinistre de l'*Erika*

- 7 En octobre 2001, lors de sa 6^{ème} session, l'Assemblée du Fonds de 1992 a relevé que des allégations de fraude avaient été formulées contre le Bureau des demandes d'indemnisation et le Fonds de 1992 dans le cadre du sinistre de l'*Erika* au sujet de l'exercice financier de 2001. L'Assemblée a invité le Commissaire aux comptes à enquêter sur ces questions, dans le cadre de sa vérification des comptes pour 2001, à moins qu'une enquête de la part des autorités judiciaires françaises ne rende superflue toute recherche de la part du Commissaire aux comptes.
- 8 Mes collaborateurs ont donc procédé, dans le cadre de sa vérification pour 2001, à un complément d'examen des contrôles et des opérations menés par le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, en particulier afin de tirer des conclusions comptables sur les questions suivantes: le plafond de la responsabilité du Fonds de 1992 avait-il été correctement calculé dans le cas du sinistre de l'*Erika*, s'agissant notamment de la conversion en francs des droits de tirage spéciaux (DTS)? Les livres comptables du Bureau de Lorient reflétaient-ils correctement les avoirs et les transactions du Fonds?
- 9 Mes collaborateurs ont examiné les documents de l'Assemblée et du Comité exécutif portant sur la conversion du plafond de la responsabilité du Fonds. Ils ont conclu que suivant les instructions du Comité exécutif, l'Administrateur avait utilisé la date de conversion établie par le Comité, qui avait ensuite lui-même agi sous l'autorité de l'Assemblée.
- 10 Pour ce qui est de l'exactitude des comptes rendus et des livres comptables du Bureau de Lorient, mes collaborateurs ont examiné les dispositions locales relatives aux paiements et aux opérations bancaires, pour confirmer la garde et le traitement corrects de la totalité des fonds. Mes collaborateurs ont été satisfaits de constater que des contrôles efficaces avaient été établis en vue de protéger les fonds et de surveiller les paiements imputés sur ce compte.

Vérification de la base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation et du mécanisme d'évaluation et de suivi des demandes d'indemnisation au titre du tourisme

- 11 Mes collaborateurs ont effectué un examen détaillé de la base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation et du mécanisme d'évaluation et de suivi des demandes d'indemnisation au titre du tourisme. Ils ont constaté que la base de données et le mécanisme avaient été élaborés et mis en application de manière satisfaisante et efficace. D'après les sondages qu'ils ont effectués, les contrôles sont appropriés et permettent ainsi de garantir l'exactitude et la fiabilité des données; l'examen auquel ils ont procédé a montré que les procédures de sécurité et de sauvegarde étaient adéquates. Dans l'ensemble, j'accueille avec satisfaction la conclusion de mes collaborateurs selon laquelle la base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation et mécanisme d'évaluation et de suivi des demandes d'indemnisation au titre du tourisme ont manifestement permis d'accroître la capacité du Fonds à gérer les demandes au titre des sinistres.

Contrôles financiers dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 12 Outre les dépenses au titre des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont examiné les systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:
- le paiement des demandes d'indemnisation;
 - les recettes des contributions;
 - les émoluments;
 - les dépenses administratives;
 - les prévisions relatives aux liquidités et les placements des liquidités en excédent.
- 13 Ils ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées. Au sujet des contrôles relatifs au placement des liquidités détenues en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, mes collaborateurs ont constaté que le Secrétariat avait bien appliqué sa politique en matière de placements, qui porte sur la pertinence et l'étendue des placements effectués auprès des différents établissements financiers.

ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION

Étendue de la vérification

- 14 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 l'exercice financier clos le 31 décembre 2001. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds et de l'article 13 du Règlement financier du Fonds. 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.

Objectifs de la vérification

- 15 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 2001 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 2001.

Normes de vérification

- 16 La vérification à laquelle j'ai procédé pour 2001 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.

Méthode de vérification

- 17 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.
- 18 Conformément aux normes communes de vérification des comptes, j'ai examiné par sondage les pièces justificatives à l'appui des montants et des précisions communiquées dans le cadre des états financiers. Il s'agit notamment de ce qui suit:
- examen général des méthodes de comptabilité relatives au Fonds de 1992;
 - évaluation des contrôles internes concernant les recettes et dépenses; les comptes bancaires; les comptes recevables et à honorer; les fournitures et le matériel;
 - sondage de corroboration de tout type d'opération;
 - sondage de corroboration des soldes enregistrés en fin d'exercice; et
 - vérification finale visant à m'assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds de 1992 et reflétaient bien la situation.
- 19 Cette méthode de vérification 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.

Compte rendu

- 20 Au cours de ma vérification des comptes, mes collaborateurs ont recherché les explications qu'ils estimaient nécessaires en l'occurrence concernant les questions apparues lors de l'examen des contrôles internes, des écritures comptables et des états financiers. Les observations sur les questions qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention de l'Assemblée sont présentées dans le présent rapport.

Conformément aux méthodes en vigueur habituellement, mes collaborateurs rendent compte des constatations supplémentaires dans une lettre formelle adressée à l'Administrateur.

Conclusion de la vérification

- 21 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 du Fonds de 1992 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2001.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 22 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1992 en 2001 était de £34,7 millions et visait presque entièrement les sinistres du *Nakhodka* et de l'*Erika* (59% et 40%, respectivement).
- 23 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces versements par rapport aux pièces justificatives à l'appui des demandes détenues au siège du Secrétariat, à Londres, et ont discuté des demandes correspondantes avec les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Conseiller juridique. Pour ce qui est des paiements relatifs au sinistre de l'*Erika*, mes collaborateurs ont examiné les pièces justificatives initiales à l'appui des demandes détenues au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient (France).
- 24 De plus, mes collaborateurs ont examiné les demandes d'indemnisation pour garantir que celles-ci avaient toutes été traitées conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds de 1992. Ils ont par ailleurs confirmé que les demandes avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, compte dûment tenu des intérêts et du Fonds et des demandeurs.
- 25 Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les paiements avaient été étayés de manière appropriée, et que les demandes en cause avaient été traitées selon les Règlements en vigueur et réglées rapidement.

Visite de vérification au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient

- 26 Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Membre des Protection and Indemnity Associations, P&I Club) ont établi un bureau local des demandes d'indemnisation à Lorient (France) pour traiter les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, survenu à la fin de 1999.
- 27 Mes collaborateurs se sont rendus en mai 2000 au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient dans le cadre de ma vérification des comptes pour 1999, afin d'examiner si les méthodes mises en place pour le traitement local des demandes étaient satisfaisantes. En raison du volume et des montants importants des demandes traitées au Bureau de Lorient, mes collaborateurs s'y sont de nouveau rendus en avril 2001 et en janvier 2002.
- 28 Mes collaborateurs ont de nouveau estimé que le Bureau de Lorient était bien organisé et administré de manière efficace. Ils ont été en mesure de passer en revue et d'évaluer les méthodes globales et les contrôles internes en vigueur, notamment un échantillon d'un certain nombre de versements effectués par le Fonds de 1992, qu'ils ont estimé satisfaisants. Les vérifications par sondage ont montré que les procédures de contrôle avaient été appliquées dans la totalité des cas examinés et qu'il n'avait été relevé aucune erreur.
- 29 Mes collaborateurs ont relevé en outre que d'importants contacts au niveau des directions se poursuivaient entre le Bureau de Lorient et le Secrétariat du Fonds de 1992, avec de nombreuses visites

du personnel du Secrétariat et notamment en vue de discussions avec le Club P&I (lequel a honoré des demandes jusqu'en juin 2001) et différents demandeurs. J'accueille avec satisfaction ces contacts, qui, à mon avis, contribuent considérablement au règlement des demandes.

Examen des allégations formées dans le cadre du sinistre de l'*Erika*

- 30 En octobre 2001, lors de sa 6ème session, l'Assemblée du Fonds de 1992 a relevé que des allégations de fraude avaient été formulées contre le Bureau des demandes d'indemnisation et le Fonds de 1992 dans le cadre du sinistre de l'*Erika* pour l'exercice financier de 2001. L'Assemblée a invité le Commissaire aux comptes à enquêter sur ces questions, dans le cadre de la vérification des comptes pour 2001, à moins qu'une enquête de la part des autorités judiciaires françaises ne rende superflue toute recherche de la part du Commissaire aux comptes.
- 31 Mes collaborateurs ont donc procédé, dans le cadre de ma vérification pour 2001, à un complément d'examen des contrôles et des opérations menés par le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, en particulier afin de tirer des conclusions comptables sur les questions suivantes:
- i) le plafond de la responsabilité du Fonds de 1992 avait-il été correctement calculé dans le cas du sinistre de l'*Erika*, s'agissant notamment de la conversion en francs des droits de tirage spéciaux (DTS)? et
 - ii) les livres comptables du Bureau de Lorient reflétaient-ils correctement les avoirs et les transactions du Fonds?
- 32 Au sujet du plafond de la responsabilité du Fonds de 1992, l'article 4.4 e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds dispose que la date de conversion applicable devrait être la date à laquelle a été prise la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités. Lorsque, à sa deuxième session, elle a établi le Comité exécutif, l'Assemblée a conféré à celui-ci le pouvoir de prendre des décisions quant aux demandes d'indemnisation. Dans l'affaire de l'*Erika*, le Comité exécutif a, en février 2000, autorisé des paiements et fixé la date de la conversion et, en octobre 2000, l'Assemblée a approuvé ces décisions. Du fait des allégations formulées, l'Assemblée a de nouveau examiné la question à sa session d'octobre 2001 et a fait sienne la position du Comité exécutif.
- 33 Mes collaborateurs ont examiné les documents de l'Assemblée et du Comité exécutif portant sur la conversion du plafond de la responsabilité du Fonds. Ils ont conclu que suivant les instructions du Comité exécutif, l'Administrateur avait utilisé la date de conversion établie par le Comité, qui avait ensuite lui-même agi sous l'autorité de l'Assemblée.
- 34 Pour ce qui est de l'exactitude des comptes rendus et des livres comptables du Bureau de Lorient, mes collaborateurs ont examiné les dispositions locales relatives aux paiements et aux opérations bancaires, pour confirmer la garde et le traitement corrects de la totalité des fonds.
- 35 Le Fonds de 1992 a un compte à la BNP Paribas, sur lequel des virements sont effectués, depuis Londres, pour le versement d'indemnités lorsque cela est nécessaire. Le directeur du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient effectue ces versements sur autorisation du Secrétariat, et le siège du Fonds procède régulièrement à des harmonisations bancaires pour que les paiements imputés sur les comptes correspondent aux demandes d'indemnisation autorisées et aux relevés bancaires. Mes collaborateurs ont été satisfaits de constater que des contrôles efficaces avaient été faits en vue de protéger les fonds et de surveiller les paiements imputés sur ce compte.

Vérification de la base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation et du mécanisme d'évaluation et de suivi des demandes d'indemnisation au titre du tourisme

- 36 Dans mon compte rendu de 2000, j'ai présenté en détail les dispositions portant sur la création d'une nouvelle base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation, dont un mécanisme d'évaluation et de suivi des demandes d'indemnisation au titre du tourisme, rattaché au système

principal de registre financier. Suite à l'établissement de ces systèmes informatiques, mes collaborateurs ont mené à bien en 2001 un examen destiné à :

- évaluer l'exactitude et le caractère complet des renseignements intégrés dans la base de données;
- garantir une interface correcte avec le registre financier;
- garantir la mise au point appropriée de ces systèmes, notamment les procédures de réception et de sécurité des données ainsi que les documents se rapportant à ces systèmes, dont les manuels d'utilisation;
- garantir que les rapports de gestion de la base de données sont suffisamment complets et exacts pour que les cadres du Secrétariat puissent les utiliser comme outils de gestion des sinistres; et
- garantir que les renseignements sur les sinistres signalés à l'Assemblée sont complets et exacts.

37 La majeure partie du travail d'examen a été achevée au Secrétariat, à Londres, mais les données relatives au sondage dans l'affaire de l'*Erika* ont également été reportées aux registres du mécanisme d'évaluation et de suivi des demandes d'indemnisation au titre du tourisme auprès de L&R, experts du Fonds ayant leur siège à Paris, pour les demandes d'indemnisation émanant du secteur du tourisme, ainsi qu'au registre de la base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation du Bureau de Lorient. Mes collaborateurs se sont également entretenus avec les utilisateurs du système à L&R et au Bureau de Lorient pour évaluer la pertinence de la formation relative à l'utilisation de ces systèmes et des informations concernant ces systèmes, et pour déterminer si les utilisateurs avaient constaté que ceux-ci répondaient à leurs besoins.

38 Mes collaborateurs ont identifié et évalué les contrôles en vigueur concernant:

- la validation des données;
- les exigences de l'utilisateur aux fins des comptes rendus;
- la sécurité;
- la documentation concernant le fonctionnement et l'utilisateur;
- les procédures administratives;
- la gestion des changements; et
- les procédures de recouvrement.

39 Il a été confirmé que la totalité des données de sondage ont été correctement traitées, notamment sur le plan de la correspondance entre la base de données relative au traitement des demandes et le système de registre financier du Fonds, qui permet ainsi de s'assurer de l'exactitude du paiement des indemnités.

40 Mes collaborateurs ont constaté que le personnel avait bénéficié d'une formation pertinente concernant les nouveaux systèmes; un bureau d'aide a été créé afin de répondre rapidement aux questions posées. Ils ont également vérifié, dans le cadre de leur examen, que des procédures complètes de sauvegarde avaient été mises en place pour garantir que le Fonds de 1992 ne perdait pas de données en cas de défaillance du système.

41 En conclusion, la vérification a confirmé que la base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation et le mécanisme d'évaluation et de suivi permettaient d'accroître la capacité du Fonds de 1992 à gérer les demandes nées des sinistres. En particulier, mes collaborateurs ont conclu que ces systèmes avaient notablement renforcé la capacité du Fonds à traiter et suivre les demandes dans un juste souci de rentabilité. En outre, la base de données donne des renseignements exacts et fiables sur l'état des demandes à l'attention du Secrétariat et aux fins des comptes rendus destinés aux organes directeurs.

Contrôles financiers dans le cadre du Secrétariat du Fonds

42 Mes collaborateurs ont examiné, dans le contexte de ma vérification des comptes pour 2001, les systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds de 1992 en ce qui concerne:

- les dépenses au titre des demandes d'indemnisation;
- les recettes des contributions;

- les dépenses au titre des émoluments;
- les dépenses administratives; et
- les prévisions relatives aux liquidités et les placements des liquidités en excédent.

- 43 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de contrôles satisfaisants et les sondages ont montré que les procédures de contrôle étaient respectées.
- 44 Pour ce qui est des contrôles relatifs aux placements des liquidités en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, la politique arrêtée par le Fonds en matière de placements indique le type d'établissement financier (et la cote de crédit requise) auquel le Fonds peut avoir accès pour ses placements. Cette politique est soumise à l'examen de l'Organe consultatif sur les placements, qui conseille l'Administrateur sur les établissements appropriés pour détenir les placements du Fonds.
- 45 Mes collaborateurs ont passé en revue les comptes rendus de l'Organe consultatif sur les placements, et examiné par sondage un échantillon des placements du Fonds de 1992. Ils ont confirmé que ceux-ci avaient été traités conformément à la politique déclarée en matière de placements.

Autres questions financières

Contrôle des fournitures et du matériel

- 46 Comme il est indiqué à la Note 10b) des états financiers du Fonds de 1992, la valeur des fournitures et du matériel du Fonds s'élevait à £300 179 au 31 décembre 2001. 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, mais sont comptabilisés comme des dépenses au moment de l'achat.
- 47 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage sur l'existence et la valeur des fournitures et du matériel en vertu de l'article 13.16d) du Règlement financier. Cet examen m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 2001 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds de 1992. Aucune perte n'a été signalée par le Fonds de 1992 durant l'exercice à l'étude.

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 48 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.

SUITE DONNÉE À MES RECOMMANDATIONS DE L'ANNÉE ANTÉRIEURE

- 49 Dans mon rapport de 2000, outre mes observations sur les dépenses au titre des demandes d'indemnisation et les contrôles financiers, j'ai formulé un certain nombre d'observations et une recommandation ayant trait à une proposition de l'Union européenne visant à compléter les indemnisations acquittées par le Fonds de 1992.

Proposition relative à l'établissement d'un Fonds complémentaire européen

- 50 À la date de ma vérification de 2000, la Commission des Communautés européennes avait publié une proposition de règlement tendant à l'établissement d'un fonds qui fournirait une indemnisation complémentaire à hauteur d'une limite maximale de 1 000 millions d'euros en cas de déversement d'hydrocarbures dans les États Membres de l'Union européenne.

- 51 Il restait à clarifier les dispositions relatives à la vérification, aux fins de la proposition de l'Union européenne, notamment le degré de confiance que la Commission pourrait avoir dans le travail de vérification effectué par mes collaborateurs concernant l'exactitude des données sur les contributions

- et le versement des indemnités. Le Secrétariat se préoccupait également de la charge supplémentaire que pourrait entraîner un chevauchement des activités de vérification.
- 52 Étant donné la nécessité d'établir une liaison entre le Secrétariat du Fonds et la Commission européenne, j'ai recommandé qu'il soit dûment veillé à garantir la mise en place de dispositions de vérification efficaces, qui satisfassent toutes les parties.
- 53 Cependant, à ce jour, la Commission n'a pas établi de fonds complémentaire. Il semble à présent peu probable qu'il soit donné suite à cette initiative car le Fonds de 1992 a proposé un troisième niveau d'indemnisation auquel les pays pourront adhérer à titre volontaire. Le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale a approuvé cette proposition, qui doit être examinée lors d'une Conférence diplomatique qui sera convoquée par cette organisation en mai 2003.

REMERCIEMENTS

- 54 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 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

Le 30 juin 2002

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 2001 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 VI, 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 2001. L'Administrateur était chargé d'établir ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers, basé 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 2001 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 décisions officielles.

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

Le 30 juin 2002

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 2001

	2001		2000	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions	7 473 593		-	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-		-	
Montant total des contributions		7 473 593		-
Divers				
Recettes accessoires	2 052		325	
Virement du fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l' <i>Osung N°3</i>	-		160 376	
Intérêts sur les arriérés de contributions	7 479		(11 502)	
Intérêts sur les placements	963 495		1 303 799	
Montant total divers		973 026		1 452 998
MONTANT TOTAL DES RECETTES		8 446 619		1 452 998
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		1 340 547		1 246 005
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		204 756		-
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	1 085 462		2 294 323	
Frais de voyage	11 576		36 623	
Frais divers	781		56 889	
Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation		1 097 819		2 387 835
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		2 643 122		3 633 840
(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses		5 803 497		(2 180 842)

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 2001**

	<i>Nakhodka</i>		<i>Erika</i>	
	2001 £	2000 £	2001 £	2000 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions (cinquième prélèvement)	16 943 990			
Contributions (quatrième prélèvement)	-	12 957 208		
Contributions (deuxième prélèvement)			24 999 978	-
Contributions (premier prélèvement)			-	39 883 216
Montant total des contributions	16 943 990	12 957 208	24 999 978	39 883 216
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	14 143	34 608	41 939	23 842
moins les intérêts sur les arriérés de contributions auxquels il a été renoncé	(2 596)	-	(5 870)	-
Intérêts sur les placements	1 615 712	1 505 288	2 753 644	517 346
Montant total divers	1 627 259	1 539 896	2 789 713	541 188
MONTANT TOTAL DES RECETTES	18 571 249	14 497 104	27 789 691	40 424 404
DÉPENSES				
Indemnisation	18 501 157	24 746 690	9 773 083	-
Honoraires	1 875 876	2 803 723	3 069 573	-
Frais de voyage	53 122	27 346	30 796	-
Frais divers	44 051	14 613	27 886	-
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	20 474 206	27 592 372	12 901 338	-
(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses	(1 902 957)	(13 095 268)	14 888 353	40 424 404
Ajustement du taux de change	265 283	(265 156)	(150 925)	99 188
Solde reporté: 1er janvier	23 970 457	37 330 881	40 523 592	-
Solde au 31 décembre	22 332 783	23 970 457	55 261 020	40 523 592

ANNEXE XIII

BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2001

	2001	2000
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	97 863 543	79 265 275
Contributions non acquittées	175 895	470 163
Intérêts sur les arriérés de contributions	29 298	23 517
Montants dus par le Fonds de 1971	669 539	1 007 465
Taxes recouvrables	277 845	511 319
Montants divers à recevoir	198 002	297 645
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	99 214 122	81 575 384
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	1 114 997	1 197 466
Comptes créanciers divers	35 221	27 738
Engagements non acquittés	84 354	199 805
Contributions payées d'avance	291 388	1 331 381
Compte des contribuables	8 747	42 830
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	22 332 783	23 970 457
Montants dus au FGDI de l' <i>Erika</i>	55 261 020	40 523 592
MONTANT TOTAL DU PASSIF	79 128 510	67 293 269
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	20 085 612	14 282 115
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	99 214 122	81 575 384

ANNEXE XIV

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2001**

	2001		2000	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		79 265 275		57 424 942
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent d'exploitation	13 570 400		17 746 274	
(Augmentation)/Diminution du passif	959 530		(968 772)	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	(1 334 370)		1 620 181	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		13 195 560		18 397 683
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	5 402 708		3 442 650	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		5 402 708		3 442 650
Liquidités au 31 décembre		97 863 543		79 265 275

ANNEXE XV

FONDS DE 1971: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2001 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1971 AU 24 MAI 2002

Telles que notifiées au 31 décembre 2002

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Portugal	15 678 265	42,98%
Malaisie	15 630 684	42,85%
Ghana	1 679 152	4,60%
Cameroun	1 597 730	4,38%
Colombie	981 806	2,69%
Qatar	912 109	2,50%
Brunéi Darussalam	0	0,00%
Émirats arabes unis	0	0,00%
Estonie	0	0,00%
Gambie	0	0,00%
Saint-Kitts-et-Nevis	0	0,00%
Tuvalu	0	0,00%
Yougoslavie	0	0,00%
	36 479 746	100,00%

Note

Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Albanie, Bénin, Côte d'Ivoire, Gabon, Guyana, Koweït, Maldives, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, République arabe syrienne et Sierra Leone.

ANNEXE XVI

FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2001 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2002

Telles que notifiées au 31 décembre 2002

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	253 771 718	20,53%
Italie	133 615 026	10,81%
République de Corée	124 269 563	10,05%
Pays-Bas	106 082 611	8,58%
France	102 532 481	8,29%
Royaume-Uni	71 050 022	5,75%
Singapour	65 542 353	5,30%
Espagne	59 713 702	4,83%
Canada	58 624 260	4,74%
Allemagne	37 583 248	3,04%
Australie	30 956 356	2,51%
Norvège	27 485 439	2,22%
Grèce	21 832 387	1,77%
Suède	21 178 467	1,71%
Portugal	15 678 265	1,27%
Philippines	12 759 735	1,03%
Argentine	11 430 953	0,92%
Mexique	11 408 492	0,92%
Finlande	10 711 302	0,87%
Venezuela	9 511 000	0,77%
Belgique	8 632 333	0,70%
Danemark	5 620 142	0,45%
Irlande	4 997 982	0,41%
Nouvelle-Zélande	4 664 655	0,38%
Tunisie	3 440 065	0,28%
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	3 417 763	0,28%
Croatie	3 217 803	0,26%
Jamaïque	2 837 720	0,23%
Sri Lanka	2 093 664	0,17%
Chypre	2 028 441	0,16%
Uruguay	1 778 128	0,14%
Bahamas	1 761 493	0,14%
Cameroun	1 597 730	0,13%
Malte	1 216 094	0,10%
Colombie	981 806	0,08%
Pologne	938 275	0,08%
Qatar	912 109	0,07%
Kenya	273 614	0,02%
Barbade	166 710	0,01%

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Antigua-et-Barbuda	0	0,00%
Émirats arabes unis	0	0,00%
Îles Marshall	0	0,00%
Islande	0	0,00%
Lettonie	0	0,00%
Libéria	0	0,00%
Lituanie	0	0,00%
Maurice	0	0,00%
Monaco	0	0,00%
Oman	0	0,00%
Seychelles	0	0,00%
Slovénie	0	0,00%
Tonga	0	0,00%
Vanuatu	0	0,00%
	1 236 313 907	100,00%

Note

Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Algérie, Angola, Bahreïn, Belize, Cambodge, Comores, Djibouti, Dominique, Fédération de Russie, Fidji, Géorgie, Grenade, Inde, Maroc, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République dominicaine, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sierra Leone, Trinité-et-Tobago et Turquie.

ANNEXE XVII

FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2002)

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage
- 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/études

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)			L' <i>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 de 1971 portant création du Fonds 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 recouvrés 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 recouvrés 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 de 1971 portant création du Fonds; les paiements effectués par le Fonds de 1971 représentent 63,85% des montants acceptés; US\$17 480 028 recouvrés 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>Furenas</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 recouvrés 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 recouvrés 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 recouvrés 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 recouvrés 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	Alger (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	Doubai (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 recouvrés 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 recouvrés 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 FF145 792 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 de 1971 portant création du Fonds 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 de 1971 portant création du Fonds 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 Caïmans	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	Caraiibes	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 recouverts 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 recouverts 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>Kihmu</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/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	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Frais liés au tourisme Coûts financiers Montants alloués par le tribunal pénal Demandes ayant fait l'objet d'un accord préalable Frais divers	Ptas8 696 000 000 Ptas1 729 240 000 Ptas13 810 000 Ptas371 680 000 Ptas893 880 000 Ptas1 250 370 962 <u>Ptas252 990 000</u> Ptas13 207 970 962	Ptas 840 000 000 ont été versés par le propriétaire du navire/assureur. Conformément à l'accord conclu entre l'État espagnol, le propriétaire du navire/assureur et le Fonds de 1971, le Fonds a versé Ptas 6 386 921 613 à l'État espagnol. Le Fonds a également versé Ptas 1 250 370 962 aux demandeurs dont les demandes avaient dans un premier temps fait l'objet d'un accord de règlement mais n'étaient pas incluses dans l'accord ci-dessus.
		Prise en charge financière	Ptas278 197 307	
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 Prise en charge financière	£593 883 £38 538 451 £77 375 £3 572 392 £8 904 047 £252 790 <u>£279 989</u> £52 218 927	£6 213 497 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Une demande d'indemnisation s'élevant à 1,4 million fait l'objet d'une procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire versera tout montant alloué.
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 77 417 210
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

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 recouvrés par voie de recours.
Abordage	1 280	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Autres dommages aux biens (versé)	Won 7 502 755 270 Won 8 718 601 175 <u>Won 14 206 046</u> Won 16 235 562 491	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 5 429 795 661, dont Won 5 352 378 451 ont été remboursés par le Fonds de 1971.
		Frais liés à la pêche (réclamé)	Won 2 756 471 759	Les demandes relatives à la pêche ont fait l'objet d'un appel de la part des demandeurs auprès de la Cour suprême.
Échouement	200	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (réclamé) Autres pertes de recettes (réclamé) Préjudice moral (réclamé)	Dr 356 204 011 Dr 1 099 000 000 Dr 1 547 000 000 <u>Dr 378 000 000</u> Dr 3 380 204 011	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011 et US\$565 000.
		Frais de nettoyage (versé)	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 recouvrés 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 de 1971 portant création du Fonds.
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.

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
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 000 000 (estimation)
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu (République de Corée)	Chypre	144 567	Won 18 308 275 906
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	1	Frais de nettoyage	Won 43 517 127	
Échouement	5 035	Frais de nettoyage (versé)	Won 20 709 245 359	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 18 308 275 906.
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 19 719 079 210	
		Frais liés au tourisme (versé)	Won 538 000 000	
		Enlèvement des hydrocarbures (versé)	Won 8 420 123 382	
		Études environnementales (versé)	<u>Won 723 490 410</u>	
			Won 50 109 938 361	
		Frais de nettoyage (versé)	¥357 214	
		Prise en charge financière (versé)	Won 7 410 928 540	
		Frais liés à la pêche (alloué par le tribunal)	Won 2 060 000 000	Appel en instance devant le tribunal.
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 (agréé)	US\$3 103	
		Autres pertes de recettes (agréé)	<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 5 855 522 002	
		Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)	<u>Won 6 824 362 810</u>	
			Won 25 073 023 799	
		<i>Demandes en instance devant le tribunal:</i>		
		Frais liés à la pêche (réclamé)	Won 12 444 242 002	Demandes en instance devant le tribunal.
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	5 245 000 DTS (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)	£23 291 444	L'assureur du propriétaire du navire a versé £6 866 809.
		Autres dommages aux biens (versé)	£378 554	
		Frais liés à la pêche (versé)	£10 101 347	
		Frais liés au tourisme (versé)	£1 296 726	
		Autres pertes de recettes (versé)	£268 780	
		Prise en charge financière (versé)	<u>£1 835 035</u>	
			£38 171 886	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	£643 556	
Frais liés au tourisme (réclamé)	£226 196			
Autres pertes de recettes (réclamé)	non quantifié			
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,3	Frais de nettoyage	¥1 981 403	¥1 197 267 recouverts 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)	¥20 928 412 000	Toutes les demandes ont été approuvées et réglées. Un accord de règlement global a été conclu entre le propriétaire du navire/assureur et les FIPOL en vertu duquel l'assureur verse ¥10 957 755 000 et les Fonds ¥15 132 138 000.
		Frais liés à la pêche (versé)	¥1 769 172 000	
		Frais liés au tourisme (versé)	¥1 344 157 000	
		Construction d'une voie d'accès (versé)	<u>¥2 048 152 000</u>	
			¥26 089 893 000	
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 (approuvé)	Bs3 523 252 942	Bs1 258 220 385 et US\$4 008 347 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 a versé Bs17 501 083 et US\$3 646 480.
		Frais de nettoyage (approuvé)	US\$35 850	
		Frais de nettoyage (réclamé)	Bs57 700 000	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	Bs133 011 848	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	US\$16 033 390	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	Bs8 188 078	
		Frais liés au tourisme (réclamé)	Bs2 420 348 035	
		Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$60 000 000	
		Frais divers (réclamé)	Bs550 000 000	

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 liés à la pêche (versé) ¥669 252 879 ¥181 786 486 ¥851 039 365 Prise en charge financière Won 37 963 635	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a ensuite été remboursé par le Fonds de 1971.
Débordement pendant le chargement	3,2	Frais liés à la pêche (réclamé) US\$47 000 000	Les demandes contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription.
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 n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
Heurt d'un quai	190	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (réclamé) FF16 192 738 FF6 962 988 Frais liés à la pêche (versé) Autres dommages aux biens (versé) FF328 000 FF261 156 FF23 744 882	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF16 781 984. Le montant total des demandes établies sera très certainement inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire. Demandes en instance devant le tribunal.
Abordage	29 000	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage (versé) Autres dommages aux biens (versé) Autres dommages aux biens (réclamé) S\$10 000 000 S\$1 500 000 S\$67 000 S\$11 567 000 <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	Le propriétaire du navire a honoré toutes les demandes formées à Singapour et en Malaisie qui ont fait l'objet d'un accord de règlement. Le tribunal chargé de la procédure en limitation à Singapour a rejeté toutes les demandes d'indemnisation formées en Indonésie.
Échouement	15-20	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>Alambra</i>	17.9.00	Estonie	Malte	75 366	£6 600 000 (estimation)
105	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS (estimation)
106	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	Non disponible
107	<i>Singapura Timur</i>	28.5.01	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS (estimation)

Notes

Voir page 180.

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
Naufrage	4 000	Frais de nettoyage (approuvé) Dh 6 380 522 Autres dommages (réclamé) <u>Dh 198 752 497</u> Dh 205 133 019	Paiements plafonnés à 75% (Dh 4 785 392).
Rupture d'un tuyau de déchargement	262	<i>Demandes contre le propriétaire du navire en instance devant le tribunal:</i> Frais de nettoyage et frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé) Bs10 000 000	Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions. Les demandes formées contre le Fonds sont frappées de prescription.
Naufrage	100-200	Mesures de sauvegarde (versé) US\$29 000 Mesures de sauvegarde (versé) Dh 2 470 500 Frais de nettoyage (approuvé) US\$119 000 Frais de nettoyage (approuvé) £127 000 Frais de nettoyage (réclamé) US\$1 184 258	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun versé 50% des montants versés.
Corrosion	300 (estimation)	Frais de nettoyage (réclamé) EK10 500 000 Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé) EK45 100 000 Préjudice économique (réclamé) US\$100 000 Préjudice économique (réclamé) EK38 800 000	Demandes faisant l'objet de procédures judiciaires.
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage (versé) US\$10 100 000 Frais de nettoyage (réclamé) <u>US\$16 000</u> US\$10 116 000 Frais de nettoyage (versé) S\$2 800 000 Frais de nettoyage (réclamé) S\$800 000 Frais liés à la pêche (versé) S\$95 000 Frais liés à la pêche (réclamé) <u>S\$56 000</u> S\$3 751 000 <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) M\$1 300 000 Frais liés à la pêche (versé) <u>M\$905 000</u> M\$2 205 000 <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage (approuvé) Rp253 000 000 Frais de nettoyage (réclamé) <u>Rp21 000 000 000</u> Rp21 253 000 000 Frais de nettoyage (réclamé) US\$700 000 Frais liés à la pêche (réclamé) US\$12 300 000 Études environnementales (réclamé) US\$383 000 Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé) <u>US\$16 700 000</u> US\$30 083 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées. Aucune nouvelle demande n'est prévue en Malaisie. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser d'indemnités, qu'il s'agisse de réparation ou de prise en charge financière, en Malaisie. En revanche, le Fonds de 1992 sera peut-être appelé à verser des indemnités pour dommages par pollution à Singapour.
Naufrage	400	Frais de nettoyage (versé) US\$844 000 Frais de nettoyage (versé) Dh 1 600 000 Frais de nettoyage (réclamé) Dh 2 500 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50% des montants versés.
Abordage	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) US\$62 896 Mesures de sauvegarde (versé) ¥11 436 000 Mesures de sauvegarde (réclamé) US\$848 000	Le montant total des demandes dépasse le montant de limitation. Le montant des demandes approuvées a été versé par l'assureur du propriétaire du navire.

ANNEXE XVIII

FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2002)

Dans le présent tableau les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage
- Mesures de sauvegarde
- Mesures de sauvegarde avant déversement
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement/études

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
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	Un tribunal allemand a déclaré que le propriétaire du <i>Kuzbass</i> et son assureur étaient responsables du dommage par pollution. Dans le cas où le propriétaire/assureur feraient appel avec succès de ce jugement, les autorités demanderaient réparation au Fonds de 1992.
Rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Frais liés au tourisme (versé) Construction d'une voie d'accès (versé)	¥20 928 412 000 ¥1 769 172 000 ¥1 344 157 000 ¥2 048 152 000 ¥26 089 893 000	Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Le propriétaire/assureur et les Fipol ont conclu un accord global de règlement selon lequel l'assureur a payé ¥10 957 755 000 et les Fonds ont payé ¥15 132 138 000.
Échouement	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé)	Won 866 906 355 Won 68 795 729 <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 ¥669 252 879 ¥181 786 486 ¥851 039 365	Toutes les demandes ont été approuvées et payées. 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 (approuvé)	£30 000	Le propriétaire du navire/assureur ont approuvé la demande.
Avarie de coque	0	Mesures de sauvegarde avant déversement (versé)	DB 21 168	Le Fonds de 1992 n'a pas entamé d'action en recours contre le propriétaire du navire.
Nauffrage	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (réclamé)	US\$2 500 000 P1 800 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$2,5 millions.

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	3 000 000 DTS
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	Sinistre survenu en Suède	23.9.00	Suède	Inconnu	Inconnue	Inconnue

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)	FF27 892 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF84 millions et le Fonds de 1992 FF281 millions, soit entre 50% et 80% des montants approuvés. Les montants réclamés sont ceux indiqués par les demandeurs dans leurs actions en justice. Ces montants pourront donc augmenter ou diminuer. En 2003, il pourra être donné suite à d'autres demandes.
		Frais de nettoyage (réclamé)	FF52 182 000	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	FF66 275 000	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	FF26 136 000	
		Autres dommages aux biens (approuvé)	FF6 525 000	
		Autres dommages aux biens (réclamé)	FF21 604 000	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	FF313 046 000	
		Frais liés au tourisme (réclamé)	FF460 230 000	
		Autres pertes de recettes (approuvé)	FF37 313 000	
		Autres pertes de recettes (réclamé)	FF140 328 000	
			FF1 151 531 000	
Naufrage	100-200	Mesures de sauvegarde (versé)	US\$29 000	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun assuré 50% des sommes versées.
		Mesures de sauvegarde (versé)	Dh2 047 500	
		Frais de nettoyage (approuvé)	US\$119 000	
		Frais de nettoyage (approuvé)	£127 400	
		Frais de nettoyage (réclamé)	US\$1 184 258	
Incendie	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	US\$2 559 000	Le Fonds de 1992 estime que le <i>Slops</i> ne relève pas de la définition du terme 'navire'. Deux entrepreneurs ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992. Le tribunal de première instance a soutenu que le <i>Slops</i> relevait de la définition du terme 'navire'. Le Fonds de 1992 va faire appel de ce jugement.
Inconnue	Inconnue			Aucune demande déposée à ce jour.

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
13	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS (estimation)
14	Sinistre survenu en Espagne	5.9.00	Espagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions
16	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	Non disponible
17	Sinistre survenu en Guadeloupe	30.6.02	Guadeloupe	Inconnu	Inconnue	Inconnue
18	Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.9.02	Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue
19	<i>Prestige</i>	13.11.02	Espagne	Bahamas	42 820	18 900 000 DTS (estimation)

Notes se rapportant aux annexes XVII et XVIII

- 1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 31 décembre 2002, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Bolivar vénézuélien	Bs	2232,54	Euro	€	1,5342
Couronne danoise	DKr	11,3954	Franc français	FF	10,0637
Couronne estonienne	EK	23,9991	Lire italienne	Lit	2970,6254
Couronne suédoise	SKr	14,0276	Mark allemand	DM	3,0006
Dinar algérien	DA	127,039	Mark finlandais	Fmk	9,1219
Dinar de Bahreïn	DB	0,6070	Peseta espagnole	Ptas	255,2694
Dirham des EAU	Dh EAU	5,9130	Peso philippin	P	85,9445
Dirham marocain	DH	16,3369	Ringgit malaisien	M\$	6,1176
Dollar canadien	Can\$	2,5433	Rouble russe	R	51,4363
Dollar des États-Unis	US\$	1,6099	Rupiah indonésienne	Rp	14408,6
Dollar de Singapour	S\$	2,7924	Won de la République de Corée	Won	1909,42
Drachme grecque	Dr	522,7787	Yen japonais	¥	191,047

£1 = 1,1843 DTS ou 1 DTS = £0,84438

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 ou de 1992 accepte la demande ou le montant indiqué.

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 (0)20 7592 7100
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111
Adresse électronique: info@iopcfund.org
Site web: www.iopcfund.org