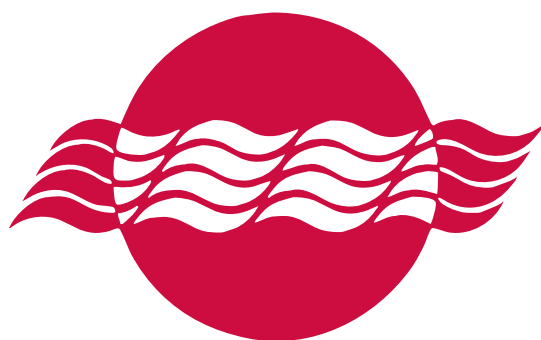


# Rapport annuel *de* 2003



**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 2003**



Photographie en première de couverture:  
*Jeong Yang - Corée*

### 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:

FIPOL	couverture et pages 20, 47, 53, 83 et 122
ITOPF	pages 59, 71, 115 et 120
John Ross	pages 3, 9, 18, 21, 22, 23 et 32
Marine nationale	page 92

#### Graphiques:

FIPOL/IMPACT	pages 15, 28, 29 et 41
--------------	------------------------

#### Carte:

ITOPF/IMPACT	page 107
--------------	----------

Conception et réalisation:  
Impact PR & Design Limited, 125 Blean Common, Blean, Canterbury,  
Kent CT2 9JH, Grande-Bretagne  
Téléphone: +44 (0)1227 450022 Site web: [www.impactprdesign.co.uk](http://www.impactprdesign.co.uk)

## 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 pour l'année 2003.

Outre que 2003 a été une année de grande activité, le Fonds de 1971 a célébré, en octobre, le 25<sup>ème</sup> anniversaire de sa création, ce qui a été l'occasion pour les Fonds et leurs États Membres de faire le point des réalisations des deux Organisations au fil des années.

Lorsqu'il a été créé, en 1978, le Fonds de 1971 ne comptait que 14 États Membres. Ce nombre a augmenté régulièrement au fil des années jusqu'à atteindre un maximum de 76 États Membres. Le Fonds de 1992 ne comptait au début, en 1996, que neuf États Membres mais, fin 2003, 86 États au total avaient ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les Fonds ont été appelés à intervenir dans le cadre d'environ 130 sinistres, survenus dans plus de 20 États, au cours de ces 25 ans, et ont versé plus de £420 millions (US\$750 millions) à titre d'indemnisation. Cette augmentation du nombre d'États Membres indique que le régime international d'indemnisation a dans l'ensemble fonctionné de manière satisfaisante. Toutefois, certains gros sinistres survenus récemment ont donné lieu à des critiques à l'encontre du régime d'indemnisation, selon lesquelles celui-ci ne fournissait pas une protection convenable aux victimes de la pollution. Des mesures visant à améliorer le régime d'indemnisation ont déjà été prises: les plafonds d'indemnisation ont été relevés de quelque 50% à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2003, et un Protocole portant création d'un Fonds complémentaire a été adopté. L'on continuera d'examiner la nécessité éventuelle d'améliorer plus avant le régime d'indemnisation.



*Måns Jacobsson*

Le Rapport annuel 2003 traite des principales questions que les Fonds ont abordées au cours de cette même année. Il donne également des renseignements sur les sinistres dans le cadre desquels les Fonds sont intervenus en 2003.

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
<b>PREMIÈRE PARTIE</b>	
<b>1 Introduction</b>	<b>13</b>
<b>2 Le cadre juridique</b>	<b>14</b>
<b>3 Membres des FIPOL</b>	<b>17</b>
3.1 Fonds de 1992	17
3.2 Fonds de 1971	18
<b>4 Relations extérieures</b>	<b>19</b>
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
<b>5 Organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971</b>	<b>21</b>
<b>6 Liquidation du Fonds de 1971</b>	<b>24</b>
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
<b>7 Administration des FIPOL</b>	<b>25</b>
7.1 Secrétariat	25
7.2 États financiers pour 2002	25
7.3 États financiers pour 2003	26
7.4 Placement des fonds	26
7.5 Organe de contrôle de la gestion	26
<b>8 Contributions</b>	<b>28</b>
8.1 Le système de contributions	28
8.2 Contributions annuelles de 2002	29
8.3 Contributions annuelles de 2003	29
8.4 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles au fil des ans	30
<b>9 Examen du régime international d'indemnisation</b>	<b>32</b>
9.1 Groupe de travail intersessions	32
9.2 Activités menées par le Groupe de travail entre 2000 et 2002	32
9.3 Mandat en cours	32
9.4 Activités menées en 2003	33
9.5 Poursuite des travaux	36
<b>10 Le Fonds complémentaire</b>	<b>37</b>
<b>11 Règlement des demandes d'indemnisation</b>	<b>39</b>
11.1 Renseignements d'ordre général	39
11.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation	39
11.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	40
11.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître	42
<b>12 L'avenir</b>	<b>43</b>

## DEUXIÈME PARTIE

13	Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2003	47
14	Sinistres relevant du Fonds de 1971	48
14.1	<i>Vistabella</i>	48
14.2	<i>Aegean Sea</i>	48
14.3	<i>Braer</i>	51
14.4	<i>Keumdong N°5</i>	53
14.5	<i>Iliad</i>	54
14.6	<i>Sea Prince</i>	55
14.7	<i>Yeo Myung</i>	56
14.8	<i>Yuil N°1</i>	57
14.9	<i>Sea Empress</i>	58
14.10	<i>Kriti Sea</i>	63
14.11	<i>Nissos Amorgos</i>	64
14.12	<i>Katja</i>	69
14.13	<i>Evoikos</i>	69
14.14	<i>Pontoon 300</i>	70
14.15	<i>Al Jaziah 1</i>	75
14.16	<i>Alambra</i>	77
14.17	<i>Natuna Sea</i>	80
14.18	<i>Zeinab</i>	81
14.19	<i>Singapura Timur</i>	82
15	Sinistres relevant du Fonds de 1992	86
15.1	Sinistre survenu en Allemagne	86
15.2	<i>Dolly</i>	87
15.3	<i>Erika</i>	88
15.4	<i>Al Jaziah 1</i>	97
15.5	<i>Slops</i>	97
15.6	Sinistre survenu en Espagne	100
15.7	Sinistre survenu en Suède	101
15.8	<i>Natuna Sea</i>	102
15.9	<i>Baltic Carrier</i>	102
15.10	<i>Zeinab</i>	104
15.11	Sinistre survenu à la Guadeloupe	104
15.12	Sinistre survenu au Royaume-Uni	104
15.13	<i>Prestige</i>	105
15.14	<i>Spabunker IV</i>	117
15.15	<i>Buyang</i>	117
15.16	<i>Hana</i>	118
15.17	<i>Victoriya</i>	119
15.18	<i>Duck Yang</i>	121
15.19	<i>Kyung Won</i>	123
15.20	<i>Jeong Yang</i>	124

## ANNEXES

I	Structure des FIPOL	126
II	Note sur les états financiers publiés des Fonds de 1971 et de 1992	128
III	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	129
IV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	134
V	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	135
VI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation	136
VII	Fonds de 1971: Bilan	140
VIII	Fonds de 1971: État de la trésorerie	141
IX	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	142
X	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	148
XI	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	149
XII	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation	150
XIII	Fonds de 1992: Bilan	151
XIV	Fonds de 1992: État de la trésorerie	152
XV	Fonds de 1971: Principaux montants financiers pour 2003	153
XVI	Fonds de 1992: Principaux montants financiers pour 2003	154
XVII	Fonds de 1992: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions reçues pendant l'année civile 2002 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2003	155
XVIII	Fonds de 1971: résumé des sinistres	156
XIX	Fonds de 1992: résumé des sinistres	178

## PRÉFACE

De nombreux changements ont eu lieu depuis les premiers jours des FIPOL, ce qui est évident d'après le seul aspect des rapports annuels. Le Rapport annuel de 1982, année où mon pays a adhéré au Fonds de 1971, comportait 15 pages, de format A5, imprimées en noir et blanc. Le Rapport annuel que vous avez sous les yeux comprend 184 pages, de format A4, en couleur, de conception moderne et des photographies. Cette différence reflète les faits nouveaux très importants qui sont intervenus dans le cadre des Fonds au fil des années.

L'adoption, le 16 mai 2003, du Protocole relatif au Fonds complémentaire ainsi que le relèvement, à compter du 1er novembre 2003, de plus de 50% des plafonds de responsabilité et d'indemnisation en vertu des Conventions de 1992 ont fait de 2003 une année véritablement marquante dans l'histoire des Fonds. Le Fonds de 1992 fournit à présent une protection considérablement accrue en termes monétaires et je suis certain que le Protocole relatif au Fonds complémentaire entrera en vigueur très rapidement, en 2004 je l'espère, ce qui permettra à la protection garantie par le régime d'être au premier rang.

Une session spéciale commune aux deux Fonds a été tenue en octobre 2003 pour marquer leur vingt-cinquième anniversaire et au cours de laquelle M. Raja Malik, Président du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et moi-même avons eu le grand plaisir et l'honneur de recevoir les premiers exemplaires de la publication commémorative intitulée *Les FIPOL: 25 années d'indemnisation des victimes de sinistres liés à la pollution par les hydrocarbures*. De très nombreuses personnes qui avaient joué un rôle capital à l'égard des Fonds au fil des années, tout particulièrement M. Reinhard Ganten (Allemagne), premier Administrateur du Fonds de 1971, ont assisté à cette session. Je recommande vivement cette publication à toutes les personnes intéressées par



Willem Oosterveen

l'histoire et le fonctionnement des Fonds et je souhaiterais remercier le Secrétariat au nom des États Membres d'avoir organisé la célébration de ce 25<sup>ème</sup> anniversaire.

Pour conclure, je souhaiterais exprimer ma sincère gratitude à l'Administrateur et à tous les autres membres du Secrétariat pour les efforts qu'ils ont consacrés aux FIPOL durant une autre année d'excellent travail et à toutes les autres personnes qui ont contribué d'une manière ou d'une autre aux activités menées par les FIPOL en 2003. Le présent Rapport annuel donne un aperçu général des efforts déployés collectivement par toutes les personnes concernées et je suis persuadé que vous le trouverez à la fois intéressant et utile.

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 contributaires.

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile demeure en vigueur à l'égard de 44 États. Bien qu'il ait été envisagé que les États devenant Parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dénoncent la Convention de 1969, certains d'entre eux sont encore parties aux deux conventions, 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'un dommage dû à la 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) (approximativement £50 millions ou US\$89 millions)<sup>1</sup>. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 203 millions de DTS (environ £169 millions ou US\$301 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Concernant les sinistres survenus avant cette date, le montant maximum payable est de 135 millions de DTS (environ £112 millions ou US\$201 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire ou son assureur.

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.

La Convention initiale de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur le 16 octobre 1978 et son 25ème anniversaire a été célébré durant les sessions d'octobre 2003 des organes directeurs des Fonds. Pour marquer cet événement, une publication officielle a été publiée en octobre 2003 dans les trois langues officielles des Fonds (anglais, français et espagnol). Ce livre rend compte, sous la forme de 18 articles, des faits nouveaux intervenus dans le cadre du système international d'indemnisation au cours des 25 dernières années.

<sup>1</sup> Dans le présent rapport, les montants ont été convertis aux taux de change en vigueur le 31 décembre 2003, soit 1 DTS = £0,832614 ou US\$1,48597, sauf en ce qui concerne les demandes acquittées par les Fonds, pour lesquelles la conversion a été effectuée selon le taux de change en vigueur à la date du paiement.

## 2 LE CADRE JURIDIQUE

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

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

Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet effectif d'hydrocarbures. Elles ne s'appliquent pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec tant de succès qu'il n'y a, en fait, pas eu de déversement d'hydrocarbures provenant du navire-

citerne en cause. En revanche, en vertu des Conventions de 1992, les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement même s'il ne s'est pas produit de déversement d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.

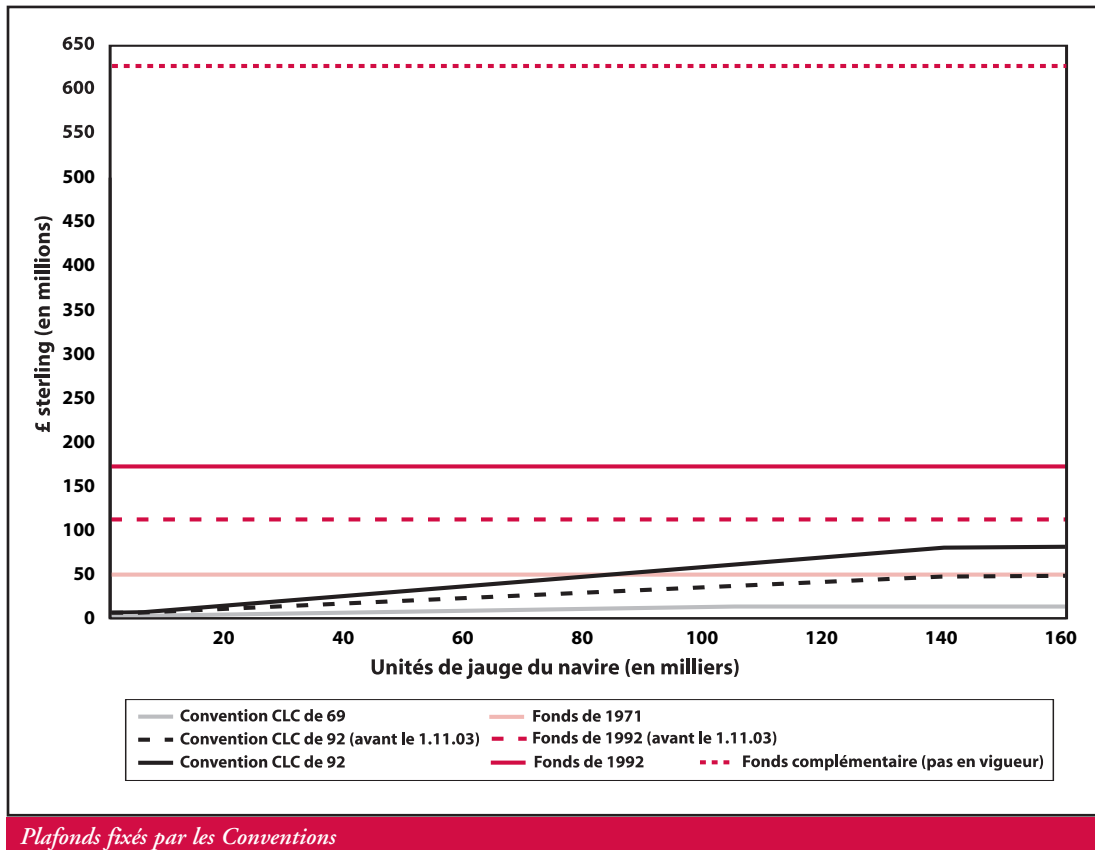
Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire généralement aux navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes sur ballast. Les Conventions de 1992 s'appliquent, 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'hostilités, 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

Jauge du navire	Sinistres survenus le 31 octobre 2003 ou avant cette date	Sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date
Navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités	3 millions de DTS (£2,5 millions ou US\$4,5 millions)	4,51 millions de DTS (£3,8 millions ou US\$6,7 millions)
Navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités	3 millions de DTS (£2,5 millions ou US\$4,5 millions) plus 420 DTS (£350 ou US\$624) pour chaque unité de jauge supplémentaire	4,51 millions de DTS (£3,8 millions ou US\$6,7 millions) plus 631 DTS (£525 ou US\$937) pour chaque unité de jauge supplémentaire
Navire dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités	59,7 millions de DTS (£50 millions ou US\$81 millions)	89,77 millions de DTS (£75 millions ou US\$133 millions)



- 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.

Le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) a relevé de 50,73% les limites initialement prévues en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui étaient considérablement supérieures aux limites relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile; il a eu recours pour ce faire à une procédure spéciale énoncée dans la Convention (la 'procédure d'amendement tacite'),

et ce relèvement s'applique aux sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Le tableau en page 14 présente les limites en vertu de la Convention de 1992.

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

### 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 témérement 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:

- 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 (£50 millions ou US\$89 millions). S'agissant des sinistres survenus avant le 1er novembre 2003, le montant maximal payable par le Fonds de 1992 dans un cas donné est de 135 millions de DTS (£112 millions ou US\$201 millions). Ce montant maximal a été relevé, suivant la 'procédure d'amendement tacite', pour être porté à 203 millions de DTS (£169 millions ou US\$301 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Ces montants maximums comprennent le montant effectivement payé par le propriétaire du navire (ou son assureur) en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable.

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 (forcluse) 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 le dommage par 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.

## 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 2003, le Fonds de 1992 comptait 84 États Membres. Deux autres États ont adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce qui portera le

nombre des États Membres à 86 à la fin de 2004, 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.

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

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

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

Ghana	3 février 2004	Cap-Vert	4 juillet 2004
-------	----------------	----------	----------------

### 3.2 Fonds de 1971

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 donc plus aucun État Membre. Concernant la liquidation du Fonds de 1971, il convient de se reporter à la section 6.

Dix des 23 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 13 États, à savoir: Albanie, Bénin, Côte d'Ivoire, Estonie, Gambie, Guyana, Koweït, Malaisie, Maldives, Mauritanie, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Tuvalu. 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. Comme lors des années précédentes, l'Administrateur a prononcé une conférence devant les étudiants de l'Université mondiale de Malmö (Suède), et a ainsi pu diffuser l'information sur le Fonds de 1992 et le régime international d'indemnisation parmi les étudiants qui regagneront leurs administrations maritimes respectives dans le monde entier. Des membres du Secrétariat ont également donné 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 2003 dans plusieurs États Membres du Fonds de 1992 pour s'entretenir avec des représentants des pouvoirs publics au sujet du régime international d'indemnisation et du fonctionnement du Fonds de 1992.

Pour inciter les États à adhérer au 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 de l'Assemblée, du Conseil et du Comité juridique de l'OMI.

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 2003 n'étaient pas membres du Fonds de 1992 mais avaient le statut d'observateur auprès de celui-ci figure dans le tableau ci-après; les États qui étaient auparavant membres du Fonds de 1971 sont indiqués avec un astérisque.

### 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 des FIPOL:

- 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 Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) (Fonds de 1992 seulement)
- Commission européenne

#### ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIAIRE DU STATUT D'OBSERVATEUR

Albanie*	États-Unis	Pérou
Arabie saoudite	Gambie*	République arabe syrienne*
Bénin*	Guyana*	République islamique d'Iran
Brésil	Indonésie*	République populaire
Chili	Koweït*	démocratique de Corée
Côte d'Ivoire*	Liban	Saint-Kitts-et-Nevis*
Égypte	Malaisie*	Suisse*
Équateur	Maldives*	Tuvalu*
Estonie*	Mauritanie*	

- Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)
- Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'OMI; chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 2003, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions de l'Assemblée, 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 bénéficient du statut d'observateur auprès des FIPOL:

- Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS)
- Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
- BIMCO
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM) (Fonds de 1992 seulement)
- Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) (Fonds de 1992 seulement)
- 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)



*Les FIPOL ont organisé un atelier relatif aux demandes d'indemnisation à Kochi (Inde), en même temps qu'un exercice destiné à lutter contre les déversements d'hydrocarbures*

## 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 vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 est doté d'une Assemblée et d'un Comité exécutif. Toutefois, en 1998, il est devenu évident que ces organes risquaient dans un avenir proche de ne pas 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 octobre 1998, le Conseil d'administration (qui n'est soumis à aucune règle de quorum) assume les fonctions de l'Assemblée et du Comité exécutif et traite donc aussi bien des questions administratives que de celles qui ont trait aux sinistres. Le Conseil se concentre également sur la liquidation du Fonds de 1971.

En 2002, l'Assemblée du Fonds de 1992 a reconnu qu'en raison de l'augmentation du nombre d'États Membres, elle risquait de ne pas pouvoir réunir le quorum nécessaire lors des sessions futures; elle a donc adopté une résolution analogue visant à la création d'un Conseil d'administration du Fonds

de 1992. Selon la règle du quorum pour ce Conseil d'administration, le nombre des États Membres a été fixé à 25.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a été convoquée pour une session extraordinaire du 8 au 10 mai 2003 mais n'a pas pu réunir de quorum. C'est le Conseil d'administration du Fonds de 1992 qui, présidé par M. Willem Oosterveen (Pays-Bas), a examiné les points figurant à l'ordre du jour de l'Assemblée. L'Assemblée a tenu sa session d'automne du 20 au 24 octobre 2003, sous la présidence de M. Oosterveen également.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu quatre sessions en 2003, du 3 au 7 février, du 7 au 9 mai, du 20 au 24 octobre et de nouveau, brièvement, le 24 octobre. Toutes ces sessions se sont déroulées 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 15 consacrée aux sinistres en cause.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a tenu des sessions du 3 au 7 février, le 8 juillet et du 20 au 24 octobre 2003. Les sessions de février et d'octobre étaient présidées par M. Raja Malik (Malaisie), et la session de juillet était présidée par M. John Wren (Royaume-Uni). Les principales décisions prises lors de ces sessions par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 en ce qui concerne les sinistres relevant du Fonds de 1971, sont reproduites à la section 14 consacrée aux sinistres en cause.

Durant la semaine de réunions tenues en octobre, une session conjointe spéciale des organes directeurs a eu lieu pour marquer le 25<sup>ème</sup> anniversaire du Fonds de 1971, mis en place en octobre 1978. Un livre présentant les faits nouveaux survenus dans le cadre du régime international d'indemnisation a été publié dans les trois langues officielles des Fonds pour commémorer cet anniversaire.

### Décisions relatives aux deux Organisations

Lors des sessions d'octobre 2003, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont pris les grandes décisions suivantes.



*Jerry Rysanek*

- 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 de vérification des comptes. Les organes directeurs ont approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2002 (voir la section 7.2), conformément aux recommandations de l'organe de gestion commun aux deux Organisations.
- Les crédits budgétaires pour 2004 ont été approuvés, les frais administratifs destinés au Secrétariat commun s'élevant au total à £3 292 250.
- Les organes directeurs ont de nouveau examiné la situation due au fait qu'un certain nombre d'États n'ont pas soumis leurs rapports sur les hydrocarbures, et qui continuait d'être une source grave de préoccupation car en l'absence de rapports sur les hydrocarbures, le Secrétariat ne pouvait prélever de contributions relatives aux réceptionnaires d'hydrocarbures appartenant à l'État qui n'a pas soumis de rapport (voir la section 8.1).
- Les organes directeurs ont examiné la liste des organisations internationales non gouvernementales afin de déterminer si le maintien du statut d'observateur d'une organisation spécifique était d'un intérêt réciproque et ont confirmé le maintien du statut d'observateur de ces organisations.

**Décisions relatives au seul Fonds de 1992**

- L'Assemblée a chargé l'Administrateur de préparer l'entrée en vigueur du Protocole de 2003 relatif à la Convention de 1992, portant création du Fonds complémentaire international d'indemnisation et de fonder ses travaux préparatoires sur l'hypothèse selon laquelle le Fonds complémentaire aurait son siège à Londres et le Fonds de 1992 ainsi que le Fonds complémentaire seraient administrés par un Secrétariat commun dirigé par un seul Administrateur. L'Administrateur a été chargé en outre d'engager des négociations avec le Gouvernement du Royaume-Uni en ce qui concerne la préparation d'un Accord de siège régissant les relations entre l'État hôte et le Fonds complémentaire (voir la section 10).



*Une session spéciale commune de l'Assemblée du Fonds de 1992 et du Conseil d'administration du Fonds de 1971, tenue en octobre 2003*

- En octobre 2003, l'Assemblée du Fonds de 1992 a élu les États suivants au Comité exécutif dudit Fonds:

Allemagne	Îles Marshall
Australie	Inde
Cameroun	Japon
Canada	Pays-Bas
Émirats arabes unis	Pologne
France	Singapour
Grèce	Suède
Grenade	

- L'Assemblée a décidé en octobre 2003 de mettre en recouvrement des contributions destinées au fonds général, aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et le *Prestige*, respectivement, et de rembourser aux contributeurs un excédent dégagé sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* (voir la section 8.3).
- L'Assemblée a pris note de l'évolution de la situation concernant la ratification et la mise en œuvre de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au 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 de base de données qui permettrait d'identifier et de signaler les hydrocarbures donnant lieu à contribution en vertu de la Convention SNPD; l'Assemblée a relevé également que la base de données comprendrait toutes les substances répondant aux critères des substances nocives et potentiellement dangereuses.
- À sa session de mai 2003, le Conseil d'administration, agissant au nom de l'Assemblée, a adopté une résolution relative à l'interprétation et à l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (Résolution N°8 du Fonds de 1992). Cette résolution appelait



Raja Malik

l'attention sur le fait qu'il importait, pour un fonctionnement convenable et équitable du régime mis en place par ces Conventions, que celles-ci soient mises en œuvre et appliquées de manière uniforme dans tous les États Parties, et que les demandeurs au titre d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures soient, en matière d'indemnisation, traités de la même manière dans tous les États Parties. De plus, il était souligné dans cette résolution que les tribunaux des États Parties devaient tenir compte des décisions prises par les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 quant à l'interprétation et à l'application desdites Conventions.

#### Décisions relatives au seul Fonds de 1971

- En octobre 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de mettre en recouvrement des contributions annuelles pour 2003 et de rembourser aux contributeurs les excédents dégagés sur différents fonds des grosses demandes d'indemnisation, comme cela est exposé dans la section 8.3.
- Le Conseil d'administration a approuvé un crédit budgétaire de £250 000 au titre des dépenses relatives à 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 immédiate du Fonds de 1971 car celui-ci doit s'acquitter de ses obligations relatives aux sinistres en suspens. Des mesures seront prises pour veiller à ce que le Fonds de 1971 soit liquidé et dissous convenablement dans les meilleurs délais.

### 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 à titre d'indemnisation et de prise en charge financière jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (£50 millions) pour chaque sinistre survenu durant 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 (£220 000) par sinistre. Cette assurance a été contractée dans le cadre de deux sinistres qui se sont produits en 2001: le sinistre du *Zeinab* (Émirats arabes unis) et le sinistre du *Singapura Timur* (Malaisie).

### 6.3 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971

En octobre 2003, le Conseil d'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 engagées par le Fonds de 1971 au titre de certains sinistres. Le Conseil a également considéré la manière dont il conviendrait de partager entre les contribuables les surplus dégagés sur le fonds général, les mesures qu'il faudrait prendre à l'égard des contribuables ayant des arriérés et le problème dû au fait qu'un certain nombre d'États ne se sont pas acquittés de l'obligation qui leur incombe en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de soumettre des rapports sur les volumes d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution. L'examen de ces questions sera poursuivi en 2004.

Le Conseil a décidé que le remboursement des excédents des fonds des grosses demandes d'indemnisation ou du fonds général (déduction faite d'éventuels arriérés) aux contribuables se trouvant dans des États Membres qui n'avaient pas encore remis tous leurs rapports sur les hydrocarbures, devrait être différé jusqu'à ce que tous ces rapports aient été soumis.

Le Conseil a chargé l'Administrateur de concentrer ses efforts concernant les contribuables qui continuaient d'avoir des arriérés, et d'étudier, au cas par cas, s'il y a lieu d'intenter une action en justice contre un contribuable déterminé.

## 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 seul. Tout au long de 2003, le Secrétariat, une fois de plus, a dû faire face à des défis considérables. 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 essentielle 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. Dans le cadre de plusieurs sinistres, les FIPOL et l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire concerné ont, ensemble, mis en place un bureau local des demandes d'indemnisation afin de traiter de manière plus efficace les demandes, toujours très nombreuses et, plus généralement, 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 plupart 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 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 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 ont été approuvés par les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds à leurs sessions d'octobre 2003.

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) (£830 000) ou 4 millions de DTS (£3,3 millions) pour le Fonds de 1992; la conversion des DTS en livres sterling est effectuée au taux applicable à la date du sinistre en cause.

Les dépenses administratives au titre du Secrétariat commun ont été de £2 383 851, alors que les crédits budgétaires se sont chiffrés à £2 816 663.

#### 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 2002.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation durant cette période se sont élevées à £41,2 millions. Trois sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: l'*Aegean Sea*, le *Sea Empress* et le *Nakhodka*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 2002 figure à l'annexe VII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £112 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 20 sinistres.

#### Fonds de 1992

Des contributions de £5 millions pour le fonds général, de £11 millions pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* et de £25 millions pour celui de l'*Erika* étaient exigibles en 2002.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation en 2002 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 2002 figure à l'annexe XIII, de même que le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif exigible était estimé à £196 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 14 sinistres.

### 7.3 États financiers pour 2003

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2003 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2004, puis, présentés aux organes directeurs respectifs, pour approbation, à leurs sessions d'octobre 2004. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel 2004 des FIPOL.

Les renseignements préliminaires suivants sont présentés concernant les opérations financières effectuées en 2003. Le Commissaire aux comptes n'a pas encore vérifié les chiffres; ceux-ci ont été arrondis.

Les dépenses administratives au titre du Secrétariat commun en 2003 s'élèvent à environ £2,5 millions, alors que les crédits budgétaires sont de £3 012 287.

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le Fonds de 1971 en 2003. Pour ce qui est du Fonds de 1992, des contributions de £3 millions pour le fonds général et de £28 millions pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* étaient exigibles.

Le total des dépenses encourues en 2003 par le Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation 2003 est d'environ £10,6 millions, dont environ £3,8 millions concernant le sinistre de l'*Aegean Sea*, £3,7 millions celui du *Nissos Amorgos* et £1,6 million celui du *Sea Empress*.

Le paiement des indemnités par le Fonds de 1992 en 2003 se chiffre à quelque £69,7 millions, dont le montant de £25,9 millions se rapporte au sinistre de l'*Erika* et de £43,3 millions au sinistre du *Prestige*. De plus amples renseignements sont donnés à l'annexe XV et à l'annexe XVI respectivement.

## 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 toutes les mesures nécessaires pour conserver suffisamment d'avoirs liquides pour les opérations de chaque Fonds, éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et, d'une façon générale, 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 2003, les FIPOL ont effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier au Royaume-Uni. Au 31 décembre 2003, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £75 millions et, celui du Fonds de 1992, à £86 millions. Ces bilans doivent encore être vérifiés. Les intérêts perçus en 2003 sur les placements se sont élevés à £2,3 millions pour le Fonds de 1971, et à £5,3 millions 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 membres des deux organes sont élus tous les ans par les organes directeurs.

### 7.5 Organe de contrôle de la gestion

En 2002, 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:

- a) 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) faire mieux comprendre au sein des Organisations le rôle du contrôle de gestion, améliorer l'efficacité et 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) discuter avec le Commissaire aux comptes de la nature et de l'étendue de chaque vérification à venir;
  - d) examiner les états et les rapports financiers des organisations;
  - e) examiner tous les rapports pertinents du Commissaire aux comptes, y compris les rapports sur les états financiers des Organisations; et
  - f) formuler les recommandations appropriées à l'intention des organes directeurs.
- L'Organe de contrôle de la gestion a présenté son premier rapport aux organes directeurs en octobre 2003. Il a examiné notamment différentes procédures visant à garantir que le Rapport annuel continuait de répondre aux besoins d'un nombre croissant d'utilisateurs, s'agissant de fournir des renseignements financiers complets et exacts et autres informations sur toute la gamme des activités des Fonds, les rapports de l'Organe de contrôle de la gestion avec le Commissaire aux comptes et les Organes consultatifs sur les placements. L'Organe de contrôle de la gestion a eu des réunions avec des représentants du Commissaire aux comptes et a reçu un rapport détaillé sur le travail et les constatations de celui-ci, qui ont tous été considérés satisfaisants. L'Organe de contrôle de la gestion s'est félicité de ce que le champ couvert par l'examen de la vérification comptable soit approprié. Il a recommandé que les organes directeurs approuvent les comptes des Fonds de 1971 et de 1992 pour l'exercice financier 2002. L'Organe de contrôle de la gestion a l'intention d'examiner en 2004 la question de la gestion des risques.

## 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 2003. Aux dates auxquelles ces sessions ont eu lieu, 24 membres du Fonds de 1992 et 14 anciens membres du Fonds de 1971 n'avaient pas soumis de rapport sur les

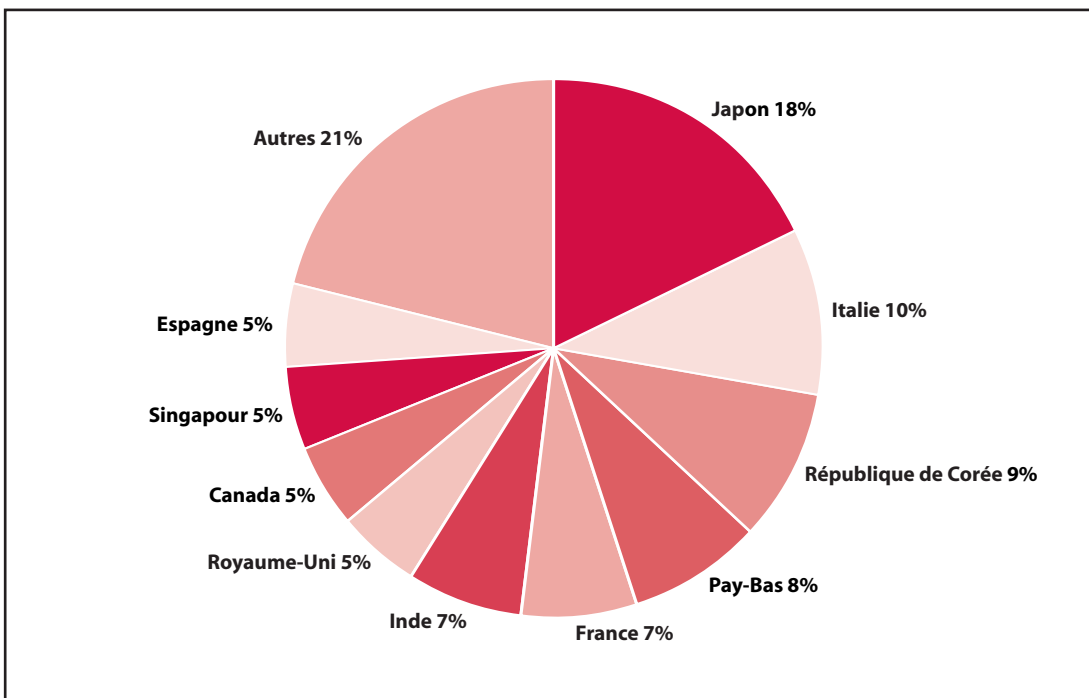
hydrocarbures pour l'année 2002 et/ou les années antérieures. En outre, huit des anciens membres du Fonds de 1971 accusaient un retard de quatre à 15 ans. Quatre de ces États sont également membres du Fonds de 1992.

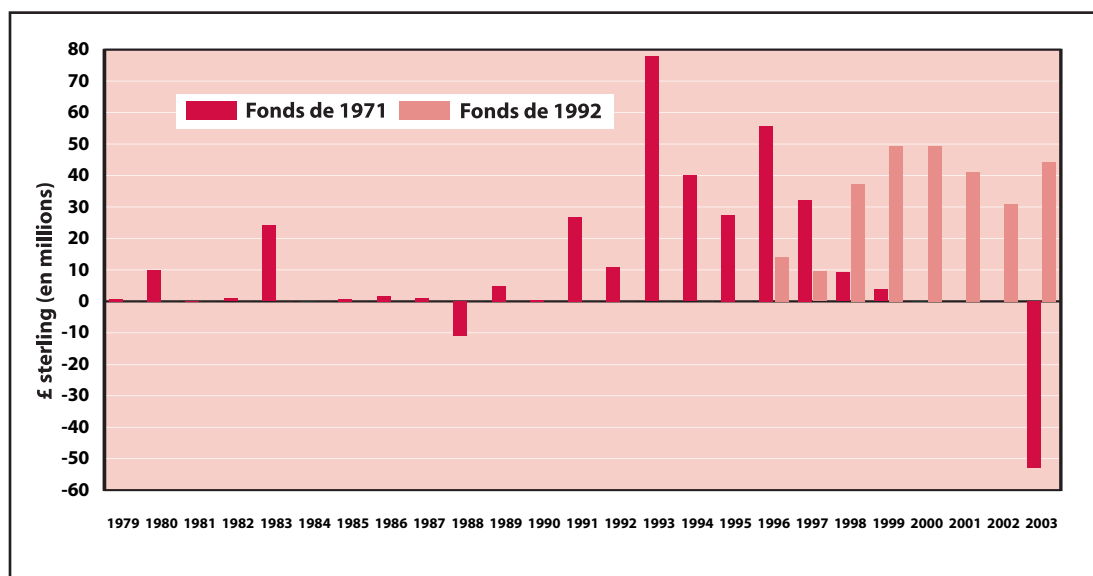
Beaucoup de délégations se sont déclarées très préoccupées par le nombre d'États Membres qui n'avaient pas remis de rapport sur les hydrocarbures. Il a été souligné que la non-soumission de ces rapports était une violation des obligations conventionnelles des États en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Les organes directeurs ont rappelé qu'ils avaient précédemment 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 relevé qu'une véritable solution pour l'avenir ne pouvait découler que d'une révision des Conventions de 1992 que le Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 pourrait envisager (voir la section 9).

#### Mise en recouvrement des contributions

Les contributions annuelles permettent à chaque organisation de faire face aux versements





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

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 de 2002

En octobre 2002, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions au fonds général. Il a toutefois décidé d'en prélever, 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. En juin 2003, l'Administrateur a décidé de ne facturer aucun montant différé.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre en recouvrement pour 2002 des contributions au fonds général d'un montant de £3 millions et la

somme de £28 millions pour le compte du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, dont la totalité serait exigible au 1er mars 2003.

### 8.3 Contributions de 2003

En octobre 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions au fonds général. Il a toutefois décidé d'en mettre en recouvrement, à raison d'un montant total de £16,8 millions pour le compte de quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation, dont la totalité serait exigible au 1er mars 2004.

Il a été décidé également de rembourser aux contribuables, au 1er mars 2004, les excédents, de £69,8 millions, dégagés sur quatre autres fonds des grosses demandes d'indemnisation. Comme cela est mentionné dans la section 6.3, il a été décidé que le remboursement des excédents aux contribuables des États n'ayant pas encore remis leurs rapports sur les hydrocarbures serait différé jusqu'à ce que tous ces rapports aient été soumis.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé qu'il serait procédé à un appel de contributions au fonds général pour un montant de £7 millions, intégralement exigibles au 1er mars 2004. L'Assemblée a décidé également de prélever des contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et

le *Prestige* à hauteur de £5,5 millions et de £110 millions, respectivement. Elle a décidé en outre qu'un montant de £75 millions du prélèvement des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* serait exigible au 1er mars 2004 et que l'intégralité de la mise en recouvrement des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* ainsi que le solde des contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* (£35 millions) seraient différés. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait de facturer la totalité ou une partie des montants différés pour paiement au cours de la seconde moitié de 2004. De plus, il a été décidé de rembourser aux contribuables au 1er mars 2004 un excédent de £37,7 millions dégagé sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*.

Les contributions 2003 au fonds général du Fonds de 1992 ont été calculées compte tenu des volumes d'hydrocarbures reçus en 2002 dans les États Membres du Fonds de 1992. La part des États Membres concernant les contributions 2003 à ce fonds est indiquée dans le graphique à la page 28.

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

Le détail des contributions annuelles des Fonds

de 1971 et de 1992 pour 2002 et 2003 figure dans le tableau ci-contre.

Les versements effectués par les Fonds de 1971 et de 1992 au titre des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures varient considérablement d'une année sur l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser aux Fonds a lui aussi varié d'une année sur l'autre, comme le montre le graphique à la page 29.

Le total mis en recouvrement au fil des années (à l'exception des contributions pour 2003 exigibles en 2004) est de £331 millions pour le Fonds de 1971 et de £231 millions pour le Fonds de 1992. Des appels de contributions lancés par le Fonds de 1971 au fil des ans, £781 500 restaient impayés au 31 décembre 2003. Quant aux appels de contributions lancés par le Fonds de 1992 depuis sa création en 1996, £71 500 restaient impayés à cette même date. Les arriérés représentent donc 0,24% et 0,031% respectivement des montants mis en recouvrement. Les remboursements à effectuer au 1er mars 2004, dont il est question plus haut, entraîneront d'importantes baisses des arriérés de contributions pour un certain nombre de contribuables.

En octobre 2003, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 se sont déclarés satisfaits du bilan des paiements des contributions.

## CONTRIBUTIONS AUX FONDS DE 1971 ET 1992 POUR 2002 ET 2003

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	2002	octobre 2002	1er appel de contributions	Aucun appel de contributions décidé par le Conseil d'administration			
			2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions de la part de l'Administrateur			
	2003	octobre 2003	1er appel de contributions	<i>Vistabella</i> Caraïbes	600 000	1990	0,0006354
				<i>Nissos Amorgos</i> Venezuela	11 500 000	1996	0,0093784
				<i>Osung N°3</i> République de Corée	1 700 000	1996	0,0013864
				<i>Pontoon 300</i> Émirats arabes unis	3 000 000	1997	0,0023845
				<i>Aegean Sea</i> Espagne	-17 700 000	1991	-0,0182394
				<i>Sea Prince/</i> <i>Yeo Myung/Yuil N°1</i> République de Corée	-19 000 000	1994	-0,0158863
				<i>Sea Empress</i> Royaume-Uni	-18 400 000	1995	-0,0155784
				<i>Nakhodka</i> Japon	-14 700 000	1996	-0,0120313
2ème appel de contributions différé	Aucun appel de contributions décidé par le Conseil d'administration						
FONDS DE 1992	2002	octobre 2002	1er appel de contributions	Fonds général	3 000 000	2001	0,0023192
			<i>Erika</i> , France	28 000 000	1998	0,0250863	
	2003	octobre 2003	2ème appel de contributions différé	Aucun appel de contributions décidé par l'Assemblée			
			1er appel de contributions	Fonds général	7 000 000	2002	0,0052817
			<i>Nakhodka</i> Japon	-37 700 000	1996	-0,0568302	
			<i>Prestige</i> Espagne	75 000 000	2001	0,0552221	
			<i>Erika</i> , France	5 500 000	1998	0,0049277	
2ème appel de contributions <sup>2</sup> différé	<i>Prestige</i> Espagne	35 000 000	2001	0,0257675			

<sup>2</sup> À facturer pour autant que cela soit nécessaire pour paiement au cours du deuxième trimestre de 2004. À noter que les montants à percevoir par tonne sont des estimations.

## 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 Activités menées par le Groupe de travail entre 2000 et 2002

#### 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, par le biais 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. Sur ce point il conviendrait de se reporter à la section 10.

#### 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. Ce texte révisé a été approuvé par l'Assemblée à sa session d'octobre 2002. Il 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.

#### Autres questions

En 2001 et 2002, le Groupe de travail a débattu d'un certain nombre d'autres sujets, en particulier la responsabilité du propriétaire du navire et questions connexes.

### 9.3 Mandat en cours

En 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 les 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.

Les questions visées dans le mandat de l'Assemblée étaient 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



Alfred Popp QC

- 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.

#### 9.4 Activités menées en 2003

En février 2003, le Groupe de travail a examiné la question de la responsabilité du propriétaire du navire et les questions connexes. Les discussions ont porté également sur la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures, l'amélioration du système de contribution, la définition du terme 'navire', l'application uniforme des Conventions, les nouveaux mécanismes de règlement des différends, la majoration des coûts fixes relatifs à l'équipement destiné à lutter contre la pollution due aux hydrocarbures, et l'application des Conventions de 1992 à la zone économique exclusive ou à une zone équivalente.

#### Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes

Le Groupe de travail a examiné les propositions de la délégation française et de la délégation d'observateurs du Forum maritime international des compagnies pétrolières (Oil Companies International Maritime Forum) (OCIMF), selon lesquelles la limite de la responsabilité des propriétaires des navires quelle que soit leur jauge devrait être de 90 millions de DTS (£75 millions), et l'exonération de l'obligation de souscrire une assurance pour les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison devrait être supprimée.

La délégation d'observateurs de l'OCIMF a affirmé que l'adoption du Protocole portant création du Fonds complémentaire perturberait l'équilibre entre les intérêts des propriétaires et ceux des chargeurs étant donné que ce Fonds ne devait être financé que par les réceptionnaires d'hydrocarbures. De l'avis de cette délégation, le système d'indemnisation devrait correspondre à l'objectif général consistant à améliorer la sécurité maritime et à réduire le nombre de déversements d'hydrocarbures.

Les délégations d'observateurs représentant les propriétaires des navires et les Clubs P & I ont estimé que le régime actuel avait garanti une

répartition équitable de la charge économique entre les intérêts des propriétaires et ceux des chargeurs. Elles ont soutenu que la proposition du secteur du transport maritime d'accroître à titre facultatif le montant de limitation applicable aux petits navires, pour le porter à 20 millions de DTS (£17,3 millions), permettrait de maintenir cet équilibre même après l'entrée en vigueur du protocole proposé, visant à la mise en place d'un Fonds complémentaire, et, en même temps, d'éviter les problèmes de droit conventionnel et de transition susceptibles de se poser dans le cas d'une révision importante du régime d'indemnisation existant. Ces délégations ont soutenu que la raison d'être du régime d'indemnisation n'était pas de garantir un transport maritime de qualité mais d'indemniser intégralement et de façon appropriée les victimes de la pollution par les hydrocarbures.

Un certain nombre de délégations ont reconnu les avantages à court terme du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire et du relèvement volontaire proposé du montant de limitation applicable aux petits navires, mais elles ont considéré qu'il était tout de même nécessaire d'examiner de près le régime actuel et d'accroître la participation des propriétaires de navires selon des critères juridiques solides.

De l'avis de plusieurs délégations, il ne serait pas justifié d'augmenter la charge financière des propriétaires de navires au-delà de l'accroissement prévu de 50%, devant prendre effet en novembre 2003, et de relever volontairement la limite applicable aux navires de petite taille. De plus, les limites financières liées à la question de la jauge étaient définies en droit maritime de façon satisfaisante et il était très important que la Convention sur la responsabilité civile demeure compatible avec les autres conventions maritimes internationales d'indemnisation.

Le Groupe de travail a décidé qu'au vu du désaccord existant entre le secteur du transport maritime et le secteur pétrolier en ce qui concerne le degré du partage, passé et à venir, de la charge financière des déversements d'hydrocarbures, l'Administrateur devrait procéder à une étude indépendante du coût des déversements passés par rapport aux montants de limitation actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992. Selon le Groupe de travail, il conviendrait que cette étude fasse apparaître les coûts des déversements antérieurs et la répartition de ces coûts entre le secteur du transport maritime

et le secteur pétrolier d'après les valeurs de 2003 et celles auxquelles on pouvait s'attendre pour une période ultérieure, compte tenu des indices inflationnistes de chaque État.

Le Groupe de travail a examiné une proposition présentée par la délégation française en vue d'élaborer de nouveaux critères régissant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité de manière à permettre de contester ce droit plus facilement. Dans un document présenté par la France, l'Espagne et la Commission européenne, il est considéré qu'en raison du droit de limitation quasiment inattaquable du propriétaire du navire, il était difficile au Fonds de 1992 d'intenter une action en recours contre les propriétaires de navires exploitant des navires sous-normes.

La plupart des délégations ont jugé qu'il ne serait pas approprié d'abaisser le seuil au-delà duquel le propriétaire perd le droit de limiter sa responsabilité pour améliorer la qualité globale du transport maritime, objectif que d'autres conventions internationales, qui prévoyaient des sanctions en cas de non-conformité à leurs dispositions, permettaient d'atteindre plus efficacement.

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation française selon laquelle il faudrait modifier les dispositions actuelles sur la canalisation de la responsabilité, qui excluent la possibilité de faire valoir des demandes d'indemnisation contre un certain nombre de parties (par exemple l'affréteur), de façon à revenir aux dispositions de canalisation prévues en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui excluaient seulement les demandes à l'encontre des préposés ou des mandataires du propriétaire du navire.

Pour plusieurs délégations, les avantages dont les victimes pouvaient bénéficier conformément aux dispositions en vigueur étaient d'une extrême importance, mais il était souhaitable d'examiner de plus près une proposition soumise par l'Italie, lors d'une réunion précédente du Groupe de travail, en vue d'inclure la responsabilité des affréteurs (généralement propriétaires de la cargaison) dans le régime d'indemnisation.

### **Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures et cotisation annuelle**

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation canadienne tendant à modifier la Convention de 1992 portant création du Fonds de

façon à ce que tous les États contractants soient tenus de s'acquitter d'une cotisation annuelle. De plus, faute de paiement de cette cotisation ou en cas de non-soumission par un État de son rapport sur les hydrocarbures à l'expiration d'un délai déterminé, la Convention portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur à l'égard de cet État.

D'après plusieurs délégations, il y aurait lieu d'établir une distinction entre les États n'ayant pas soumis leurs rapports respectifs sur les hydrocarbures et ceux qui ont soumis un 'rapport zéro', et il conviendrait de poursuivre les efforts consacrés à la recherche d'une méthode efficace qui permettrait de traiter la première question.

### **Amélioration du système de contributions**

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation d'observateurs de la Federation of European Tank Storage Associations (FETSA) (Fédération européenne des associations de stockistes indépendants) visant à trouver une solution équitable pour des réceptionnaires d'hydrocarbures qui contribuaient au Fonds de 1992 en application de la Convention de 1992 portant création du Fonds, bien que n'ayant aucun intérêt dans les hydrocarbures reçus puisqu'ils se contentaient de les stocker. Il a été noté que cette proposition faisait écho à une proposition formulée antérieurement par la délégation des Pays-Bas selon laquelle les définitions de 'cargaison donnant lieu à contribution' et 'réceptionnaire' devraient être identiques à celles qui figuraient dans 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, dite aussi Convention HNS).

Nombre de délégations ont déclaré qu'elles comprenaient les préoccupations de la Fédération européenne des associations de stockistes indépendants mais hésitaient à envisager une modification du système actuel, simple et efficace. Toutefois, il a été convenu que la question pourrait être réexaminée s'il était décidé de réviser les Conventions.

### **Définition du terme 'navire'**

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation du Royaume-Uni selon laquelle le Groupe devrait considérer deux options possibles en vue de modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la



responsabilité civile et lever toute ambiguïté, à savoir:

#### 1ère option

Modifier la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aux fins de ce qui suit:

- a) un navire-citerne spécialisé (c'est-à-dire un navire-citerne capable de transporter des hydrocarbures persistants et non persistants) est toujours un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
- b) la réserve figurant dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux bâtiments et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non persistants, et d'autres cargaisons.

#### 2ème option

Lever l'ambiguïté existante en modifiant l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et ainsi permettre une application plus efficace de la politique actuelle du Fonds:

*'Navire' signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, transportant effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.*

Plusieurs délégations sont convenues que la deuxième option tenait compte de la politique actuelle du Fonds de 1992 concernant les navires-pétroliers à l'état lège mais ont déclaré qu'elles seraient plus favorables à la première option dans le cas où il serait décidé de revoir le texte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

#### Application uniforme des Conventions

Le Groupe de travail a examiné un document présenté par l'Administrateur au sujet de certaines dispositions des Conventions de 1992 qui, selon lui, n'avaient pas toujours été appliquées d'une manière uniforme ou à propos desquelles des problèmes s'étaient posés du fait de la nature des rapports entre les Conventions et le droit national: canalisation de la responsabilité, question de la prescription, mise à exécution des jugements, compétence et répartition des montants disponibles pour indemnisation.

Le Groupe de travail a estimé que l'uniformité de la mise en vigueur et de l'application des Conventions était capitale aux fins d'un fonctionnement équitable du régime international d'indemnisation. Il a toutefois reconnu que la question était délicate étant donné que les tribunaux nationaux étaient souverains pour interpréter les Conventions, même si l'expérience nécessaire leur faisait souvent défaut. L'idée a été émise que si plus de renseignements étaient communiqués aux États Membres et aux tribunaux nationaux au sujet des décisions prises par les organes directeurs des FIPOL quant aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation et autres aspects de l'interprétation des Conventions, cela pourrait faciliter l'uniformité de l'interprétation et de l'application de ces dernières.

L'Administrateur a été chargé d'examiner plus avant la question de la mise en place d'une base de données concernant les décisions des tribunaux nationaux sur l'interprétation de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et les décisions importantes des Assemblées et des Comités exécutifs se rapportant à l'interprétation des Conventions et à la recevabilité des demandes.

Le Groupe de travail a approuvé le texte d'une résolution sur l'uniformité de l'interprétation et de l'application des Conventions de 1992 qui doit être soumis à l'Assemblée, pour examen. Le Conseil d'administration agissant au nom de l'Assemblée a adopté cette résolution en mai 2003 (voir la section 5).

#### Autres mécanismes de règlement des différends

Le Groupe de travail a examiné une proposition de la délégation du Royaume-Uni selon laquelle le Fonds devrait davantage inciter les demandeurs à recourir à la procédure d'arbitrage et préciser sa politique en matière d'arbitrage par le biais de modifications du Règlement intérieur et du Manuel des demandes d'indemnisation. Selon cette délégation, le Fonds de 1992 ne pourrait recourir à la procédure d'arbitrage que si l'arbitre tenait pleinement compte de la politique générale, des pratiques, des décisions et des précédents du Fonds et si aucune nouvelle question de principe n'était en jeu.

Il a été généralement souscrit à cette proposition mais il a été reconnu que si l'on devait

l'approfondir, il faudrait traiter un certain nombre de questions concrètes concernant la politique, les pratiques, les décisions et les précédents du Fonds.

#### **Recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes**

Le Groupe de travail a examiné une proposition des délégations de l'Italie, des Pays-Bas, de la Pologne, de l'Espagne et du Royaume-Uni visant à modifier le texte du Manuel des demandes d'indemnisation pour permettre le paiement d'une majoration ajoutée aux demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes afférents à l'équipement utilisé pour maîtriser et prévenir les dommages dus à la pollution. Il a été relevé que ces délégations avaient affirmé que cette majoration inciterait les États à entretenir du matériel spécialisé pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures et ainsi

réduire au minimum l'impact environnemental et les incidences financières de ceux-ci.

Plusieurs délégations ont estimé qu'il y avait lieu d'encourager les États à entretenir une capacité satisfaisante de lutte contre les hydrocarbures. Toutefois, cette proposition telle que rédigée n'a pas fait l'objet d'un soutien suffisant étant donné qu'il n'était pas possible de la mettre en vigueur sans modifier les Conventions. Cependant, il a été jugé nécessaire de procéder à un complément d'examen de la question d'après une proposition révisée.

#### **9.5 Poursuite des travaux**

Le Groupe de travail est convenu que les délégations intéressées poursuivraient de manière informelle les discussions sur différentes questions afin de permettre d'avancer. La prochaine réunion du Groupe est prévue pour février 2004.

## 10 LE FONDS COMPLÉMENTAIRE

Le Groupe de travail mis en place par l'Assemblée du Fonds de 1992 a élaboré un projet de Protocole visant à créer un troisième niveau facultatif d'indemnisation. En octobre 2001, l'Assemblée a approuvé un projet de Protocole soumis au Secrétaire général de l'OMI, et demandé à l'OMI d'organiser une Conférence diplomatique en vue d'examiner ce projet de Protocole dans les meilleurs délais.

La Conférence diplomatique, tenue en mai 2003, a adopté le Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Les principaux éléments du Protocole sont les suivants:

- En vertu du Protocole sera créée une nouvelle organisation intergouvernementale, le Fonds complémentaire international d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
- Tout État qui est partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds peut devenir partie au Protocole et, de ce fait, membre du Fonds complémentaire.
- Le Protocole s'appliquera aux dommages survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État qui est partie au Protocole et dans la zone économique exclusive (ZEE) de cet État.
- Le montant total des indemnités qui seront versées pour un sinistre déterminé sera de 750 millions de DTS (£625 millions ou US\$1 115 millions), y compris le montant dû en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.
- Les contributions annuelles au Fonds complémentaire seront versées, en ce qui concerne chacun des États Membres, par toute personne qui, au cours d'une quelconque année civile, a reçu des quantités totales d'hydrocarbures supérieures à 150 000 tonnes après que ceux-ci ont été transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet État. Toutefois, le système de contribution du Fonds complémentaire différera de celui du Fonds de 1992 dans la mesure où l'on considérera qu'un minimum d'un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution aura été reçu par an dans chaque État Membre.
- Le Protocole contient une disposition concernant le 'plafonnement', selon laquelle le montant global des contributions dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un État donné pendant une année civile donnée ne doit pas dépasser 20% du montant total des contributions mises en recouvrement. Les dispositions concernant le plafonnement s'appliquent jusqu'à ce que la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans les États Membres du Fonds complémentaire ait atteint 1 milliard de tonnes ou bien pendant une période de dix ans à compter de la date de l'entrée en vigueur du Protocole, si cette date est la plus rapprochée.
- Le Protocole entrera en vigueur trois mois après avoir été ratifié par au moins huit États qui auront reçu un total combiné de 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution au cours de l'année civile donnée.
- Le Fonds complémentaire ne versera des indemnités que pour les sinistres qui se seront produits après l'entrée en vigueur du Protocole.

La Conférence a adopté également une Résolution sur la création du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, demandant à l'Assemblée du Fonds de 1992 de donner mandat à l'Administrateur, étant entendu que tous les frais et dépenses encourus seront remboursés par le Fonds complémentaire:

- a) d'exécuter, en plus des fonctions qu'il exerce en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les tâches administratives nécessaires à la création du Fonds complémentaire conformément aux dispositions du Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à condition que cela ne porte pas indûment atteinte aux intérêts des États contractants à la Convention de 1992 portant création du Fonds;

- b) de prêter tout le concours nécessaire à la création du Fonds complémentaire;
- c) de procéder aux préparatifs nécessaires en vue de la première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire, qui doit être convoquée par le Secrétaire général de l'OMI;
- d) d'engager des négociations avec l'OMI afin de permettre au Fonds complémentaire de parvenir dès que possible à des arrangements administratifs appropriés;
- e) d'engager des négociations avec le Fonds complémentaire, en temps voulu, afin de parvenir à un arrangement qui réponde aux intérêts réciproques du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire et leur permette de partager un seul secrétariat, dirigé, le cas échéant, par le même Administrateur.

La Conférence a adopté en outre une Résolution sur l'examen des possibilités d'amélioration du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Dans cette résolution, la Conférence prie l'Assemblée du Fonds de 1992 d'examiner les améliorations à apporter à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. De plus, la Conférence prie instamment tous les États contractants à ces Conventions d'accorder une priorité élevée aux travaux en cours en vue d'une révision approfondie des Conventions. Enfin, elle prie l'Organisation maritime internationale d'examiner les résultats des délibérations tenues au

sein de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de prendre les mesures qu'elle jugera appropriées.

L'on espère que le Protocole relatif au Fonds complémentaire entrera en vigueur à la fin de 2004.

En octobre 2003, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné certaines propositions émises par l'Administrateur sur les préparatifs concernant l'entrée en vigueur du Protocole. L'Administrateur a été chargé de poursuivre l'étude des questions en jeu et de soumettre des propositions à l'Assemblée pour examen au cours d'une session future. L'Administrateur a été chargé également de fonder ses travaux préparatoires sur l'hypothèse selon laquelle le Fonds complémentaire aurait son siège à Londres et que le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire seraient administrés par un Secrétariat commun dirigé par un seul Administrateur. L'Administrateur a été chargé en outre de procéder à des consultations avec le Gouvernement du Royaume-Uni pour établir un accord de siège régissant les relations entre l'État hôte et le Fonds complémentaire tout en étudiant avec ce Gouvernement s'il y avait lieu de revoir l'accord de siège du Fonds de 1992 compte tenu de la nouvelle situation.

L'un des effets majeurs du Protocole 2003 sera que, dans presque tous les cas, il sera possible dès le début d'acquitter les demandes des États Parties au Protocole à hauteur de 100% du montant des dommages convenu entre le Fonds et la victime. Il ne sera donc pas nécessaire de procéder à des paiements au prorata au cours des premières phases du sinistre.

# 11 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

## 11.1 Renseignements d'ordre général

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont conféré à l'Administrateur le pouvoir général de conclure le règlement des demandes d'indemnisation et de verser les indemnités convenues dans les cas où il apparaît 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 d'un montant plus élevé, 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). Toutefois, les organes directeurs confèrent normalement à l'Administrateur le pouvoir très étendu de conclure le règlement de demandes d'indemnisation en l'habilitant à 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 effectuer des paiements provisoires avant le règlement d'une demande, lorsqu'il est nécessaire d'atténuer les trop grandes difficultés financières que peuvent connaître les victimes des sinistres de pollution. Ces procédures ont pour objet de diligenter l'indemnisation.

Des problèmes sont apparus concernant plusieurs sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont eu à connaître, dans le cadre desquels le montant total des demandes d'indemnisation dépassait ou risquait de dépasser le montant total disponible pour indemnisation. En vertu des Conventions, les Fonds sont tenus de faire en sorte que tous les demandeurs soient traités de la même manière. Les Fonds doivent parvenir à un juste équilibre entre le fait qu'il importe d'indemniser les victimes aussi rapidement que possible et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement. Dans un certain nombre de cas, les Fonds ont donc dû limiter les paiements destinés aux victimes à un pourcentage du montant approuvé de leurs demandes. Dans la plupart des cas, il a finalement été possible de relever le niveau des paiements à 100% après qu'il a été établi que le total des demandes recevables ne dépasserait pas le montant d'indemnisation disponible.

## 11.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation

Les FIPOL ne peuvent indemniser un demandeur que dans la mesure où 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 et il faut 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 créé par le Fonds de 1971 avait élaboré et codifié 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 estimé qu'il était indispensable d'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 concernant la recevabilité mais aussi, lorsque les demandes ne donnent lieu à aucune question de principe, à l'évaluation du préjudice ou dommage effectivement subi.

Les Fonds examinent chaque demande sur le fond, compte tenu 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 accords de règlement 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. La version la plus récente a été publiée en novembre 2002. Le Manuel des demandes d'indemnisation est disponible sur le site web des Fonds: [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org).

### 11.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

#### Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 2003

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 2003, 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 £323 millions (US\$578 millions).

L'annexe XVIII 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.

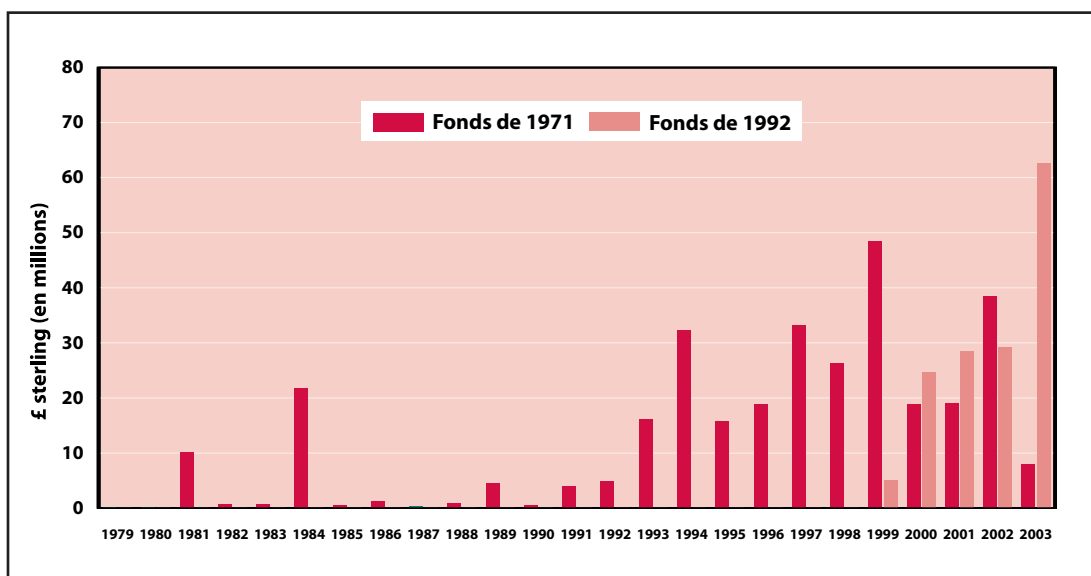
Le montant des indemnités réclamées au Fonds de 1971 à la suite de déversements d'hydrocarbures a considérablement augmenté au fil des ans. Dans plusieurs affaires récentes, le montant total des demandes soumises dépasse en effet largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans certains cas ont également été présentées des demandes qui, de l'avis du Fonds de 1971, ne relèvent pas de la définition des dommages par pollution énoncée dans les Conventions. De nombreuses autres demandes, 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 concernant plusieurs sinistres.

Le Fonds de 1971 a effectué des versements de plus de £2 millions à titre d'indemnisation ou de prise

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	£34,1 millions
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£45,7 millions
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7,2 millions
<i>Keumdong N°5<sup>3</sup></i>	République de Corée	1993	£10,9 millions
<i>Toyotaka Maru</i>	Japon	1994	£5,1 millions
<i>Sea Prince</i>	République de Corée	1995	£21,1 millions
<i>Yuil N°1</i>	République de Corée	1995	£15,2 millions
<i>Senyo Maru</i>	Japon	1995	£2,3 millions
<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	1996	£29,4 millions
<i>Nakhodka<sup>4</sup></i>	Japon	1997	£49,6 millions
<i>Nissos Amorgos<sup>3</sup></i>	Venezuela	1997	£6,2 millions
<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	1997	£8,2 millions

<sup>3</sup> Certaines demandes d'indemnisation de tiers sont en suspens.

<sup>4</sup> En outre, le Fonds de 1992 a versé £61,1 millions d'indemnités au titre du sinistre du *Nakhodka*.



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

en charge financière à la suite des sinistres énumérés dans la liste ci-contre.

Comme le montre le graphique situé ci-dessus, les sommes versées par le Fonds de 1971 chaque année, à titre d'indemnisation, ont été considérablement plus élevées ces dix dernières années qu'elles ne l'avaient été durant la période allant jusqu'à 1993.

### Sinistres non encore réglés par le Fonds de 1971

Au 31 décembre 2003, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour 17 sinistres intéressant le Fonds, survenus avant le 24 mai 2002, date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur. La situation à l'égard de trois sinistres majeurs est résumée ci-dessous.

En ce qui concerne le sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996), des indemnités se chiffrant à £36,8 millions ont été versées à quelque 800 demandeurs, montant dont l'assureur du propriétaire du navire a payé £7,4 millions et, le Fonds de 1971, £29,4 millions. Un certain nombre de demandeurs ont saisi les tribunaux de leurs demandes, mais toutes, à l'exception de l'une

d'entre elles, ont depuis lors été soit réglées, soit retirées de la procédure. Une demande que le Fonds de 1971 avait rejetée a fait l'objet d'une action en justice mais le tribunal a décidé qu'elle n'était pas recevable. 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. Du fait d'un accord de règlement à l'amiable conclu en 2003, le Fonds de 1971 a recouvré £20 millions.

Au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), des demandes ont été approuvées pour un montant de US\$24,4 millions. Des demandes correspondant à des montants importants ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux vénézuéliens. Compte tenu de l'incertitude relative au montant total des demandes, les paiements sont actuellement limités à 65% du préjudice ou dommage subi par chaque demandeur.

Pour ce qui est du sinistre du *Pontoon 300* (Émirats arabes unis, 1998), 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 £817 000, soit 75% des montants approuvés des demandes ayant fait l'objet d'accords de règlement.

## 11.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

### Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1992 entre 1996 et 2003

Depuis sa création en mai 1996, le Fonds de 1992 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 25 sinistres ou pourrait le faire à l'avenir. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à £149,7 millions.

Le Fonds de 1992 a versé plus de £2 millions pour indemnisation ou prise en charge financière au titre des sinistres répertoriés ci-dessous:

Navire	Lieu de sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1992
<i>Nakhodka</i> <sup>5</sup>	Japon	1997	£61,1 millions
<i>Erika</i>	France	1999	£48,7 millions
<i>Prestige</i>	Espagne	2002	£39,9 millions

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

Au 31 décembre 2003, on comptait dix sinistres survenus avant 2003 et qui avaient donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992, ou pourraient le faire à l'avenir, les plus gros sinistres étant ceux de l'*Erika* et du *Prestige*.

L'*Erika* (France, 1999), qui transportait 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 présentées. Le montant total des demandes dépasse le montant total disponible 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. Environ 6 800 demandes ont été reçues et des indemnités d'un montant total de £56,9 millions ont été versées pour 5 426 d'entre elles. De ce

montant, l'assureur du propriétaire du navire a payé £8,2 millions et, le Fonds de 1992, £48,7 millions.

Le *Prestige* (Espagne, 2002), qui transportait 77 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est brisé en deux au large de la côte de Galice (Espagne) et a laissé s'échapper une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures. L'on estime que les sections avant et arrière, qui reposent par environ 3 500 mètres de fond, contiennent encore de grandes quantités d'hydrocarbures. Des navires espagnols et neuf navires d'autres pays européens ont effectué une opération de nettoyage de grande envergure au large. Les hydrocarbures ont atteint également la côte atlantique française. De plus, ils ont pénétré dans les eaux portugaises mais, au 31 décembre 2003, ils n'avaient pas atteint le littoral portugais. L'assureur P & I du propriétaire du navire et le Fonds de 1992 ont ouvert un bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne, en Espagne, et un autre à Bordeaux, en France. Des demandes d'indemnisation ont été déposées en Espagne pour des montants très élevés, et, en France, pour des montants relativement modestes. De nouvelles demandes devraient être présentées.

À sa session d'octobre 2003, l'Assemblée a examiné la question de savoir s'il serait possible de verser des avances au Gouvernement espagnol. Concernant la décision de l'Assemblée, il conviendrait de se reporter à la section 15.13. Conformément aux instructions de l'Assemblée, l'Administrateur a procédé à une évaluation provisoire d'une demande du Gouvernement espagnol de €383,7 millions (£270 millions). Il a également fait une estimation provisoire du total des dommages recevables en Espagne. D'après ces estimations, et tel qu'autorisé par l'Assemblée, en décembre 2003 le Fonds de 1992 avait versé au Gouvernement espagnol la somme de €57,5 millions (£40 millions).

### Sinistres survenus en 2003 dans le cadre desquels le Fonds de 1992 a été amené à intervenir

En 2003, le Fonds de 1992 est intervenu dans le cadre de six nouveaux sinistres qui pourront ou pourraient donner lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992; cinq sont survenus en République de Corée et un dans la Fédération de Russie. Malgré leur gravité pour les personnes touchées par les déversements, ces sinistres n'ont pas entraîné de dommages par pollution très étendus.

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



## 12 L'AVENIR

La célébration, en 2003, du 25<sup>ème</sup> anniversaire de la création du Fonds de 1971 a été l'occasion non seulement d'évaluer ce qui avait été accompli dans le cadre du régime international d'indemnisation mais aussi d'envisager l'avenir. Il a été généralement admis que dans la plupart des cas ce régime avait fonctionné de manière satisfaisante mais il importe que les États Membres du Fonds prennent les mesures nécessaires pour garantir que le régime international d'indemnisation se développe de façon à répondre aux besoins de la société du 21<sup>ème</sup> siècle. Certaines mesures ont déjà été prises à cet effet.

Le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire d'indemnisation fournira une indemnisation complémentaire au-delà de l'indemnisation prévue par les Conventions de 1992 relatives aux dommages dus à la pollution dans les États qui auront adhéré au Protocole. L'on espère que ce Protocole entrera en vigueur à la fin de 2004, et le Secrétariat procède actuellement aux préparatifs visant à la mise en place du Fonds complémentaire.

Le Groupe de travail qui a préparé le projet de Protocole relatif au Fonds complémentaire poursuivra, en 2004, ses délibérations sur la nécessité d'améliorer le régime international d'indemnisation.

Le sinistre du *Prestige*, qui s'est produit au large de la côte nord-ouest de l'Espagne en novembre 2002, est l'un des plus graves sinistres dont les Fonds ont eu à s'occuper au fil des années, et il continuera d'entraîner une lourde charge de travail pour le Fonds de 1992. Celui-ci s'occupe encore de plusieurs sinistres survenus 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 sinistres.

L'abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds n'entraîne pas la liquidation immédiate du Fonds de 1971, lequel, avant de pouvoir être liquidé et dissous, doit s'acquitter de ses obligations concernant les sinistres en souffrance. 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 il est probable qu'un certain nombre de ces sinistres seront réglés à la fin de 2004.

L'on s'attend à ce que le nombre de membres du Fonds de 1992 continue d'augmenter en 2004, 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 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 2004, le Secrétariat examinera en particulier les dispositifs administratifs qui seront nécessaires à la mise en place du Fonds SNPD.





## 13 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2003

Le Rapport donne dans cette section des renseignements sur les sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2003, retraçant l'évolution des différentes affaires au cours de l'année 2003 et indiquant la position adoptée par les organes directeurs à l'égard des demandes d'indemnisation.

Il ne s'agit pas de rapporter intégralement les débats des organes directeurs. Ces débats sont repris dans les comptes rendus des décisions des réunions des organes directeurs; ces comptes rendus sont disponibles sur le site Internet des FIPOL ([www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)).

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 2003, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992, pour lesquelles les conversions ont été faites selon le taux de change applicable à la date de l'achat des devises.

Les chiffres présentés dans ce Rapport concernant les demandes d'indemnisation, les accords de règlement et les paiements visent à donner une vue d'ensemble du bilan des différents sinistres et peuvent ne pas correspondre exactement aux chiffres figurant dans les états financiers des Fonds.



*Plongeurs réparant les barrages utilisés pour lutter contre le sinistre du Jeong Yang*

# 14 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

## 14.1 VISTABELLA

(Caraiïbes, 7 mars 1991)

### Le sinistre

Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago, 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 (£255 000). 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.

### Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 a versé des indemnités s'élevant à FF8,2 millions ou €1,3 million (£988 000) 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.

### Procédures judiciaires

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), 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. L'assureur a 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 2 000 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 FF8,2 millions ou €1,3 million (£988 000) 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. Des audiences du tribunal ont eu lieu en novembre 2002 et novembre 2003; une nouvelle audience est prévue pour janvier 2004.

## 14.2 AEGEAN SEA

(Espagne, 3 décembre 1992)

### Le sinistre

Par gros temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (56 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de brut, s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière est restée en grande partie intacte. Des assistants maritimes travaillant à partir du littoral ont récupéré les hydrocarbures restés dans la section arrière. On ne connaît pas la quantité déversée mais il semble que la majorité de la cargaison ait été consumée par l'incendie ou se soit dispersée en mer. Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits, 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

Des demandes d'un montant total de Ptas 48 187 millions (£203 millions) ont été soumises devant les tribunaux pénal et civil.

Étant donné l'incertitude relative au montant total des demandes, le Comité exécutif avait 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.

En septembre 2002, des indemnités de Ptas 1 905 millions (£8,5 millions) avaient été versées au titre de 838 demandes qui avaient fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable, montant dont l'assureur du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club), avait acquitté 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 avait déclaré que le capitaine et le pilote étaient tous deux coupables de négligence grave. Chacun avait été condamné à une amende de Ptas 300 000 (£1 300). Le capitaine, le pilote et l'État espagnol avaient fait appel du jugement mais, en juin 1997, la cour d'appel avait confirmé le jugement.

### Décisions des tribunaux concernant les demandes d'indemnisation

Si un demandeur n'a pas apporté les preuves du montant du dommage subi, 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 du dommage subi. 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 (£3,5 millions), étaient étayées par des éléments de preuve suffisants. Toutes les autres demandes, d'environ Ptas 16 110 millions (£68 millions), ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement.

### Montant maximal à verser 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 (£4,8 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 hauteur du montant fixé par le tribunal.

La conversion du montant maximal payable en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS, devrait être faite suivant le même taux que celui appliqué pour la conversion du montant de limitation du propriétaire du navire. Compte tenu de cela, le montant maximal d'indemnisation payable dans le cadre du 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 est de Ptas 9 513 473 400 (£40 millions).

### Accord de règlement global

Trois grandes questions 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.

Concernant ces questions, il conviendrait de se reporter au Rapport annuel 2002, pages 44 à 46.

En juin 2001, le Conseil d'administration a autorisé 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. En juillet 2001, l'Administrateur a adressé une offre officielle aux fins d'un accord de ce type. Selon cette offre, la conclusion de l'accord dépendait du retrait par les demandeurs des actions en justice qu'ils avaient intentées, représentant au moins 90 % du montant total revendiqué en justice.

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. Au 30 octobre 2002, le Gouvernement espagnol avait 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 de règlement conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club 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 la cour d'appel de La Corogne, s'élevait à Ptas 9 000 millions (£38 millions).
- 2 Le montant exigible du Fonds de 1971 par l'État espagnol, déduction faite de certaines sommes, s'élevait à Ptas 6 386 921 613 (£24,4 millions).
- 3 En outre, le Fonds de 1971 s'engageait à verser aux victimes dont les demandes ne

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

- 4 Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'engageait 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.

Cet accord a été signé à Madrid le 30 octobre 2002. Le 1er novembre 2002, conformément à cet accord, le Fonds de 1971 a payé au Gouvernement espagnol un montant de €38 386 172 correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208).

Cet accord conclu avec le Gouvernement espagnol ne couvrait pas les demandes dont le montant avait été approuvé initialement, mais dont seulement 40% avaient été versés aux demandeurs. Entre novembre 2002 et septembre 2003, le Fonds de 1971 a donc versé à ces demandeurs un montant de €1 019 528 (Ptas 169 635 250 ou £641 986).

En décembre 2002, le Fonds de 1971 a payé €1 672 000 correspondant à Ptas 278 197 307 (£1,1 million) 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 formée par le UK Club pour €4 255 361, correspondant à Ptas 708 032 614 (£2,9 millions), au titre des mesures de sauvegarde, a été honorée au début de 2003.

Le montant total des paiements effectués par le Fonds de 1971 au titre des indemnités et de la prise en charge financière dans le cadre de ce sinistre a été de £34 162 518.

La seule question en suspens est l'harmonisation de la répartition des coûts engagés par le Fonds de 1971 et le UK Club pour le recrutement d'experts et le fonctionnement du bureau commun établi à La Corogne conformément au Mémoire d'accord signé par l'International

Group of P&I Clubs et le Fonds de 1971, proportionnellement à leurs dernières responsabilités respectives dans le cadre de ce sinistre. La répartition de ces coûts a été établie à titre provisoire à raison de 50% chacun. Cependant, le montant payable par le Fonds aurait dû être d'environ 87%. Selon cette harmonisation, le Fonds de 1971 a versé la somme de £868 000 au UK Club en décembre 2003.

### 14.3 BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

#### Le sinistre

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

#### Demandes d'indemnisation

##### Situation générale

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 £51,9 millions, dont le Fonds de 1971 a payé £45,7 millions et, l'assureur du propriétaire du navire, £6,2 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 de première instance a rendu sa décision en 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 la demande 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. Des audiences ont eu lieu en avril et en septembre 2002. Le tribunal a rendu sa décision en mai 2003. Il n'a pas accepté l'élément de preuve de la Shetland Sea Farms selon lequel un contrat avait été établi pour la fourniture de smolts qui obligeait la société à payer, indépendamment des fausses lettres. Le tribunal a considéré que cet élément de preuve révélait que la direction de la société avait participé à un plan frauduleux, et il a renvoyé l'affaire au Procureur général écossais pour qu'il détermine s'il y avait lieu d'engager une action au pénal à l'encontre de trois témoins de Shetland Sea Farms. Néanmoins, le tribunal a autorisé la poursuite de la procédure, limitée à une réclamation fondée sur une perte de profits de la Shetland Sea Farms dans la mesure où cette société pouvait établir le nombre probable de smolts qui auraient été introduits aux Shetland s'il n'y avait pas eu le sinistre du *Braer*. Le propriétaire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette partie de la décision du tribunal au motif que la revendication d'une perte de profits reposait sur le nombre et le coût des smolts tels qu'indiqués dans la réclamation fondée sur les prétendus contrats dont il avait été déterminé qu'ils étaient faux. Le recours sera introduit en juin 2004.

Toute somme déterminée par une décision de justice finale sera versée par le Skuld Club.

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

En septembre 1997, le tribunal 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 examiné la question de savoir si le propriétaire du navire était ou non habilité à limiter la sienne.

### **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 du navire), 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.



*Keumdong N°5: la protection des installations aquacoles contre les hydrocarbures est un défi majeur*

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 la 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. Un paiement de £6 656 est en attente en ce qui concerne un demandeur avec lequel il n'a pas été possible d'entrer en contact.

#### 14.4 KEUMDONG N°5

*(République de Corée, 27 septembre 1993)*

##### **Le sinistre**

La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec un autre navire près de Yeosu, sur la côte sud de la République de Corée, laissant s'échapper une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes.

##### **Demandes d'indemnisation**

L'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont conclu un accord de règlement concernant les demandes d'indemnisation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant total de Won 7 503 millions (£3,9 millions). La plupart des demandes présentées par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture ont été approuvées à hauteur de Won 8 719 millions (£4,5 millions).

L'association de pêcheurs de Yeosu et environ 900 de ses membres ont engagé une action en justice

contre le Fonds de 1971 en mai 1996, pour un montant total de Won 18 803 millions (£8,8 millions). D'après les experts du Fonds de 1971, les demandes étaient exagérées et insuffisamment étayées. Le Fonds a rejeté plusieurs demandes formées par des propriétaires d'embarcations de pêche, du fait que ceux-ci ne possédaient pas d'autorisation de pêche valide au moment du sinistre. Le Fonds a soutenu que les recettes provenant de pêcheurs dont les embarcations n'étaient pas immatriculées et qui n'étaient pas munis d'un permis de pêche étaient illicites et que les demandes au titre des activités de ces pêcheurs étaient irrecevables.

Le tribunal de première instance a prononcé un jugement en janvier 1999 concluant que les demandeurs, y compris ceux qui n'étaient pas immatriculés et n'avaient pas de permis, avaient effectivement subi des dommages dus à la pollution mais il a rejeté le calcul du manque à gagner effectué par les demandeurs en raison de l'absence d'information, du caractère peu fiable des éléments de preuve fournis, 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 ainsi que du préjudice moral. Le montant total accordé par le tribunal se chiffrait à Won 1 571 millions (£740 000).

Le Fonds de 1971 a fait appel de la décision d'attribuer des indemnités aux pêcheurs sans permis, et au titre du préjudice moral au lieu du préjudice économique. La cour d'appel a renversé le jugement du tribunal de première instance. Examinant la question de savoir si les demandes au titre du préjudice moral étaient recevables, elle a estimé qu'il ne devrait pas y avoir de différence concernant l'application des Conventions entre les États contractants et que la législation coréenne ne devrait prévoir que les pertes au titre du préjudice économique et des dommages aux biens. Pour ce qui est des demandes relatives aux activités de pêche effectuées par des pêcheurs dont les embarcations n'étaient pas immatriculées et qui n'avaient pas de permis, la cour d'appel s'est également reportée à la position spécifique du Fonds de 1971 et a soutenu qu'une interprétation restrictive de la notion de 'dommage par pollution' serait plus proche des normes internationales. Elle a donc décidé que les recettes des demandeurs travaillant sans permis ou qui n'étaient pas immatriculés en application de la législation

coréenne sur la pêche, devraient être considérées illicites et ne pouvaient donc pas figurer dans le calcul des indemnités. La cour d'appel a soutenu la décision du tribunal de première instance relative au manque à gagner dû à une interruption des activités en raison du nettoyage des zones de pêche autorisées et des exploitations piscicoles, et elle a ordonné au Fonds de payer une somme de Won 143 millions (£67 000).

Comme la position du Fonds sur les questions de principe avait été acceptée, le Fonds n'a pas fait appel de la décision de la cour d'appel. Les membres de l'association de pêcheurs n'ont pas fait appel de la décision à titre individuel mais 36 associations villageoises de pêcheurs ont fait appel auprès de la Cour suprême, demandant réparation pour Won 2 756 millions (£1,3 million). La Cour suprême devait rendre son jugement début 2004.

## 14.5 ILIAD

(Grèce, 9 octobre 1993)

Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce) et quelque 300 tonnes de brut léger syrien se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et le déversement a été assez rapidement nettoyé.

### Procédures judiciaires

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 (£3 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 (£6,3 millions), plus un montant de Dr 378 millions ou €1,1 million (£770 000) au titre du préjudice moral.

En mars 1994, le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Le liquidateur n'a pas terminé son examen.

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 (£2,1 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.

#### 14.6 SEA PRINCE

(République de Corée, 23 juillet 1995)

##### Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué près de Yeosu (République de Corée), ce qui a provoqué un déversement d'environ 5 000 tonnes de brut d'Arabie.

##### Demandes d'indemnisation

La plupart des demandes d'indemnisation ont été approuvées dans les trois ans qui ont suivi le sinistre, pour Won 50 000 millions (£23 millions), dont le Fonds de 1971 a versé Won 31 700 millions (£17 millions) et, l'assureur du propriétaire du navire, Won 18 300 millions (£10 millions). Le montant versé par l'assureur correspond au montant de limitation applicable au *Sea Prince*, comme convenu entre le Fonds de 1971 et l'assureur.

Le Fonds de 1971 a versé à l'assureur du propriétaire du navire une prise en charge financière de Won 7 411 millions (£4,1 millions) conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Un total de 207 demandes d'un montant de Won 5 321 millions (£2,5 millions) soumises par 194 demandeurs de l'association de pêcheurs de Yeosu (FCU) ont fait l'objet d'actions en justice contre le Fonds de 1971. En décembre 2001, le tribunal de première instance a prononcé des jugements sur les demandes d'indemnisation ci-dessus, accordant à 31 demandeurs un montant total de Won 1 438 millions (£675 000) plus des intérêts. Le tribunal a rejeté les demandes des 163 demandeurs restants.

À sa session d'avril/mai 2002, le Conseil d'administration 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 concernant les exploitations d'aquaculture sans permis et le propriétaire d'un bateau de pêche qui opérait sans autorisation. Aux fins de la suspension de l'exécution provisoire du jugement, le Fonds de 1971 a déposé en février 2002 une somme de Won 2 060 millions (£1,1 million), qui représente la somme accordée dans le cadre des jugements, plus les intérêts. Le tribunal a ensuite rendu une décision de suspension de l'exécution des jugements. L'association de pêcheurs de Yeosu a fait appel du jugement relatif à sa demande 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, il conviendrait de rejeter les demandes au titre de la pêche et des exploitations d'aquaculture sans permis. Au sujet des demandes au titre de 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 d'un typhon ou de 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. De plus, même si les sommes versées par le Fonds de 1971 aux pêcheurs avaient compris la commission sur les ventes, le fait d'avoir procédé à ces versements ne revenait pas à payer l'association de pêcheurs et le Fonds n'était donc pas exonéré de ses dettes envers celle-ci. 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 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 de pêcheurs de Yeosu en vue 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. Compte tenu de ces discussions, l'association de pêcheurs est convenue avec le Fonds d'un montant de Won 72,3 millions (£38 000) au titre des pertes, sous réserve de la décision du tribunal concernant la recevabilité de la demande.

En décembre 2002, la cour d'appel a rendu une décision de conciliation selon laquelle elle acceptait pour Won 72,3 millions (£38 000) 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 de pêcheurs de Yeosu a décidé de même. Le Fonds de 1971 a par la suite versé à celle-ci un montant total de Won 99,2 millions (£52 000), intérêts compris.

En mars et avril 2003, la cour d'appel a tenu des audiences de conciliation au cours desquelles elle a demandé au Fonds de 1971 de réexaminer sa position concernant les demandes au titre des élevages des poissons en cage et des élevages d'ormeaux. Lors d'une audience ultérieure, le Fonds a proposé qu'en reconnaissance du fait que les exploitations de poissons en cage avaient été davantage mazoutées que les autres exploitations atteintes par la pollution, il devrait être accordé aux demandeurs des montants supplémentaires pour les frais de nettoyage de façon à inclure les pontons flottants servant de support aux cages de poissons. Le Fonds a en outre proposé d'accorder 15 jours supplémentaires, soit une interruption des activités de 4 mois et demi au total, pour tenir compte de la durée entière des opérations de nettoyage. Pour ce qui est de l'élevage des ormeaux, le Fonds a proposé d'accorder des indemnités au titre des frais de gestion et du coût

de la main-d'œuvre résultant de l'interruption des activités due à la présence d'hydrocarbures à proximité des exploitations en cause.

En mai 2003, la cour d'appel a rendu une décision relative à une recommandation d'accord de règlement fondée sur les propositions du Fonds. La cour n'a pas reconnu la demande portant sur la mortalité des poissons en cage présentée par les demandeurs. Le montant total attribué aux demandeurs était de Won 18,2 millions (£9 300). Après le paiement de ce montant aux demandeurs, le Fonds de 1971 a recouvré la somme qu'il avait déposée devant la cour d'appel.

Il n'y a aucune demande en souffrance au titre du sinistre du *Sea Prince* et le Fonds de 1971 ne sera pas tenu d'effectuer d'autres paiements.

## 14.7 YEO MYUNG

(République de Corée, 3 août 1995)

### Le sinistre

Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb) a abordé un remorqueur qui tirait une barge de sable près de l'île de Geoje (République de Corée), déversant environ 40 tonnes de fuel-oil lourd.

### Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des pertes subies dans les secteurs de la pêche et du tourisme ont été approuvées pour un montant total de Won 1 554 millions (£1 035 000).

La seule demande en suspens, qui se chiffrait à Won 335 millions (£160 000), est frappée de prescription étant donné que le demandeur n'a pas engagé d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans les six ans à compter de la date du sinistre.

En mars 2002, le Fonds de 1971 a demandé au tribunal chargé de la procédure en limitation d'émettre une décision d'évaluation pour permettre la répartition du fonds de limitation. L'on espère que le tribunal rendra sous peu une décision d'évaluation fondée sur le calcul des demandes effectué par le Fonds. Les avocats du Fonds en Corée ont précisé que le délai de prescription de six ans ayant expiré, le Fonds de 1971 ne sera pas tenu de verser d'autres indemnités en Corée.

Quand la procédure en limitation sera terminée, le Fonds de 1971 devra verser une prise en charge financière à l'assureur du propriétaire du navire conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

## 14.8 YUIL N°1

(République de Corée, 21 septembre 1995)

### Le sinistre

Le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) s'est échoué sur une île au large de Busan (République de Corée). Il a été renfloué mais, alors qu'il était remorqué vers le port de Busan, il a sombré par 70 mètres de fond. L'échouement et le naufrage du navire ont entraîné le déversement de quelque 2 000 tonnes d'hydrocarbures. Environ 670 tonnes d'hydrocarbures restés à bord de l'épave ont été récupérés ultérieurement.

### Demandes d'indemnisation

Les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, y compris l'enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave, et au titre des pertes subies dans le secteur de la pêche ont été approuvées dans les trois ans qui ont suivi la date du sinistre, pour un montant total de Won 25 726 millions (£15,2 millions).

### Actions en justice

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation devant le tribunal de district de Busan en avril 1996. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£120 000).

Des demandes au titre de la pêche, pour un montant total de Won 60 000 millions (28 millions), ont été présentées auprès du tribunal chargé des procédures en limitation. 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 pertes subies dans le secteur de la pêche mais il a estimé que 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. Le Fonds de 1971

et l'assureur du propriétaire du navire ont fait opposition à cette décision du tribunal.

La plupart des demandeurs qui avaient déposé leurs demandes dans le cadre de la procédure en limitation ont également demandé réparation contre le Fonds de 1971 dans le cadre d'une action séparée mais pour des montants moins élevés dans le plus grand nombre de cas. Le montant total demandé au titre des actions séparées était de Won 14 399 millions (£6,8 millions). Entre novembre 2002 et juillet 2003, la majeure partie des demandeurs dont les demandes étaient en suspens ont accepté des accords de règlement à l'amiable. De ce fait, des demandes d'un montant total de Won 13 466 millions (£7 millions) ont été approuvées pour Won 1 428 millions (£743 000) intérêts compris. Le Fonds de 1971 a également versé Won 24 millions (£12 500) pour les dépenses engagées par une association de pêcheurs ayant aidé à la présentation des demandes.

Le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire sont à présent subrogés pour la totalité des demandes présentées dans le cadre de la procédure en limitation. Cependant, le fonds de limitation n'a pas encore été constitué et le montant de limitation en Won n'a donc pas encore été fixé.

En vertu de l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (telle que modifiée par le Protocole de 1976 s'y rapportant), le montant de limitation applicable dans l'affaire du *Yuil N°1* devrait être converti dans la monnaie nationale par rapport au droit de tirage spécial à la date de constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire. Étant donné le long 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 décidé, à sa session d'octobre 2003, d'autoriser l'Administrateur à convenir avec l'assureur du propriétaire du navire d'un taux de change entre le DTS et le Won qui permettrait de fixer le montant du fonds de limitation applicable au *Yuil N°1*.

Le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire décident actuellement du montant de limitation applicable en vue de régler toutes les questions en suspens, y compris le paiement de la prise en charge financière et la répartition du coût des experts.

## 14.9 SEA EMPRESS

(Royaume-Uni, 15 février 1996)

### Le sinistre

Le 15 février 1996, le navire-citerne libérien *Sea Empress* (77 356 tjb), qui transportait 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 renfloué, le pétrolier s'est échoué plusieurs 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 boulettes de goudron ont atteint la République d'Irlande et l'on a procédé à un nettoyage limité sur les plages polluées.

La pêche a été provisoirement interdite dans certaines zones souillées par les hydrocarbures.

### Demandes d'indemnisation

Mille trente-quatre demandeurs ont présenté des demandes d'indemnisation pour un montant total de £49,3 millions. Des indemnités d'un montant total de £36,8 millions, dont £7,4 millions ont été payés par l'assureur du propriétaire du navire (Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club)), et £29,4 millions par le Fonds de 1971, ont été versées à 797 demandeurs. Le tribunal a rejeté une demande; les autres demandes ont été retirées de la procédure.

### Procédures judiciaires contre le Fonds de 1971

Des procédures judiciaires ont été engagées contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 concernant la plupart des demandes d'indemnisation pour lesquelles il n'avait pas été possible de parvenir à un accord avant l'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.

Cinquante-neuf assignations avaient 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 signifiées. À la fin de 2002, toutes les demandes en attente avaient été soit approuvées, soit interrompues, soit encore retirées de la procédure, à l'exception des demandes mentionnées ci-dessous.

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

Le Fonds 1971 et le Skuld Club avaient rejeté une demande de £645 000 émanant d'une entreprise de transformation de bulots basée dans le Devon, 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 sa décision relative à l'affaire *Landcatch* dans le cadre du sinistre du *Braer* (voir le Rapport annuel 1999, pages 57 et 58), à savoir que cette demande était secondaire, dérivée, relationnelle et/ou indirecte et, de ce fait, trop éloignée de la pollution.

Le demandeur avait été autorisé à faire appel au motif que l'affaire posait des questions de principe d'une importance générale concernant l'évolution du droit positif. Après une audience tenue en janvier 2003, la cour d'appel, composée de trois juges, a, dans un jugement unanime rendu en février 2003, débouté l'appel, soutenant la décision de la Haute Cour de justice de rejeter la demande.

La cour d'appel, dans son jugement, suivant le raisonnement relatif à l'affaire *Landcatch*, a affirmé que les pertes subies ne relevaient pas de la loi sur la marine marchande de 1995. Les raisons avancées par la cour d'appel pouvaient se résumer comme suit:



*À la suite de l'échouement du Sea Empress, le Fonds de 1971 a engagé une action en recours contre l'autorité portuaire de Milford Haven*

La cour a tenu compte du fait que le demandeur ne participait à aucune activité locale dans la zone géographique de la pollution et que les pertes qu'il avait subies étaient dues à son incapacité de procéder à la transformation et au conditionnement des bulots et aux livraisons des bulots traités et conditionnés, en des points situés loin des zones contaminées. Les pertes du demandeur, comme celles du demandeur dans l'affaire Landcatch, étaient dues au fait que les personnes avec lesquelles il avait (ou avec lesquelles, sans l'interdiction de pêche, il aurait) commercé n'étaient pas en mesure de mener à bien leurs opérations dans la zone désignée. La cour a déclaré qu'il s'agissait là de préjudices économiques secondaires, ne relevant pas du cadre prévu dans une législation axée sur la contamination géographique et ses conséquences. La cour a estimé raisonnable de supposer que l'intention des États contractants, parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds, était d'indemniser intégralement (pour autant que cela était possible dans les limites du Fonds de 1971) les demandeurs ayant établi un lien de causalité entre les préjudices subis

et la contamination. La cour a considéré compatible avec cette intention l'indemnisation intégrale par le Fonds des demandeurs proches de la pollution, excluant ainsi de la participation au fonds commun les demandeurs éloignés. Il fallait certainement établir une ligne de démarcation entre les demandes, de façon à inclure certaines d'entre elles et à exclure les autres. La demande en question se trouvait exclue. Toutefois, la cour d'appel n'a pas jugé approprié de proposer de ligne directrice sur l'examen du lien éventuel de causalité, applicable par le Fonds dans le cadre de ses décisions futures. Le champ d'action précis des obligations du Fonds en vertu de cette législation serait au mieux déterminé selon chaque cas d'espèce.

#### **Demande formée par le propriétaire d'une école de planche à voile et de sports nautiques**

Une demande de £226 196, qui avait été présentée au titre du manque à gagner subi par le propriétaire d'une école de planche à voile et de sports nautiques en 1996, 1997 et 1998, a été retirée à la suite de la décision prise par la cour d'appel au sujet de la demande de l'entreprise de transformation de bulots.



### **Demandes formées au titre des frais juridiques et des honoraires d'experts**

Il a été donné suite à 12 demandes, de £627 000, au titre des frais juridiques et des honoraires d'experts. Elles ont été approuvées à raison de £324 000. Ce montant a été honoré en août 2003.

### **Action en recours intentée par le Fonds de 1971**

En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait engager une action en recours contre l'autorité portuaire de Milford Haven. En 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 faisaient valoir leurs demandes de £3,9 millions. Depuis lors, une somme supplémentaire de £2,5 millions a été versée à 20 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 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 dans le cadre du traitement des demandes et de la poursuite de l'action en recours. Tout solde sera versé au Skuld Club. Le Fonds de 1971 indemniserà 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.

Le Fonds de 1971 a soutenu que l'autorité portuaire n'avait pas pris les mesures raisonnables voulues pour éviter le risque d'échouement d'un navire-citerne chargé et le déversement d'hydrocarbures, et, plus particulièrement, qu'elle n'avait pas étudié comme il l'aurait fallu le risque d'échouement d'un navire-citerne en charge et de grave pollution par les hydrocarbures susceptible d'en résulter; de plus, elle n'avait pas mis en place de procédure visant à lutter contre ce risque ou à minimiser celui-ci. 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 a également été allégué que les mesures prises par l'autorité portuaire face à l'échouement du navire étaient ponctuelles, improvisées et négligentes et avaient entraîné le déversement de quelque 69 300 tonnes de pétrole brut dans le port.

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 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 économiques 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 autre 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, 1995) 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 faire face à l'échouement d'un navire-citerne en charge.
- 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 survenus 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 de la pollution pour qu'il soit possible d'obtenir réparation auprès de l'autorité portuaire.

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

- a) L'autorité portuaire ne pouvait pas se référer à la section 22 8) de la loi de 1987 sur le pilotage pour affirmer qu'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'.

- b) L'autorité portuaire ne pouvait pas soutenir qu'elle n'était 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 a contesté l'affirmation de l'autorité portuaire selon laquelle la majeure partie du dommage par pollution allégué était due 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 pouvait 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.

En février 2003, le Fonds de 1971 a demandé au tribunal l'autorisation de modifier sa demande après expiration du délai de prescription, de façon à y ajouter que les actes ou omissions de l'autorité portuaire avaient causé des dommages à autrui, ce qui est une notion de droit public. L'autorité portuaire a fait opposition à cette requête mais le tribunal a accordé au Fonds de 1971 l'autorisation de modifier sa demande.

Il a été établi que le jugement aurait lieu auprès du tribunal maritime en juin et juillet 2004. Huit semaines ont été prévues pour cette procédure.

Comme cela est stipulé en droit anglais, les deux parties ont procédé à une ample divulgation des documents, à savoir que les documents relatifs aux questions posées en l'espèce, en possession de chacune des parties ou en son pouvoir, ont été divulgués à l'autre partie. Les parties ont également échangé des déclarations de témoins.

#### Règlement de l'action en recours intentée par le Fonds de 1971

En février 2003, le Fonds de 1971 et l'autorité portuaire ont accepté la proposition du tribunal selon laquelle les parties devraient étudier la possibilité d'un accord de règlement dans le cadre d'une médiation. Celle-ci a eu lieu début octobre 2003.

Lors de la médiation, les parties sont convenues qu'il était de leur intérêt mutuel de résoudre cette affaire pour éviter un litige long et coûteux. Cependant, l'Administrateur a précisé à l'autorité portuaire qu'il n'avait pas le pouvoir de procéder à un règlement à l'amiable qui engagerait le Fonds de 1971 mais que tout règlement serait soumis à l'approbation du Conseil d'administration.

La médiation a abouti à une proposition selon laquelle toutes les demandes d'indemnisation déposées par le Fonds de 1971, le Skuld Club et les autres demandeurs seraient réglées intégralement et définitivement par le biais du versement au Fonds par les assureurs de l'autorité portuaire d'une somme de £20 millions, exigible au 31 décembre 2003. L'accord de règlement était soumis à l'approbation du Conseil d'administration à sa session d'octobre 2003; faute de cette approbation, l'accord deviendrait nul et non avenu.

À la session du Conseil tenue en octobre 2003, l'Administrateur a recommandé au Conseil d'administration d'approuver l'accord de règlement proposé. Il a précisé que le Skuld Club avait accepté cet accord alors même que cela impliquait que le Skuld Club ne recevrait pas d'indemnités. Le Conseil d'administration a pris note avec satisfaction du résultat de la médiation et a approuvé l'accord de règlement proposé.

Selon cet accord de règlement, toutes les questions en suspens qui se rapportaient au sinistre du *Sea Empress* ont été résolues.

Le montant de règlement de £20 millions a été versé au Fonds de 1971 en décembre 2003.

#### Action en recours 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 les pilotes dans le port de Milford Haven. Dans cette action contre les deux défendeurs, Texaco demandait les indemnités suivantes:

- a) US\$10,5 millions (£5,9 millions) pour les pertes ou dommages causés à la cargaison
- b) US\$272 500 (£150 000) pour le manque à gagner relatif au fret acquitté par Texaco

- c) US\$5,3 millions (£3 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 surestaries
- 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 avait 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 créé ou causé des dommages à autrui ayant entraîné les préjudices en question.

Au sujet de la demande de Texaco au titre de la responsabilité encourue en ce qui concerne les droits de surestaries, Texaco a initialement fait valoir une demande semblable dans le cadre de la procédure en limitation contre le Fonds de 1971 et le propriétaire du navire, mais le Fonds a rejeté cette demande qui, selon lui, ne portait pas sur un dommage par pollution. Texaco a retiré ladite demande en mai 2002.

Au moment de la médiation entre le Fonds de 1971 et l'autorité portuaire de Milford Haven, un accord de règlement à l'amiable avait été conclu au sujet de l'action intentée par Texaco.

## 14.10 KRITI SEA

(Grèce, 9 août 1996)

### Le sinistre

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.

### Procédure juridique

Le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est estimé à Dr 2 241 millions ou €6,6 millions (£4,6 millions). Le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en décembre 1996 par le biais d'une garantie bancaire.

Des demandes d'un montant total de Dr 4 054 millions ou €11,9 millions (£8,4 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 (£2,4 millions).

Les experts engagés par l'assureur et le Fonds de 1971 n'ont pas souscrit à un certain nombre de évaluations faites par l'administrateur. Le propriétaire du navire, l'assureur et le Fonds de 1971 ont fait appel des décisions concernant 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 (£5,6 millions). Lors de l'audition de ces objections, le tribunal a accepté des demandes de Dr 1 153 millions ou €3,4 millions (£2,4 millions). Plusieurs demandeurs dont les demandes ont été soit rejetées, soit partiellement acceptées par le tribunal, ont fait appel.

La Cour d'appel a rendu sa décision en juillet 2003. Trois des six appels ont été considérés irrecevables pour des raisons techniques. La cour d'appel a confirmé en grande partie le jugement du tribunal de première instance sur le plan des montants évalués ainsi qu'en termes de recevabilité. Concernant l'un des appels, la cour d'appel a légèrement diminué le montant estimatif. Les demandeurs peuvent faire appel auprès de la Cour suprême.

Compte tenu de ces jugements et accords de règlement passés par le propriétaire du navire et son assureur avec les autres demandeurs, le Fonds de 1971 ne sera probablement pas appelé à verser d'indemnités ou de prise en charge financière.

## 14.11 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 le 28 février 1997. Les autorités vénézuéliennes ont soutenu que l'échouement avait en fait eu lieu à l'extérieur du chenal proprement dit. L'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut déversée.

### Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs15 000 millions (£2,9 millions) et US\$25 millions (£14 millions) ont été présentées à l'assureur du propriétaire du navire, Assurancéföreningen 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 Bs285 millions, plus US\$24,4 millions (£8,9 millions). Le Gard Club a payé Bs1 254 millions (£1,8 million) plus US\$4 millions (£2,7 millions). Le Fonds de 1971 a versé US\$6,4 millions (£4,1 millions) aux pêcheurs et aux entreprises de transformation du poisson et US\$3,3 millions (£2,1 millions) à la compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et à l'évacuation du sable mazouté.

Les demandes de six entreprises de transformation des crevettes et de 2 000 pêcheurs ont été approuvées en décembre 2000; de ce fait, un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été retirées de la procédure judiciaire.

Les demandes ci-dessous ont fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable:

Demandeur	Catégorie	Montant du règlement (Bs)	Montant du règlement (US\$)
PDVSA	Nettoyage		8 364 223
ICLAM <sup>6</sup>	Mesures de sauvegarde	15 268 867	
Pêcheurs/entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		16 033 389
Autres demandes <sup>7</sup>	Dommages aux biens et manque à gagner	289 000 000	
<b>Total</b>		<b>Bs304 268 867</b>	<b>\$24 397 612</b>

### 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. Plusieurs demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'accords de règlement à l'amiable et les actions en justice correspondantes ont été retirées.

### Procédures pénales

Une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine du navire. Dans l'argumentation qu'il a présentée devant le tribunal pénal, 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 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 soumis devant la cour d'appel une argumentation selon laquelle le tribunal n'avait pas suffisamment examiné les éléments de preuve présentés.

<sup>6</sup> Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (Institut chargé du contrôle et de la conservation du bassin du lac de Maracaibo).

<sup>7</sup> Honorées intégralement par le Gard Club.

Dans une décision rendue en septembre 2000, la cour d'appel a décidé de ne pas examiner l'appel et d'ordonner au tribunal 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 avenu.

Aucun fait nouveau n'est survenu dans le cadre des procédures pénales depuis septembre 2000.

#### Demandes d'indemnisation en instance devant les tribunaux

Le bilan des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire/Gard Club et/ou le Fonds de 1971 qui étaient en instance devant les tribunaux au Venezuela au 31 décembre 2003 se présente comme suit.

Demandeur	Catégorie	Montant de la demande (bolivars)	Montant de la demande (US\$)	État de la demande
République du Venezuela	Dommages à l'environnement		60 250 396	En instance devant le tribunal pénal
République du Venezuela	Dommages à l'environnement		60 250 396	En instance devant le tribunal civil
ICLAM	Mesures de sauvegarde	57,7 millions	36 000	Approuvée pour Bs15 268 867 mais demeure en instance devant le tribunal pénal
ICLAM	Mesures de sauvegarde	57,7 millions	36 000	En instance devant le tribunal civil Situation de recoupement
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner		30 000 000	En instance devant le tribunal civil Aucune perte établie
<b>Total</b>		<b>Bs105,4 millions (£11 300)</b>	<b>\$150 572 792 (£84 millions)</b>	

#### Demandes formées par la République du Venezuela

La République du Venezuela a déposé devant le tribunal pénal de Cabimas une demande d'indemnisation pour dommages par pollution d'un montant de US\$60 250 396 (£34 millions)

à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club. Cette demande est fondée sur un rapport relatif aux conséquences économiques de la pollution, rédigé par une université vénézuélienne. Il est demandé réparation pour:

	Montant de la demande US\$
Les dommages causés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale touchée par le déversement	37 301 942
Le coût de la restauration de la qualité de l'eau à proximité des côtes touchées	5 000 000
Le coût de remplacement du sable enlevé de la plage lors des opérations de nettoyage	1 000 000
Les dommages causés à la plage en tant que lieu touristique	16 948 454
<b>Total</b>	<b>60 250 396 (£34 millions)</b>

À la demande du Fonds de 1971, le tribunal pénal a nommé un groupe de trois experts chargés de 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 soumis 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 de US\$60 250 396 (£34 millions).

Les deux demandes présentées par la République du Venezuela se recoupent étant donné qu'elles sont fondées sur le même rapport universitaire et ont trait aux mêmes rubriques de dommages. La Procuraduría General de la República (procureur général) a admis l'existence de cette situation de recoupement, dans une note soumise en août 2001 aux avocats vénézuéliens du Fonds de 1971. Lors d'une réunion tenue à Caracas en avril 2001, le ministère public du Venezuela a également reconnu que ces demandes se chevauchaient.

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 l'une des demandes formées par le Gouvernement vénézuélien, celle qu'il avait présentée devant le tribunal civil de Caracas pour un montant de US\$60 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. Au 31 décembre 2003, cette demande n'avait pas encore été retirée de la procédure.

Lors de sa session de juillet 2003, le Conseil d'administration a rappelé la position adoptée par les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 quant à la recevabilité des demandes relatives aux dommages causés à l'environnement. Il a été rappelé notamment que les FIPOL avaient toujours considéré que les demandes d'indemnisation au titre des dommages

à l'environnement marin qui étaient calculées sur la base de modèles théoriques n'étaient pas recevables, que l'indemnisation n'était envisageable que dans le cas d'un demandeur ayant subi un préjudice économique quantifiable et que les dommages de caractère punitif n'étaient pas recevables. Le Conseil d'administration a estimé que les rubriques des demandes présentées par la République du Venezuela ne se rapportaient pas à des dommages par pollution relevant du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que, par conséquent, ces demandes devraient être considérées comme étant irrecevables.

#### **Demandes présentées par l'ICLAM**

Les demandes formées par l'ICLAM se rapportent au coût du suivi des opérations de nettoyage. Elles ont été approuvées mais n'ont pas été retirées de la procédure.

#### **Demandes émanant d'entreprises de transformation du poisson**

Trois entreprises de transformation du poisson ont présenté devant la Cour suprême des demandes d'un montant total de US\$30 millions (£17 millions) à l'encontre du Fonds de 1971. Ces demandes concernaient notamment le manque à gagner des marchés nationaux et d'exportation. La Cour suprême agirait dans ce cas comme tribunal de première et de dernière instance.

En juillet 2003, le Conseil d'administration a noté que les demandes émanant des trois entreprises de transformation du poisson, en instance devant la Cour suprême, n'avaient pas été étayées par des pièces justificatives et qu'elles ne devraient donc pas être considérées comme étant recevables.

En août 2003, le Fonds de 1971 a présenté à la Cour suprême des argumentations selon lesquelles les demandeurs avaient implicitement renoncé à toute demande à l'encontre du Fonds de 1971 car ils avaient formé des demandes devant le tribunal pénal de Cabimas et le tribunal civil de Caracas contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club au titre du même dommage et y avaient ensuite renoncé. Le Fonds de 1971 a avancé également que les demandeurs n'avaient pas pu prouver l'étendue de leurs pertes et que, de plus, les éléments de preuve qu'ils avaient fournis ne montraient aucun rapport entre les pertes et la pollution.

Le Fonds de 1971 a chargé un expert vénézuélien en matière de pêche d'examiner les demandes et d'élaborer un rapport à présenter, pour examen, à la Cour suprême si nécessaire.

#### Demandes formées contre d'autres parties

Deux demandes supplémentaires ont été soumises devant la Cour suprême, contre d'autres parties que le propriétaire du navire/le Gard Club et le Fonds de 1971; ces demandes se présentent comme suit:

Demandeur	Catégorie	Demandes (en Bs)	Équivalent (en US\$)
Anciens avocats de la République du Venezuela	Honoraires	440 millions	275 344
Experts engagés par le syndicat des pêcheurs (FETRAPESCA)	Honoraires	100 millions	62 578

#### Avocamiento

En droit vénézuélien, et dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence ('avocamiento') et se prononcer sur le fond d'une affaire. 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 entreprises de transformation du poisson et un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) représentant un groupe d'entreprises de transformation du poisson et des pêcheurs dont les demandes ont été approuvées, ont déposé deux demandes indépendantes d'avocamiento' devant la Cour suprême. Le Fonds de 1971 a fait opposition à ces deux demandes.

En juillet 1999, la Cour suprême a rejeté la demande d'avocamiento' des deux entreprises de transformation du poisson.

Concernant l'autre demande d'avocamiento' déposée par FETRAPESCA, la Cour suprême a ordonné en février 2000 au tribunal pénal de Cabimas et au tribunal civil de Caracas de lui envoyer l'ensemble du dossier. En novembre 2000, FETRAPESCA a retiré la demande d'avocamiento' qu'elle avait déposée auprès de la Cour suprême, étant donné que les demandes qu'elle avait déposées au nom de ses membres avaient été approuvées. La Cour suprême n'a cependant pas encore accepté ce retrait. La

procédure judiciaire ne peut pas progresser tant que la question de l'avocamiento' n'est pas résolue.

Le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le Gard Club ont à diverses reprises demandé à la Cour suprême d'accepter le retrait de la demande d'avocamiento' présentée par FETRAPESCA. En novembre 2002 et janvier 2003, la chambre de la Cour suprême traitant de la demande des trois entreprises de transformation de poisson dont il est question plus haut a décidé qu'il conviendrait de poursuivre la procédure judiciaire bien que l'autre chambre de la Cour suprême ne se soit pas prononcée sur la demande d'avocamiento'. Le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le Gard Club ont demandé le réexamen de ces décisions par la chambre constitutionnelle de la Cour suprême, au motif que celles-ci constituaient une violation de la Constitution vénézuélienne.

#### Montant maximum disponible pour indemnisation

Tout de suite après le sinistre, le *Nissos Amorgos* avait été saisi, conformément à une ordonnance rendue par le tribunal pénal de première instance de Cabimas. Le propriétaire du navire avait offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£680 000), correspondant au montant applicable au *Nissos Amorgos* aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le tribunal de Cabimas avait ordonné de lever la saisie du navire le 27 juin 1997.

En 2003, les avocats vénézuéliens engagés par le Fonds de 1971 ont obtenu une copie de l'ordonnance du tribunal de Cabimas en date du 27 juin 1997, qui prévoit également que le montant maximum payable 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, doit correspondre à Bs39 738 millions environ ou US\$83 221 800 (£46 millions).

### Niveau des paiements

Étant donné l'incertitude relative au montant total des demandes nées de ce sinistre, le Comité exécutif avait initialement décidé que les paiements du Fonds de 1971 devraient être limités à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur. 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 de 1971 au titre du sinistre serait inférieur à US\$100 millions. Le Conseil a en outre autorisé l'Administrateur à relever 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 juillet 2003, le Conseil d'administration a de nouveau examiné la question du niveau des paiements. Il a noté que le montant maximum disponible pour indemnisation, de US\$83,2 millions, représentait 47,5% du montant encouru par le Fonds de 1971. L'Administrateur a estimé que lors de l'examen d'un niveau possible des paiements, il conviendrait de tenir compte du fait que les demandes présentées par la République du Venezuela se recoupaient.

Le Conseil d'administration a noté l'avis de l'Administrateur, d'après lequel, concernant les demandes de la République du Venezuela, il semblait que les tribunaux ne seraient pas en mesure d'estimer que le Fonds de 1971 soit tenu de verser deux fois des indemnités pour le même préjudice. De plus, le Conseil a noté que si ces demandes étaient considérées comme une seule demande de US\$60,3 millions, le montant total encouru par le Fonds de 1971 serait de US\$114,9 millions, et que le montant maximum disponible pour indemnisation représenterait 72,4% du montant encouru par le Fonds de 1971. En outre, ce niveau pourrait permettre de relever le taux des paiements, en le portant à 65%, ce qui fournirait au Fonds de 1971 une marge de US\$6,5 millions, qui lui donnerait la possibilité de faire face à une situation de surpaiement.

Le Conseil d'administration a décidé que le Fonds de 1971 devrait maintenir la politique selon laquelle

au moment d'examiner le niveau des paiements, il devrait être tenu compte de la totalité des demandes en suspens à hauteur du montant demandé, qu'elles soient ou non considérées par le Fonds comme étant recevables, et il conviendrait de ne faire abstraction des demandes en suspens que dans des circonstances exceptionnelles. Le Conseil a décidé en outre que dans le cas peu probable où les tribunaux vénézuéliens accepteraient les deux demandes soumises par la République du Venezuela, le Fonds de 1971 ne considérerait cependant que l'une d'entre elles. Compte tenu des circonstances exceptionnelles de l'affaire du *Nissos Amorgos*, et en particulier du fait que les demandes de la République du Venezuela se chevauchaient, le Conseil d'administration a décidé de relever le niveau des paiements du Fonds de 1971, en le portant de 40% à 65% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

Un certain nombre de délégations se sont déclarées préoccupées du fait que le niveau des paiements demeurerait établi à 65% durant une très longue période si l'on ne parvenait pas à résoudre la question des demandes en suspens. L'idée a été émise que le Fonds de 1971 ne pouvait faire davantage pour aider les victimes et qu'il appartenait au Gouvernement du Venezuela de prendre les mesures qui permettraient de résoudre les problèmes. De plus, si une solution n'était pas trouvée, l'affaire du sinistre du *Nissos Amorgos* risquerait d'empêcher la liquidation du Fonds de 1971. Il a été proposé que le Gouvernement du Venezuela envisage notamment de décider de ne pas donner suite à ses demandes si cela ne portait pas préjudice à d'autres demandeurs, soit de n'être indemnisé qu'en dernier, comme cela avait été le cas d'autres gouvernements dans le cadre de sinistres précédents.

Le Conseil d'administration a relevé que si les deux demandes de la République du Venezuela étaient retirées ou s'il n'y était pas donné suite, le Fonds de 1971 serait en mesure de relever le niveau des paiements en le portant à 100%.

À la suite de cette décision du Conseil d'administration de porter à 65% le niveau des paiements, le Fonds de 1971 a versé un montant supplémentaire de US\$4 008 347 (£2 470 019) au titre de la demande relative au manque à gagner des pêcheurs et des entreprises de transformation des crevettes. Le Fonds de 1971 a également versé la somme supplémentaire de US\$2 091 056 (£1,2 million) à PDVSA.

### 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.

## 14.12 KATJA

(France, 7 août 1997)

### Le sinistre

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. 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.

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 (£5,1 millions).

### Demandes d'indemnisation

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 (£145 000) 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 (£1,6 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 (£990 000).

Seulement trois demandes, d'un montant total de FF6,4 millions ou €976 000 (£690 000), 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 (£645 000).

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.

## 14.13 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 à 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, les hydrocarbures ont atteint 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, les hydrocarbures 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 Conventions de 1992, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, mais non aux Conventions de 1992.

### Demandes d'indemnisation

Le propriétaire du navire a approuvé les demandes d'indemnisation présentées en Malaisie et à Singapour.

Les autorités indonésiennes ont présenté des demandes d'indemnisation au propriétaire du navire et à son assureur P & I, pour un montant total de US\$3,4 millions (£1,9 million). Ces demandes, qu'aucune pièce justificative n'accompagnait, avaient trait à la contamination alléguée de mangroves (US\$2 millions), et de sable (US\$1,2 million), au manque à gagner subi par des pêcheurs (US\$11 000) et au coût des opérations de nettoyage (US\$152 000). L'assureur a invité les autorités indonésiennes à fournir des documents supplémentaires, mais en vain. Ces demandes, présentées dans le cadre de la procédure en limitation à Singapour, ont été rejetées car les demandeurs n'y ont pas donné suite.

Le total des indemnités versées par le propriétaire du navire n'a pas dépassé le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et le Fonds de 1971 n'a pas été tenu d'effectuer des paiements au titre de ce sinistre.

### Procédures juridiques

Dans le cadre de la procédure en limitation intentée par le propriétaire du navire à Singapour, le tribunal a établi à 8 846 948 DTS (£7,4 millions) le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

L'assureur du propriétaire du navire a engagé des actions en justice contre le Fonds de 1971 à Londres, en Indonésie et en Malaisie pour protéger ses droits contre le Fonds. Le tribunal indonésien, à la demande de l'assureur et du Fonds, a interrompu la procédure en Indonésie. Les actions engagées à Londres et en Malaisie ont été suspendues par consentement mutuel. Bien qu'en vertu des Conventions, toute future demande d'indemnisation soit frappée de forclusion, l'assureur a informé le Fonds qu'il n'était pas disposé à retirer ses actions contre le Fonds en Malaisie et à Londres tant qu'il ne serait pas possible d'établir que le propriétaire du navire ne fait l'objet d'aucune demande en suspens pour laquelle la limite de celui-ci pourrait être atteinte.

### 14.14 PONTOON 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

#### Le sinistre

La barge de mer de Saint-Vincent-et-les-Grenadines *Pontoon 300* (4 233 tjb) a sombré à une profondeur de 21 mètres au large de Hamriyah, dans l'Émirat de Sharjah (Émirats arabes unis) alors qu'elle était remorquée par le remorqueur *Falcon 1*. Une quantité de fuel-oil intermédiaire de 8 000 tonnes selon les estimations s'est déversée; elle s'est étalée sur 40 kilomètres de littoral, atteignant quatre Émirats. L'Émirat le plus fortement touché a été Umm al Quwain.

Le *Pontoon 300*, dont le propriétaire était une compagnie libérienne, n'était couvert par aucune assurance-responsabilité pour les cas de pollution par les hydrocarbures. Le remorqueur *Falcon 1* était immatriculé à Abou Dhabi et appartenait à un ressortissant de cet Émirat.

### Demandes d'indemnisation

#### Demandes approuvées

Des demandes d'un montant de Dh 7,4 millions (£1,1 million) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été approuvées à raison de Dh 6,3 millions (£958 000). Le Fonds de 1971 a versé au total une somme de Dh 4,8 millions (£817 000), correspondant à 75% des montants de règlement.

#### Demandes en attente

En mai 2000, les autorités municipales d'Umm al Quwain ont présenté contre le Fonds de 1971 des demandes de Dh 199 millions (£30 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 portaient sur des préjudices économiques subis dans les secteurs de la pêche et du tourisme (Dh 11,1 millions (£1,7 million)), des dommages causés à des biens (Dh 7 millions (£1 million)), des coûts afférents aux opérations de nettoyage (Dh 19,7 millions (£30 millions)) et des dommages à l'environnement (Dh 161 millions (£24 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



*Pontoon 300: une barrière de fortune protège les mangroves des hydrocarbures*

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 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 avait 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'était pas intervenu en tant que défendeur dans la procédure et n'avait pas été officiellement notifié de cette action. Toutefois, les demandeurs avaient 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 contre le propriétaire du navire ou 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'est 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 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 que comme 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 la demande présentée par la municipalité ne soit frappée de prescription.

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 (£970 000), 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-défendeur. 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.

Au cours de la procédure, le Fonds de 1971 a soutenu que les demandes présentées par la municipalité d'Umm al Quwain étaient frappées de prescription. En décembre 2001, le tribunal d'Umm al Quwain a rendu un jugement préliminaire dans lequel il décidait 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 de les examiner de nouveau après soumission du rapport des experts.

Les experts ont soumis leur rapport au tribunal de première instance d'Umm al Quwain en février 2003. Les demandes en attente et l'évaluation des demandes d'indemnisation par les experts du tribunal sont résumées dans le tableau ci-après:

Demande d'indemnisation	Montant demandé (en Dh)	Montant évalué (en Dh)
Pêche		
- Manque à gagner	10 008 840	1 137 048
- Dommages aux biens	306 593	123 429
Tourisme	765 389	122 570
Dommages aux biens	7 000 000	0
Centre de recherche sur les ressources marines	6 352 660	335 000
Dommages à l'environnement		
- Organismes marins	130 294 415	0
- Mangroves	24 280 000	1 500 000
Opérations de nettoyage	19 744 600	0
<b>Total</b>	<b>Dh 198 752 497 (£30 millions)</b>	<b>Dh 3 218 047 (£490 000)</b>

Le Fonds de 1971 a présenté au tribunal des observations sur le rapport des experts, où il faisait valoir qu'indépendamment de la position du Fonds selon laquelle les demandes

d'indemnisation présentées par la municipalité étaient frappées de prescription, l'évaluation de ces demandes par le groupe d'experts était dans l'ensemble conforme aux critères appliqués par le

Fonds de 1971 quant à la recevabilité des demandes d'indemnisation.

La municipalité d'Umm al Quwain a soumis des conclusions dans lesquelles elle indiquait que les experts ne s'étaient pas acquittés de leurs fonctions comme le tribunal les avait invités à le faire, en particulier en ce qui concerne l'enquête sur les pertes à l'origine des demandes d'indemnisation. La municipalité a demandé que le tribunal renvoie la question aux experts en les invitant à réévaluer les demandes d'indemnisation à la lumière de ses observations.

Le Ministère de l'agriculture et des pêches a présenté des conclusions dans lesquelles il indiquait que le montant évalué par les experts au titre de la demande d'indemnisation présentée par le Centre de recherche sur les ressources marines n'était pas acceptable. Ce ministère a indiqué que dans le cadre de la demande d'indemnisation du Centre, les experts n'avaient pas tenu compte des dépenses supplémentaires que le Centre avait engagées pour préserver les diverses espèces de produits halieutiques. Le ministère a prié le tribunal de renvoyer la question devant les experts en les invitant à évaluer à nouveau cette demande d'indemnisation.

Le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* a soumis des conclusions dans lesquelles il affirmait que les experts n'avaient pas évalué les demandes d'indemnisation de façon objective. Il a fait valoir que le rapport avait été publié en violation du droit et de la jurisprudence du pays et qu'il contenait des contradictions concernant les faits et les conclusions. Il a également fait valoir que ce rapport était erroné et incomplet et a invité le tribunal à l'ignorer dans sa totalité.

En octobre 2003, le tribunal a décidé de renvoyer l'affaire aux experts pour qu'ils répondent aux objections formulées par les différentes parties. Les experts devaient présenter leur rapport complémentaire en février 2004.

### 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 (£50 millions).

En avril 1998, le Comité exécutif avait décidé qu'étant donné l'incertitude relative au montant total des demandes d'indemnisation, 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 2003 était de Dh 206 millions (£31 millions) mais le montant demandé 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 (£970 000). Comme indiqué plus haut, le Fonds de 1971 considère que les demandes formées par la municipalité, qui représentent Dh 195 millions (£30 millions), sont frappées de prescription. Toutefois, d'après les avocats du 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 présumé de la cargaison, ainsi que le directeur général du propriétaire du remorqueur et celui du propriétaire présumé de la cargaison, étaient coupables de mauvaise utilisation de la barge *Pontoon 300*, laquelle n'était pas en état de naviguer et était donc en infraction par rapport à la législation en vigueur dans les Émirats arabes unis, et d'avoir causé des torts à des personnes et à l'environnement pour avoir utilisé une barge qui n'était pas en état de naviguer. Le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et son directeur général ont fait appel du jugement, contrairement au propriétaire présumé de la cargaison et à son directeur général.

En février 2000, la cour d'appel a déclaré le propriétaire du remorqueur et son directeur général non coupables. La cour d'appel a confirmé le verdict de culpabilité prononcé à l'encontre du capitaine du *Falcon 1*, du propriétaire présumé de la cargaison et de son directeur 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, qu'elle a chargés de lui fournir un rapport sur la cause du sinistre. En juin 2002, les experts ont présenté leur rapport à la cour d'appel. N'étant pas partie à la procédure, le Fonds de 1971 n'a pas été autorisé à accéder à ce rapport. En novembre 2002, la cour d'appel a renvoyé la question au même groupe d'experts en les invitant à déterminer si le sinistre avait eu pour cause la négligence du capitaine ou le mauvais temps. La cour a également demandé aux experts de faire part de leur opinion sur le rapport d'un expert indépendant engagé par le capitaine du remorqueur.

En décembre 2003, les experts ont présenté leur rapport complémentaire devant la cour d'appel. Ce rapport concluait ce qui suit:

- le remorqueur et la barge n'étaient ni l'un ni l'autre en état de naviguer,
- la barge n'était pas équipée pour le transport de produits pétroliers,
- la tempête à laquelle le remorqueur et la barge ont eu à faire face représentait un risque grave pour la sécurité maritime, risque qu'il aurait été possible d'éviter si l'équipage avait appliqué des principes maritimes solides, et
- le capitaine du remorqueur était responsable du naufrage de la barge et de la pollution qui en est résultée.

### Action en recours contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*

En janvier 2000, le Fonds de 1971 a engagé une action en recours à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, soutenant que, puisque le naufrage du *Pontoon 300* était dû à son état d'innavigabilité 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 était suivi. Le Fonds a réclamé Dh 4,5 millions (£680 000), 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 remorqueur *Falcon 1* s'est opposé à l'action du Fonds de 1971, en précisant que le tribunal de Doubaï n'était pas compétent et que le Fonds de 1971 n'était pas en droit de donner suite à une demande à l'encontre du propriétaire du remorqueur. Le propriétaire du remorqueur a déclaré en outre que puisque la cour d'appel avait déclaré le propriétaire du remorqueur et le directeur général non coupables, ceux-ci n'étaient pas responsables en droit civil des dommages résultant du sinistre. De plus, le propriétaire du remorqueur a allégué qu'il s'agissait d'un cas de force majeure au motif que le sinistre avait été provoqué par de violentes tempêtes (de 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 fait savoir que le tribunal de Doubaï était compétent puisque l'un des défendeurs avait une entreprise à Doubaï, et que le Fonds de 1971 avait le droit d'intenter une action en recours en invoquant l'article 9 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui a été incorporée dans la législation des Émirats arabes unis. Les avocats du Fonds ont soutenu que le remorqueur *Falcon 1* dirigeait le *Pontoon 300* et était donc juridiquement responsable du *Pontoon 300* conformément aux principes de la législation sur le remorquage. Les avocats ont précisé 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 il a ordonné au propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du *Pontoon 300* de verser au Fonds une somme de Dh 4,5 millions (£680 000).

Les demandes formées contre le 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'affrèteur. Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement, contestant la validité de la charte-partie et soutenant qu'en tout état de cause celle-ci n'était contraignante 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 les montants demandés à Dh 4,7 millions (£710 000) 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 de première instance contre les mêmes parties, mais a modifié le jugement en portant à Dh 4,7 millions (£710 000) le montant exigible du propriétaire de la cargaison à bord du *Pontoon 300*, compte tenu de la demande révisée du Fonds.

Le Fonds de 1971 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 également fait valoir qu'une photocopie de la charte-partie présentée par le propriétaire du remorqueur n'était pas une preuve suffisante d'un prétendu accord d'affrètement entre le propriétaire du remorqueur et le propriétaire de la cargaison.

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 a entendu l'appel du Fonds et renvoyé la question à la cour d'appel de Doubaï en lui demandant de la réexaminer. Les deux parties ont présenté de nouvelles argumentations en décembre 2002.

En janvier 2003, la cour d'appel a rendu un jugement préliminaire dans lequel elle désignait un expert maritime local pour examiner tous les documents de cette affaire afin de déterminer si le remorqueur avait en fait été affrété au propriétaire de la cargaison. L'expert était également chargé de déterminer les conditions de la charte-partie, la date à laquelle elle commençait et sa durée ainsi que l'identité du propriétaire du remorqueur. L'expert a en outre été chargé de vérifier l'étendue des dommages de pollution subis par les victimes qui avaient été indemnisées par le Fonds.

En décembre 2003, l'expert nommé par la cour a déposé son rapport auprès de la cour d'appel de Doubaï. Dans ce rapport, l'expert concluait que la charte-partie avait transféré le contrôle maritime ainsi que commercial à l'affréteur, que le remorqueur et la barge avaient tous deux été en état de naviguer et que le naufrage de la barge avait été causé par le mauvais temps.

Étant donné les conclusions des experts nommés par la cour d'appel, le Fonds de 1971 présentera des objections détaillées face aux conclusions de l'expert lors de la prochaine audience du tribunal.

## 14.15 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

### Le sinistre

Le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb, indique-t-on), chargé de fuel-oil, a coulé à 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 naufragé 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.

### Applicabilité des Conventions et répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé en octobre 2000 que puisqu'au moment du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 et à celles de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et celui de 1992 à raison de 50% pour chacun des deux Fonds.

### Demandes d'indemnisation

Des demandes ont été soumises pour un montant total de Dh 8,2 millions (£1,4 million) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de



sauvegarde. Elles ont été approuvées et acquittées à raison de Dh 6,4 millions (£1,1 million). Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ne seront pas tenus de verser d'autres indemnités.

### Procédures pénales

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

Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£760) 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 avocats des Fonds dans les Émirats arabes unis avaient considéré que les conclusions du tribunal pénal relatives 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 avocats et a estimé également que le propriétaire du navire devait ou aurait dû savoir que le navire n'était pas en état de naviguer et que son naufrage 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 devraient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.

Les avocats des Fonds ont estimé en outre que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le

propriétaire du navire et que ce dernier ne serait probablement pas autorisé à limiter sa responsabilité. Ils ont toutefois également fait savoir à l'Administrateur que les Fonds pourraient se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le défendeur et qu'en tout état de cause on ne savait pas si celui-ci disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient aux Fonds de recouvrer des sommes substantielles.

Au cours des débats des organes directeurs, 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 sous-normes et mettre en œuvre le principe du 'pollueur-payeur'. En recommandant que les FIPOL engagent une action en recours, ces délégations ont reconnu 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 ont considéré 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 consistant à fonder leurs décisions en partie sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable.

En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice devant le tribunal d'Abou Dhabi contre la société à qui appartenait le navire et son unique propriétaire, demandant que les défendeurs versent Dh 6,4 millions (£1,1 million) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.

En mai 2003, les défendeurs ont déposé des argumentations selon lesquelles les Fonds n'avaient pas soumis d'élément de preuve juridique recevable concernant le sinistre ou de détail sur les pertes prétendument subies par les parties, et la subrogation des droits des demandeurs n'avait pas été effectuée conformément au droit en vigueur dans les Émirats arabes unis. Les défendeurs ont soutenu également que les personnes ayant

prétendument subi des pertes n'avaient pas exercé leur droit de demander réparation contre le propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile. Ils ont avancé qu'en vertu des articles 2, 4.1 et 5 des Conventions portant création des Fonds, ceux-ci n'étaient tenus d'indemniser les victimes des dommages par pollution que si ces personnes n'avaient pas été en mesure d'obtenir réparation auprès du propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile.

Les Fonds ont présenté en juin 2003 la défense d'après laquelle le propriétaire du navire n'avait pas constitué de fonds de limitation en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ou la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et, comme rien n'indiquait que le propriétaire du navire avait l'intention de verser des indemnités, les Fonds avaient indemnisé les victimes des dommages par pollution. Les Fonds ont avancé en outre que la subrogation des droits des demandeurs était fondée sur l'article 9 des Conventions portant création du Fonds et non pas sur le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis selon lequel il faut un jugement du tribunal pour déterminer qu'une partie peut acquérir des droits par subrogation afin de pouvoir engager une procédure contre un tiers. Les Fonds ont, de plus, présenté au tribunal de nouveaux éléments de preuve relatifs au sinistre et aux pertes causées, notamment des documents provenant de différentes autorités gouvernementales.

Le tribunal doit se prononcer sur la question dans le courant de 2004.

## 14.16 ALAMBRA

(Estonie, 17 septembre 2000)

### Le sinistre

Le navire-citerne maltais *Alambra* (75 366 tjb) 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. *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.

### Limitation de la responsabilité

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 (£6,3 millions).

### Demandes d'indemnisation

L'autorité portuaire de Tallinn et l'État estonien ont soumis au propriétaire du navire et à son assureur, la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club), des demandes de EK 6,5 millions (£290 000) et de EK 4 millions (£180 000) respectivement, au titre des frais de nettoyage.

L'État estonien fait valoir actuellement une demande de EK 45,1 millions (£2 millions) 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 la quantité estimée d'hydrocarbures déversés; 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'affrètement d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage a présenté au propriétaire du navire et au London Club une demande d'un montant de US\$100 000 (£95 000).

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 (£1,3 million) et de EK 9,7 millions (£440 000) 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 devant le tribunal de première instance de Tallinn contre le propriétaire du navire et le London Club et ont 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.

En août 2003, le Fonds a été informé, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, des actions en justice engagées par l'État estonien contre le propriétaire du navire pour récupérer la somme de EK 4 millions (£180 000) au titre des frais encourus par l'État pour mener les opérations de nettoyage dans le cadre de ce sinistre.

Dans ce contexte, la question s'est posée 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.

#### Point de droit constitutionnel

Le 1er décembre 1992, 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 de l'Organisation maritime internationale (OMI). Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. Toutefois, 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, selon 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, les Conventions n'ont pas été soumises au Parlement et la législation nationale n'a pas été modifiée. De surcroît, les Conventions n'ont pas été publiées dans le Journal officiel. Pour toutes ces raisons, les avocats ont estimé que les Conventions ne faisaient pas partie intégrante du droit estonien et, partant, ne pouvaient pas 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 maritime, le Gouvernement estonien traite du point de droit constitutionnel dont il est question ci-dessus. Il est énoncé dans ce projet de loi que 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 la Convention a été ratifiée en contradiction avec 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 précisé 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, comme l'avait fait le Fonds de 1971 dans les conclusions qu'il avait présentées au tribunal pour protéger sa position en attendant l'examen de ce point par le Conseil d'administration. L'Administrateur s'est entretenu de cette question avec les ministères estoniens concernés à l'occasion d'une visite qu'il a effectuée en Estonie en avril 2002.

À la session de juillet 2002 du Conseil d'administration, l'Administrateur a déclaré que la procédure prévue par la Constitution estonienne - entrée en vigueur le 3 juillet 1992 - pour la ratification des traités internationaux semblait ne pas avoir été suivie. Il a fait observer qu'il était donc possible que pour les tribunaux estoniens, les Conventions de 1969 et de 1971 ne fassent pas partie intégrante du droit estonien. Selon lui, l'on ne saurait toutefois pas exclure que les tribunaux puissent estimer que les Conventions étaient applicables. L'Administrateur a également considéré que comme la raison d'être du Fonds de 1971 était l'indemnisation des victimes d'une pollution par les hydrocarbures, le Fonds ne devrait pas adopter une démarche trop formaliste pour traiter des demandes d'indemnisation. Il était donc d'avis que 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. Néanmoins, dans cette affaire, le propriétaire du navire et le London Club ainsi que le Fonds de 1971 avaient invoqué cette question durant la procédure judiciaire. Si les tribunaux devaient conclure qu'il ne pouvait être donné suite aux demandes à l'encontre du propriétaire du navire et du Club en invoquant les Conventions, mais qu'il fallait invoquer d'autres dispositions du droit interne estonien, alors la question se poserait de savoir si le Fonds de 1971 était tenu de verser des indemnités.

Dans son argumentation devant le tribunal, le propriétaire du navire a soutenu 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 stipulait 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 des normes juridiques différentes, 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 la Loi sur la marine marchande, 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. Cependant, comme cela est mentionné ci-dessous, le London Club a affirmé que le sinistre résultait d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire et que le London Club n'était donc pas responsable en l'espèce. De plus, il n'est pas certain que le propriétaire du navire soit en mesure financièrement d'assumer ses obligations. Le Fonds pourrait donc être tenu de verser des indemnités, d'où l'importance pour le Fonds de 1971 de la question de la conformité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile avec la Constitution estonienne.

En mai 2003, le Fonds de 1971 a été informé que les demandeurs avaient demandé que le tribunal renvoie à la Cour Suprême, pour un examen juridique, la question de l'applicabilité en Estonie

de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le Fonds, qui avait estimé que les Conventions n'avaient pas été bien intégrées dans le droit estonien, a par conséquent décidé de ne pas s'opposer à la requête des demandeurs.

En décembre 2003, le tribunal de première instance a rendu sa décision sur la question de la conformité juridique de la Convention avec la Constitution. Il a déclaré que puisque le Gouvernement avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans l'accord du Parlement, le processus de ratification n'était pas conforme à la Constitution estonienne. Le tribunal a donc décidé que la Convention était inapplicable en l'espèce et devait être déclarée incompatible avec la Constitution. Le tribunal a ordonné que l'on procède à un examen juridique auprès de la Cour suprême. Cet examen était prévu pour début 2004.

#### **Autres questions soulevées dans le cadre de la procédure judiciaire**

En septembre 2002, le London Club a déposé auprès du tribunal des argumentations relatives aux demandes présentées par le port de Muuga et l'entrepreneur au titre des opérations de chargement, 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'indemnités au titre des dommages causés par ce sinistre.

Dans son argumentation, le London Club a noté que 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. Il a été déclaré en outre qu'en juin 2000, le capitaine du navire avait 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 autorisé un chargement complet du navire. Il a été noté 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'avait pas été signalé dans le journal machine ni dans le journal de passerelle du navire. Il a été précisé en outre qu'à l'arrivée du navire à

Mohammédia (Maroc), son port de déchargement, la cargaison fuyait de l'une des citernes à cargaison, et que le navire avait poursuivi sa route en direction d'Algéciras (Espagne) pour de nouvelles réparations sous-marines (ce qui n'avait pas été signalé dans le journal de passerelle) avant de retourner à Mohammédia 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'avait pas signalé à la société de classification les orifices des citernes à cargaison et avait autorisé le navire à poursuivre sa route dans cet état, la pollution survenue en Estonie résultait d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire du navire, et le London Club n'était donc pas responsable du dommage.

Le Fonds de 1971 a présenté une autre argumentation soutenant qu'en vertu du droit estonien, la notion de faute intentionnelle devait être interprétée comme étant un acte délibéré en ce qui concerne non seulement le sinistre mais aussi ses effets, c'est-à-dire que le propriétaire du navire avait délibérément occasionné le dommage de pollution. Le Fonds a affirmé que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de l'*Alambra* ne permettraient pas d'établir que le propriétaire du navire était coupable de faute intentionnelle, et que par conséquent l'assureur n'était pas exonéré de sa responsabilité pour dommage de pollution.

Le Fonds a présenté une argumentation au titre de la demande de l'État estonien, semblable à celle qui est mentionnée ci-dessus au sujet des autres demandes. Le Fonds a évalué à EK 2,4 millions (£110 000) le montant recevable de la demande en question et a informé le tribunal de cette évaluation, soulignant qu'elle était sans préjudice de sa position quant à l'applicabilité des Conventions.

Pour ce qui est de la demande formée par l'État estonien, le propriétaire du navire et le London Club ont soutenu notamment qu'étant donné l'inefficacité des mesures prises par l'État estonien pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures, ledit État ne devrait pas être en droit d'être indemnisé intégralement. Le London Club a ajouté que la pollution survenue en Estonie résultait d'un acte préjudiciable intentionnel du propriétaire et que le London Club n'était donc pas responsable du dommage. Comme cela est exposé

plus haut, le Fonds n'est pas d'accord avec la position du London Club sur la question d'une éventuelle faute intentionnelle du propriétaire du navire. Le Fonds soumettra de nouvelles argumentations contre la demande du Club d'être exonéré de sa responsabilité.

#### 14.17 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). Il transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend et, d'après les estimations, environ 7 000 tonnes de cette cargaison se seraient déversées du fait l'échouement.

Du côté singapourien du détroit, un certain nombre d'îles et la côte sud-est de Singapour ont été polluées. Les hydrocarbures ont atteint plusieurs îles indonésiennes situées dans le détroit de Singapour. Ils ont également souillé la pointe sud-est de la péninsule de Johore, en Malaisie.

##### Applicabilité des Conventions

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

Le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ de 22,4 millions de DTS (£18,7 millions) et en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile d'environ 6,1 millions de DTS (£5,1 millions).

##### Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes présentées en Malaisie ont été approuvées pour un total de M\$ 2,2 millions (£320 000). Le Fonds de 1971 n'aura donc pas à effectuer de paiements pour indemnisation et prise en charge financière.

Toutes les demandes d'indemnisation présentées en Indonésie et à Singapour ont été approuvées

pour un total de US\$2,8 millions (£1,6 million) et de US\$8,4 millions (£4,7 millions), respectivement. Par conséquent, le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de verser d'indemnités dans le cadre du sinistre du *Natuna Sea*.

#### 14.18 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 (Émirats arabes unis) 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.

Environ 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.

##### Applicabilité des Conventions et répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leurs sessions de juin 2001 qu'étant donné que lors du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 et aussi aux Conventions de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devaient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.

##### Demandes d'indemnisation

Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,3 million, en différentes devises, au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont été approuvées et acquittées à raison de £992 000. Aucune autre demande n'a été présentée.

##### Enquête sur l'identité du propriétaire du navire

Les Fonds ont fait une enquête sur l'identité du propriétaire du *Zeinab* et l'endroit où il se trouvait. Le Ministère des transports maritime de Géorgie a confirmé que le navire avait été inscrit sur le registre national d'immatriculation des navires de Géorgie le 7 juin 2000 et que le propriétaire immatriculé du navire était un ressortissant irakien. Des éléments de preuve ont établi que le propriétaire était actionnaire de deux autres sociétés sans lien avec le transport maritime dans les Émirats arabes unis. Les services de l'immigration des Émirats arabes unis ont confirmé que le propriétaire du navire avait quitté les Émirats le 19 mars 2002 et que rien n'attestait qu'il y était retourné depuis lors. Selon certaines indications, il vivrait à Bagdad (Irak).

Lors des débats des organes directeurs qui ont eu lieu en octobre 2003, la plupart des délégations ont estimé que, tant que le propriétaire du navire habitait non pas dans les Émirats arabes unis mais probablement en Irak, il ne serait pas raisonnable d'intenter une action en recours contre lui. Plusieurs délégations ont toutefois déclaré que le fait que le propriétaire du navire vivait sans doute en Irak ne devrait pas en soi empêcher les Fonds d'intenter une action récursoire contre lui hors des Émirats arabes unis, à condition qu'il dispose d'avoirs contre lesquels un jugement favorable pourrait être mis à exécution.

Il a été décidé que le Fonds de 1992 devait réexaminer la question avant l'expiration du délai de trois ans (14 avril 2004) si le propriétaire du navire revenait dans les Émirats arabes unis. Il a été décidé également que l'Administrateur devrait enquêter plus avant sur la situation financière des deux sociétés où le propriétaire du navire détenait prétendument des actions ainsi que sur la question de savoir s'il les détenait toujours et, si tel était le cas, sur la valeur de ces actions.

### Recouvrement 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 - sont couvertes par une assurance contractée par ce Fonds. Cette assurance couvre les responsabilités du Fonds à concurrence de 60 millions de DTS (£50 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 considéré 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. Il a décidé que compte tenu du taux de change DTS/livre sterling en vigueur au 12 avril 2001 (les 13, 14, 15 et 16 avril étant fériés pour les banques), la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait de £220 325.

Étant donné que les paiements du Fonds de 1971 ont dépassé le montant de la franchise, le Fonds a déjà recouvré auprès de son assurance la somme de £220 000.

## 14.19 SINGAPURA TIMUR

(Malaisie, 28 mai 2001)

### Le sinistre

Alors qu'il transportait 1 550 tonnes de bitume, le chimiquier panaméen *Singapura Timur* (1 369 tjb) a abordé le navire-citerne *Rowan* (24 731 tjb) voyageant à l'état léger 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*. L'on pense que les cloisons avant et arrière de la soute ont été endommagées, entraînant une arrivée de la cargaison et l'envahissement de la chambre des machines. Le jour même, le navire a coulé par environ 47 mètres de fond.

Une société d'assistance engagée par l'assureur de *Singapura Timur*, la Japan Ship Owners' Mutual

Protection and Indemnity Association (Japan P & I Club), a soudé toutes les fractures et obturé les dégagements des réservoirs de mazout pour empêcher toute autre fuite d'hydrocarbures.

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 ont essentiellement consisté à épandre des dispersants chimiques.

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' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

### Enlèvement du reste du combustible de soute de l'épave et étude visant à déterminer le risque que la cargaison d'asphalte 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 récifs 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. Le Fonds de 1971 a souscrit à cette décision du DOE et l'expert du Fonds de 1971 se trouvant à Singapour a fourni des conseils techniques aux autorités pendant l'organisation 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 d'asphalte restée à bord de l'épave constituait une menace pour l'environnement et, dans l'affirmative, s'il fallait enlever cette cargaison. Le Fonds de 1971 est intervenu dès le début dans le choix des experts devant procéder à l'étude et dans la définition de leur mandat. Comme cette étude exigeait une inspection détaillée de l'épave par des plongeurs et le prélèvement d'échantillons



*Le sinistre du Singapura Timur a été le dernier dont le Fonds de 1971 a eu à connaître. Une opération a été menée en vue d'enlever le combustible de soute du navire.*

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 présenté des propositions techniques et financières détaillées en vue de l'opération d'enlèvement du combustible et de l'étude de risque pour l'environnement. Le DOE a été informé que le Fonds de 1971 était d'accord en principe avec ces propositions mais se réservait le droit d'étudier quant au 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 avaient été menés à terme de manière satisfaisante. Le DOE a également été informé que le Fonds évaluerait comme à l'ordinaire, d'après ses propres critères, les demandes d'indemnisation au titre des frais d'enlèvement des hydrocarbures et de l'étude de risque pour l'environnement.

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

d'asphalte, ont été effectuées entre le 20 octobre et le 8 novembre 2002. On a pompé environ 5 tonnes de fuel-oil lourd des citernes à combustible N° 1 à bâbord et à tribord ainsi qu'une certaine quantité d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures de la salle des machines, et introduit dans ces espaces des dispersants chimiques après achèvement des opérations de pompage. Le DOE a délivré un certificat de fin de travaux confirmant que, dans toute la mesure du possible, l'épave avait été débarrassée de tous les combustibles restants.

En août 2003, les experts ont présenté un rapport sur le risque que la cargaison d'asphalte constituait pour l'environnement. Le DOE a fait savoir au Fonds qu'il n'acceptait pas ce rapport car n'y figuraient pas les renseignements que lui-même et le Département malaisien des affaires maritimes avaient spécifiquement demandés pour pouvoir juger du risque que la cargaison représentait pour l'environnement. Le Fonds a informé le DOE que, bien que déçu par la qualité du rapport publié par les experts, il partageait leur conclusion, à savoir que la cargaison d'asphalte restant à bord de l'épave du *Singapura Timur* ne constituait pas un risque important pour les ressources marines et côtières.



Afin de préciser la position du Fonds de 1971 quant au risque que la cargaison d'asphalte représentait pour l'environnement, le Fonds a tenu une réunion en Malaisie avec des représentants du DOE, du Département de la marine, du Département des pêches et du secteur pétrolier. À cette réunion, le Fonds a déclaré que d'après une inspection sous-marine de l'épave, il avait estimé que celle-ci resterait probablement intacte plus de 100 ans, période durant laquelle aucune autre quantité d'asphalte ne serait exposée à la mer. Le Fonds a déclaré en outre qu'à plus long terme, l'épave se désintégrerait sans doute lentement sous l'effet de la corrosion, libérant peu à peu la cargaison d'asphalte sur le fond marin. Se fondant sur l'analyse de l'asphalte, des sédiments et de l'eau de mer qui étaient à proximité de l'épave, le Fonds a considéré que la cargaison d'asphalte ne s'écoulerait pas ou ne remonterait pas à la surface, qu'elle était pratiquement inerte et n'avait pas tendance à dégager de composants dans la mer ou dans l'atmosphère par lixiviation. Le Fonds a conclu que l'asphalte ne constituait pas une menace pour les ressources marines et côtières. Pour ces raisons, le Fonds a estimé que la cargaison d'asphalte restant à bord de l'épave ne représentait pas de risque pour l'environnement.

Le DOE a réservé sa position concernant le risque que la cargaison d'asphalte constituait pour l'environnement. Il a notamment fait part de ses inquiétudes selon lesquelles des dommages catastrophiques à la coque de l'épave pourraient entraîner le dégagement d'asphalte en fragments susceptibles de s'échouer le long des côtes malaisiennes sous forme de boulettes de goudron. Le Fonds de 1971 a informé le DOE qu'à son avis, il était très improbable que la coque subisse ce type de dommages catastrophiques mais qu'en tout état de cause, si cela se produisait, les propriétés physiques de l'asphalte demeureraient inchangées et il ne se formerait pas de boulettes de goudron capables d'atteindre le littoral malaisien.

Le DOE a informé le Fonds qu'il avait l'intention d'examiner la question de manière plus approfondie pendant les divers services gouvernementaux avant de décider ce qu'il conviendrait de faire, le cas échéant, de la cargaison.

### **Demandes d'indemnisation**

Le Japan P & I Club a réglé les demandes d'indemnisation pour un total de US\$150 000

(£84 000) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

À la demande du Japan P & I Club, et compte tenu du faible montant de limitation applicable au *Singapura Timur*, le Conseil d'administration a décidé, à sa session de mai 2002, de suspendre l'obligation pour le propriétaire de constituer un fonds de limitation ainsi qu'il est prévu à l'article V.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Le Fonds de 1971 et le Japan P & I Club sont convenus que le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était de 82 327 DTS, ce qui, au taux de change entre le DTS et le dollar EU à la date de l'événement (28 mai 2001), représentait US\$103 378 (£58 000). Sur la base de cette somme, le Fonds a versé au Japan P & I Club US\$47 000 (£30 000), soit le montant que le Club avait versé à titre d'indemnisation en plus du montant de limitation du propriétaire du navire. Le Fonds a également payé une prise en charge financière de US\$25 000 (£16 000) au Japan P & I Club conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

La principale entreprise engagée pour 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 d'asphalte pour l'évaluation des risques pour l'environnement, a présenté une demande d'indemnisation correspondant à un montant de US\$1 130 000 (£631 000) au titre des coûts de cette phase de l'opération et pour le coût des analyses des échantillons d'eau, de sédiments et d'asphalte. Cette demande d'indemnisation a été approuvée et acquittée à raison de US\$781 000 (£491 000).

La demande d'indemnisation au titre du coût du rapport sur le risque causé à l'environnement par la cargaison d'asphalte a été approuvée et acquittée pour un montant de US\$2 500 (£1 520).

### **Remboursement par la police d'assurance du Fonds de 1971**

La responsabilité du Fonds de 1971 pour les événements 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, est couverte par une assurance. La police

d'assurance couvre la responsabilité du Fonds de 1971 à hauteur de 60 millions de DTS (£50 millions) par événement, montant qui est diminué de la somme effectivement versée par le propriétaire ou son assureur aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ainsi que des honoraires d'experts juridiques et autres, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS par événement.

Le Conseil d'administration a décidé que la date pertinente pour la conversion de ce montant en livres sterling devrait être la date du sinistre (28 mai 2001), ce qui correspond à une franchise de £221 283.

Étant donné que les paiements effectués par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation et de dépenses, d'un montant total de £679 000, ont dépassé le montant de la franchise, le Fonds a reçu de son assureur le remboursement de l'excédent, de £458 000.

#### 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 engagé au Japon une procédure contre les intérêts du *Rowan* afin de récupérer les dépenses qu'ils avaient engagées et celles qu'ils engageraient ainsi que les dépenses que le Fonds pourrait engager du fait de ce sinistre. Le Fonds n'a pas participé à cette procédure et le Japon P & I Club a été informé que le Fonds de 1971 réservait sa position concernant une action récursoire, car l'étendue de la responsabilité du Fonds n'avait alors pas été établie. La question s'est posée de savoir si, et, dans l'affirmative, dans quelle juridiction le Fonds de 1971 devait engager une action en recours contre les intérêts du *Rowan*. Les éléments de preuve donnaient à penser que le propriétaire du *Rowan* résidait en Belgique à la date du sinistre. Or celui-ci est survenu dans les eaux de la Malaisie. La Malaisie est partie à la Convention de 1957, tandis que le Japon et la Belgique sont parties à la Convention de 1976. Pour éviter qu'une action contre les intérêts du *Rowan* ne soit frappée de prescription, le Fonds de 1971 a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire en Malaisie et en Belgique en mai 2003.

Des discussions sont en cours avec les intérêts du *Rowan* dans le but de parvenir à une solution mutuellement satisfaisante.

# 15 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1992

## 15.1 SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

(Allemagne, juin 1996)

### Le sinistre

Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont entrepris les opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages.

L'Agence maritime et hydrographique fédérale allemande a prélevé des échantillons du pétrole rejeté sur le rivage. D'après les autorités allemandes, des comparaisons avec une base de données de chimie analytique sur le pétrole brut de la mer du Nord, établie 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.

Il ressort de l'enquête menée par les autorités allemandes 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 46m<sup>3</sup> 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 informé les autorités qu'ils n'iaient 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).

### Actions en justice

En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure contre le propriétaire du navire et 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 (£915 000).

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.

Afin que leurs demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre, les autorités allemandes ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 en 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 en novembre 2002.

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 et pages 90 et 91 du Rapport annuel 2002.

En décembre 2002, le tribunal a rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage de pollution. 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 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 la question de la responsabilité.

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont fait appel du jugement. Selon eux, les procédures suivies par le tribunal de première instance étaient incorrectes et contraires aux règles établies, dans la mesure où des éléments essentiels du dossier de l'audience de décembre 2002 ne reflétaient pas convenablement les déclarations faites lors de cette audience. Ils ont soutenu en outre que le tribunal recueillait les dépositions auprès du bureau du procureur dans le cadre de l'enquête pénale sans ordonnance du tribunal et ne leur donnait pas la possibilité d'émettre des observations sur les éléments de preuve.

L'idée maîtresse de l'argumentation des demandeurs en appel était que les analyses chimiques des échantillons d'hydrocarbures ne fournissaient pas de preuve concluante attestant que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, et que trois autres navires ayant auparavant transporté des cargaisons de pétrole brut de Libye se trouvaient en mer du Nord au cours de la période considérée et auraient donc pu provoquer la pollution.

## 15.2 DOLLY

(*Caraïbes*, 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. 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 cette définition.

### 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. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces entreprises.

En juillet 2001, le Comité exécutif 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.

En juillet 2001, l'Administrateur a fait part au Gouvernement français de l'avis des experts du Fonds sur les différentes options. 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 (£165 000) 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 (£1,1 million), encourus au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

Le montant de limitation applicable au *Dolly* est de 3 millions de DTS (£2,5 millions).

## 15.3 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 procédé au sauvetage de tous les hommes d'équipage.

Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 se sont déversées lors de la rupture. La partie avant du navire a coulé à une centaine de mètres de profondeur. Quant à la poupe, elle a sombré par 130 mètres de fond, à une dizaine de milles de la proue. Il restait environ 6 400 tonnes de cargaison dans la partie avant du navire et 4 700 tonnes dans la partie arrière.

### Opérations de nettoyage

Quelque 400 km de littoral ont été pollués par les hydrocarbures. Bien qu'on ait enlevé le gros des hydrocarbures assez rapidement, il a fallu procéder en 2000 à un deuxième nettoyage important en de nombreux 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 nettoyage secondaire était achevée avant la saison touristique 2001. Le nettoyage de ces sites s'est poursuivi durant l'automne et, pour l'essentiel, était terminé en novembre 2001.

Plus de 250 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassées sur le littoral et stockées provisoirement. Total Fina SA, entreprise pétrolière française (qui a maintenant pris le nom de TotalFinaElf SA), a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets qui avaient été récupérés, une opération qui s'est terminée en décembre 2003 et dont le coût est estimé à quelque FF300 millions soit €46 millions (£32 millions).

### 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 cet enlèvement, financé par TotalFinaElf, entre le 6 juin et le 15 septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

### Fonds de limitation du propriétaire

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, soit €12 843 484 (£9 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 son assureur P & I, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (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 d'indemnisation disponible 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). Ce montant est converti en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée 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 procéder aux calculs nécessaires.

Selon les calculs de l'Administrateur, 135 millions de DTS = FF1 211 966 811, soit €184 763 149 (£130 millions). Le Comité exécutif a approuvé ces calculs à ses sessions d'avril 2000 et d'octobre 2001. L'Assemblée a aussi fait sienne la décision du Comité.

### Engagements pris par TotalFinaElf et par le Gouvernement français

TotalFinaElf s'est engagée à ne pas présenter contre le Fonds de 1992 ni contre le fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur de demandes d'indemnisation au titre du coût des interventions sur l'épave, du nettoyage du rivage, de l'évacuation des déchets mazoutés et de la campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si, du fait de cette demande, le montant maximum d'indemnisation 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 demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. Toutefois, si, une fois toutes les autres demandes intégralement acquittées, il restait encore des fonds, les demandes présentées par l'État français l'emporteraient sur celles de TotalFinaElf.

### 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 a indiqué que ses paiements reposeraient sur les évaluations effectuées par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Au 31 décembre 2003, OFIMER avait versé €4,2 millions (£3 millions) à des demandeurs du secteur de la pêche et €2,1 millions (£1,5 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 au total à €10,1 millions (£7,1 millions).

### Niveau des paiements pris en charge par le Fonds de 1992

Le Comité exécutif a étudié à plusieurs de ses sessions le niveau des paiements, pris en charge par le Fonds de 1992, à effectuer au titre du sinistre de l'*Erika*.

En juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient quant au montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devrait être limité à 50% du montant du préjudice ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992. En janvier 2001, le Comité a décidé de porter le niveau des paiements à la charge du Fonds de 1992 de 50% à 60% et, en juin 2001, à 80%.

En février 2003, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements à 100 % lorsqu'il estimerait pouvoir le faire en toute sécurité. Après avoir soigneusement étudié la situation, l'Administrateur a estimé en avril 2003 que la marge de sécurité était suffisante, malgré les incertitudes qui subsistaient quant au montant total des demandes recevables et a décidé de relever le niveau des paiements à 100%.

À la session du Comité exécutif d'octobre 2003, l'Administrateur a déclaré que bien que de grandes incertitudes continuent de régner quant au montant total des demandes établies, elles étaient moindres qu'en avril 2003 et qu'il serait donc peut-être possible sous peu d'effectuer des paiements au titre de la demande de l'État français. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder à ces paiements pour autant qu'il estime qu'il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait de devoir verser au titre d'autres demandes. Après avoir revu son évaluation antérieure du montant total des demandes recevables, l'Administrateur a estimé qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à effectuer des paiements à l'État français. Le 29 décembre 2003, le Fonds de 1992 a ainsi payé à ce dernier la somme de €10 106 004 (£6 973 146) pour la demande subrogée de l'État français au titre des paiements supplémentaires versés aux demandeurs du secteur du tourisme.

### Traitement des demandes d'indemnisation

La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation. Le bureau fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation. Il a un rôle purement administratif et ne procède à aucune 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 2003, 6 872 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de FF1 352 millions soit €206 millions (£145 millions). Six mille quatre cent soixante-quinze demandes, d'un montant total de FF1 167 millions soit €178 millions (£125 millions) avaient été évaluées à FF652 millions soit €99 millions (£70 millions); 94% des demandes reçues ont donc été évalués.

Sept cent quatre-vingt-quinze demandes, d'un montant de FF154 millions soit €23 millions (£16 millions), ont été rejetées.

Des indemnités ont été versées au titre de 5 426 demandes pour un montant total de FF580 millions soit €88,4 millions (£56,9 millions), dont FF84 millions soit €12,8 millions (£8,2 millions) à la charge de la Steamship Mutual et FF496 millions soit €75,6 millions (£48,7 millions) à la charge du Fonds de 1992.

Les tableaux en page 91 présentent le traitement des demandes d'indemnisation selon leurs catégories.

### Cause du sinistre

L'*Erika* étant immatriculé à Malte, c'est l'Autorité maritime de Malte qui, pour ce sinistre, a procédé à l'enquête de l'État du pavillon, 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

DEMANDES DÉPOSÉES AU 31 DÉCEMBRE 2003							
Catégorie	Demandes déposées	Demandes évaluées		Demandes pour lesquelles des paiements ont été effectués		Demandes rejetées	
Exploitations aquacoles et conchyliques	998	993	99%	829	83%	88	9%
Gisements de coquillages	522	508	97%	361	69%	93	18%
Bateaux de pêche	318	317	99%	279	88%	28	9%
Entreprises de transformation	50	46	92%	36	72%	6	12%
Tourisme	3 618	3 585	99%	3 079	85%	442	12%
Dommages aux biens	705	433	61%	321	46%	97	14%
Opérations de nettoyage	144	124	86%	94	65%	12	8%
Divers	517	469	91%	427	83%	29	6%
<b>Total</b>	<b>6 872</b>	<b>6 475</b>	<b>94%</b>	<b>5 426</b>	<b>79%</b>	<b>795</b>	<b>12%</b>

PAIEMENTS AUTORISÉS ET ACQUITTÉS AU 31 DÉCEMBRE 2003				
Catégorie	Paiements autorisés		Paiements effectués	
	Nombre de demandes	Montants FF	Nombre de demandes	Montants FF
Exploitations aquacoles et conchyliques	907	49 458 339	829	29 858 071
Gisements de coquillages	409	5 597 963	361	3 373 661
Bateaux de pêche	289	7 181 669	279	4 662 022
Entreprises de transformation	39	6 055 373	36	6 035 414
Tourisme	3 134	475 840 776	3 079	468 766 096 <sup>s</sup>
Dommages aux biens	334	14 057 205	321	12 562 791
Opérations de nettoyage	111	36 827 708	94	30 771 428
Divers	436	33 486 971	427	23 948 361
<b>Total</b>	<b>5 659</b>	<b>628 506 004</b>	<b>5 426</b>	<b>579 977 844</b>

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, ont été mis en examen le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé (Tevere Shipping), le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl) et la société gestionnaire elle-même, le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification (RINA) et l'un des responsables de RINA. En décembre 2001, la

société TotalFinaElf 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. En juin 2003, l'Autorité maritime de Malte et son directeur ont également été mis en examen. L'enquête est toujours en cours.

À la demande de certaines parties, le tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire qu'il a confiée à un comité de quatre experts.

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





*Les tentatives faites pour sauver la section arrière de l'Erika ont échoué*

### Expertises judiciaires visant à évaluer les dommages

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

À la demande de plusieurs organismes régionaux et communes, les tribunaux des Sables-d'Olonne, de Nantes et de Poitiers ont nommé des experts judiciaires chargés d'évaluer les dommages subis par les différents demandeurs. Les experts judiciaires se sont réunis à plusieurs reprises. Ils devraient présenter leurs rapports en 2004.

Beaucoup d'efforts ont été faits pour minimiser l'impact du déversement sur la production de sel dans les marais salants de Loire-Atlantique et de Vendée, et de nombreux programmes de contrôle et d'analyse ont été mis en œuvre. La production a repris à Noirmoutier (Vendée) à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer et le 23 mai 2000 les interdictions de prélever de l'eau de mer prononcées à Guérande (Loire-Atlantique) ont été levées. 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 produisant quelque 70% du sel de Guérande ont décidé de suspendre la production en 2000 afin de protéger l'image de marque de leur produit.

Des paludiers (indépendants ou membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier ont présenté des demandes d'indemnisation au titre du manque à produire dû au report de la campagne de production de sel de l'année 2000 par suite de l'interdiction de prise d'eau. Des demandes ont également été présentées au titre du coût de la restauration des étangs salés de Guérande en 2001.

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 a été mise à la disposition de l'expert qui devrait soumettre son rapport au début 2004.

### 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 à l'égard 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 individuellement par lettre de la question de la prescription toutes les personnes qui avaient déposé une demande au Bureau des demandes d'indemnisation et avec lesquelles aucun accord n'avait encore été conclu. De plus, le Fonds de 1992 a organisé une série de présentations devant les 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 l'incertitude quant à la date qui marque le départ du délai de prescription de trois ans pour un demandeur donné (c'est-à-dire la date à laquelle le dommage ou le préjudice s'est effectivement produit pour ce demandeur), l'Administrateur a proposé que les demandeurs considèrent que ce délai a commencé à courir à la date du sinistre - à savoir le 12 décembre 1999 - afin d'éviter tout risque de prescription. Il a en outre souligné que même si un demandeur entamait une action, celle-ci n'empêcherait nullement la poursuite d'un dialogue en vue d'un règlement à l'amiable.

Malgré ces mises en garde, plusieurs demandeurs qui avaient 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 ont entamé une poursuite en justice vers la fin du mois de décembre 2002 ou pendant le premier semestre de

2003. La question s'est posée de savoir si ces demandes ou certaines d'entre elles étaient frappées de prescription.

En février 2003, le Comité exécutif a décidé qu'il fallait considérer que le délai de trois ans commençait à courir au plus tôt au début de la période durant laquelle le demandeur concerné avait subi le préjudice en cause. Le Comité a reconnu que, pour certaines demandes, le délai de prescription pouvait commencer quelque temps après le début de la période durant laquelle le demandeur avait subi le préjudice et qu'il conviendrait de considérer ces demandes d'après les circonstances de l'espèce.

Par suite de cette décision, quelque 160 demandes qui n'avaient pas donné lieu à des poursuites en justice et pour lesquelles le délai de prescription était venu à expiration après la session de février 2003 du Comité exécutif ont fait l'objet d'un accord à l'amiable.

### **Actions en justice engagées en France contre TotalFinaElf, le propriétaire du navire et d'autres parties**

En avril et mai 2000, le Conseil général de la Vendée et un certain nombre d'autres instances, tant publiques que privées, 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:

- TotalFinaElf SA (société holding)
- Total Raffinage Distribution SA (le chargeur)
- Total International Ltd (la société qui vendait la cargaison)
- Total Transport Corporation (l'affréteur au voyage de l'*Erika*)
- Tevere Shipping Co Ltd (le propriétaire immatriculé de l'*Erika*)
- Steamship Mutual (l'assureur P & I de l'*Erika*)
- Panship Management and Services Srl (la société gestionnaire de l'*Erika*)
- RINA (Registro Italiano Navale) (la société de classification)

Les plaignants ont soutenu que la responsabilité de Tevere Shipping Company Ltd et de Panship Management and Services Srl 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 tout en sachant que des réparations s'imposaient d'urgence, RINA avait délibérément pris le risque de voir se produire des dommages. Quant au groupe Total, les plaignants ont fait valoir qu'il avait affrété un navire vieux de 25 ans et dont le certificat de classification avait expiré. Ils ont également fait observer que Total n'avait pas procédé à une inspection en règle du navire et, enfin, 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.

### Action en justice engagée en Italie par RINA SpA/Registro Italiano Navale

Fin avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale<sup>8</sup> 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
- TotalFinaElf SA
- Total Fina Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Selmont International Inc (affréteur à temps)
- 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 et solidairement ni d'aucune autre manière 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 récursoire. Ils ont également demandé au tribunal de déclarer que cette responsabilité hypothétique serait limitée comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants<sup>9</sup>.

Les plaignants ont soutenu que les tribunaux italiens tenaient leur compétence 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.

En mars 2001, le Fonds de 1992 a eu recours à une procédure spéciale pour saisir directement la Cour suprême de cassation et lui demander de statuer que l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles ne s'appliquait pas à l'action du plaignant, puisque celle-ci se rapportait à une déclaration de non-responsabilité. Par la suite, le Gouvernement français et les sociétés du Groupe Total ont engagé des actions analogues. 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.

Celle-ci a rendu son jugement en octobre 2002, déclarant que les tribunaux italiens n'avaient pas compétence à l'égard des 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 les sommes qu'il aurait versées à titre d'indemnité. Il a estimé que le Fonds de 1992 ne saurait arrêter une position définitive

<sup>8</sup> D'après les plaignants, RINA SpA a succédé au Registro Italiano Navale comme société de classification italienne le 1er août 1999.

<sup>9</sup> Ce règlement prévoit que la responsabilité de RINA, quel que soit le montant des dommages revendiqués, ne saurait en aucun cas excéder une valeur égale à cinq fois le total des montants perçus par cette société en contrepartie des services rendus qui sont à l'origine desdits dommages.

sur la question de savoir s'il devait ou non engager des actions en recours et, dans l'affirmative, contre quelles parties, tant que les enquêtes sur la cause du sinistre ne seraient pas terminées. Toutefois, selon l'Administrateur, le Fonds de 1992 devait engager les actions requises pour éviter que ses droits ne soient prescrits.

Pour tenter avec succès des actions en recours contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management and Services Srl, Selmont International Inc et Total Transport Corporation, 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, faute de quoi, les intéressés 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 peut être formée directement contre l'assureur, lequel est néanmoins habilité, même lorsque le propriétaire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, à 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 actions en recours, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de trois ans, contre les parties ci-après:

- Tevere Shipping Co Ltd
- Steamship Mutual
- Panship Management and Services Srl
- Selmont International Inc
- TotalFinaElf SA
- Total Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- RINA SpA
- Registro Italiano Navale

Le Comité a noté que les conclusions des enquêtes sur la cause du sinistre pourraient justifier, de la part du Fonds de 1992, des actions recoursoires 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, 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 indiquées ci-dessus.

Après la session du Comité exécutif d'octobre 2002, l'Administrateur a été informé que la société 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 intentée devant le tribunal de grande instance de Lorient le 11 décembre 2002.

Aucun fait nouveau n'était intervenu dans le cadre de ces actions en 2003.

Comme indiqué plus haut, le Directeur adjoint de CROSS et trois officiers de la Marine française ont, entre autres, été mis en examen au pénal. Si leur culpabilité est établie, le Fonds de 1992 serait fondé à introduire une action en recours contre l'État français, mais tant que l'enquête sur les causes du sinistre n'aura pas été achevée, le Fonds de 1992 ne pourra décider si un tel fondement existe.

Selon le droit français, le délai de prescription en matière commerciale – sous réserve de nombreuses exceptions – est généralement de dix ans. Pour les questions impliquant la responsabilité d'organes publics, il y a lieu, afin d'éviter que les droits à une indemnisation ne soient frappés de prescription, de notifier toute demande d'indemnisation à l'Administration française avant le 31 décembre de la quatrième année suivant le sinistre à l'origine de la demande d'indemnisation, c'est-à-dire dans le cas du sinistre de l'*Erika* le 31 décembre 2003 au plus tard. Le Fonds de 1992 a procédé à ladite notification en décembre 2003 et l'État français a accepté que du fait de cette notification, le délai de prescription soit interrompu.

### 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 €190 553 426 (£134 millions) (susceptibles d'être augmentées à un stade ultérieur), plus des intérêts au taux légal, comme indiqué ci-après:

Dépenses encourues par les ministères de l'intérieur, de la défense, de l'économie, des finances et de l'industrie, et de la santé	€50 124 354 (£35 millions)
Paiements effectués en vertu du dispositif français d'intervention d'urgence pour les cas de pollution par les hydrocarbures (Plan Polmar)	€127 395 920 (£90 millions)
Indemnités versées aux victimes	€13 033 152 (£9 millions)

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 €190 553 426 (£134 millions). Il a demandé en outre au tribunal de déclarer que ces deux fonds 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.

(y compris l'État français et les organismes publics) sont intégralement indemnisées.

### Action en justice engagée par le Groupe TotalFinaElf

Quatre sociétés appartenant au Groupe TotalFinaElf, à savoir TotalFinaElf SA, TotalFinaElf France SA (qui succède à Total Raffinage Distribution SA), Total International Ltd et Total Transport Corporation, ont introduit des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management and 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 (£100 millions) (montant susceptible d'augmenter) - une demande qui serait recevable en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds - et, d'autre part, à €3 millions (£2,1 millions) pour les frais d'une expertise judiciaire. Les sociétés appartenant au Groupe TotalFinaElf réclament également des intérêts au taux légal. S'agissant de l'action engagée contre le Fonds de 1992, ce groupe a requis une déclaration établissant que la demande est recevable à hauteur de €143 millions (£100 millions) mais que le droit à être indemnisé ne peut être exercé que si toutes les victimes

### 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, s'acquittant des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Steamship Mutual a versé €12 843 484 (£9 millions) c'est-à-dire le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, en accord avec le Fonds de 1992 et son Comité exécutif. La Steamship Mutual a également demandé au tribunal de déclarer qu'elle avait rempli toutes les obligations que lui imposait 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 la responsabilité qui lui incombait 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 aurait versé au-delà du montant de limitation.

### Actions en justice engagées par d'autres demandeurs

Des demandes se chiffrant à €484 millions (£340 millions) ont été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire, constitué par la Steamship Mutual. Cette somme englobe les demandes, d'un montant de €190,5 millions (£134 millions), formées par l'État français et celles, d'un montant de €170 millions (£120 millions),

présentées par TotalFinaElf. Cependant, la plupart de ces demandes, autres que celles de l'État français et de TotalFinaElf, ont fait l'objet d'un accord; il semblerait donc qu'elles doivent être retirées à l'égard du fonds de limitation dans la mesure où elles portent sur le même préjudice ou dommage. Le Fonds de 1992 a reçu officiellement du liquidateur du fonds de limitation les notifications des demandes formées contre ce fonds.

Au 31 décembre 2003, les actions en justice engagées par 505 demandeurs (dont 212 paludiers) contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 étaient toujours en instance. Le montant total de ces demandes, hors les demandes de l'État français et de TotalFinaElf, était de FF700 millions soit €107 millions (£75 millions).

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.

#### Jugements des tribunaux concernant les demandes formées contre le Fonds de 1992

En décembre 2003, le tribunal de commerce de Lorient a rendu ses jugements sur quatre demandes émanant des secteurs du tourisme et de la pêche que le propriétaire du navire/son assureur et le Fonds de 1992 avaient rejetées.

Une de ces demandes concernait le manque à gagner qu'aurait subi dans la zone touchée le propriétaire d'un bien qui devait être loué à d'autres entreprises (et non pas directement à des touristes) mais qui, d'après le demandeur, n'a pu l'être par suite des répercussions négatives du sinistre de l'*Erika*.

Les organes directeurs des FIPOL ont décidé d'établir une distinction, pour ce qui est du secteur du tourisme, entre a) les demandeurs qui vendent des biens ou des services directement aux touristes et dont les entreprises sont directement atteintes par une baisse du nombre des visiteurs dans la zone touchée par un déversement d'hydrocarbures et b) les demandeurs qui fournissent des biens ou des services, non pas directement aux touristes, mais à d'autres entreprises du secteur touristique. Il a été décidé que, dans cette deuxième catégorie, le degré de proximité entre la contamination et les pertes alléguées par les demandeurs n'est généralement pas suffisant. Les demandes de ce type ne seront donc normalement pas considérées comme

recevables dans leur principe. C'est sur cette base que le Fonds de 1992 a rejeté cette demande.

Dans son jugement, le tribunal de commerce a déclaré avoir pour fonction de déterminer s'il y a eu un dommage et, dans l'affirmative, de l'évaluer conformément aux critères du droit français. Le tribunal a estimé qu'en droit français, une demande d'indemnisation est recevable à condition qu'il existe un lien suffisant de causalité entre le sinistre et le dommage et qu'il soit établi que le dommage ne serait pas survenu si le sinistre n'avait pas eu lieu. De l'avis du tribunal, le sinistre de l'*Erika* a été la seule cause de pollution et des conséquences économiques en découlant. Le tribunal a déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité définis par le Fonds de 1992. Il a ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser au demandeur au titre de la perte de revenus locatifs un montant de €10 671 (£7 500).

Les trois autres jugements concernaient des demandes formées par une personne qui vendait et louait des machines destinées à la fabrication de crème glacée, par un hôtel situé à Carnac et par un éleveur d'huîtres du Morbihan. Le Fonds de 1992 a rejeté ces demandes au motif que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'il y avait un lien suffisant de causalité entre la perte alléguée et la pollution causée par les hydrocarbures provenant de l'*Erika*. Après avoir fait la même déclaration en ce qui concernait les critères à appliquer et avoir fait valoir qu'il n'était pas lié par les critères du Fonds, le tribunal a nommé un expert pour déterminer s'il y avait un lien suffisant de causalité entre la perte alléguée et la pollution par les hydrocarbures.

Le Fonds de 1992 a l'intention de faire appel des quatre jugements.

#### 15.4 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Voir les pages 75 à 77.

#### 15.5 SLOPS

(Grèce, 15 juin 2000)

##### Le sinistre

Alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port de Pirée (Grèce), suite à une explosion, 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 m<sup>3</sup> de déchets mazoutés, dont 1 000 à 2 000 m<sup>3</sup> 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.

Le *Slops* n'était 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 à terre.

### **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. À ce que l'on savait, les résidus d'hydrocarbures récupérés étaient vendus, après traitement, comme fuel de médiocre qualité.

En juillet 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Slops* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de 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 considérés comme des navires uniquement lorsqu'ils transportent 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 sont normalement exploités. Le Comité exécutif a noté que cette décision se fondait sur les conclusions d'un Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Le Comité exécutif 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 off-shore, 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. Le Comité a en outre noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour relever de la définition du terme 'navire' en vertu 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 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 a décidé que, pour les raisons exposées ci-dessus, le *Slops* ne devrait 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 février 2002, deux entrepreneurs grecs ont engagé une action en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée (Grèce) contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992 pour obtenir réparation à raison de €1 536 528 (£1 million) et de €786 329 (£550 000) (plus les intérêts), respectivement au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Ces entrepreneurs ont

allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder aux opérations de nettoyage et de prendre des mesures de prévention pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures. 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.

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 répondant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces 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 avancé qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du *Slops*, à savoir qu'ils avaient engagé une action en justice à son encontre, enquêté sur sa situation financière et demandé au tribunal de saisir ses avoirs et de le déclarer en faillite. Ils ont soutenu que, puisque le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés par le Fonds de 1992 au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.

Le tribunal a prononcé son jugement en décembre 2002.

Concernant les actions contre le propriétaire immatriculé du *Slops*, qui ne s'est pas présenté à l'audience, le tribunal 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, et bien qu'elle ait pu 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 (£1,1 million) et €786 832 (£550 000) 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 dépens, de €93 000 (£65 000).

En février 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir s'il y avait lieu de faire appel du jugement. Au cours des débats, plusieurs délégations ont souligné que la décision du Comité exécutif selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992 reposait sur une décision de politique générale de l'Assemblée du Fonds relative aux conditions selon lesquelles les unités de stockage au large devraient être considérées comme un 'navire' au sens qu'en donnent les Conventions, à savoir seulement quand elles transportent des hydrocarbures en vrac, ce qui impliquait que cela avait lieu pendant un voyage. Ces délégations ont évoqué le préambule des Conventions, qui se réfère spécifiquement au transport d'hydrocarbures. Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement.

Dans son appel, le Fonds de 1992 a soutenu que le tribunal de première instance avait considéré à tort que le *Slops* transportait des hydrocarbures au moment du sinistre, s'agissant de la simple présence à bord de résidus d'hydrocarbures comme 'cargaison', c'est-à-dire du transport de ceux-ci. Il a soutenu en outre que selon le tribunal, il y avait transport des 2 000 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures à bord dans le sens où ils étaient destinés à être transportés vers des raffineries de pétrole, mais que rien ne permettait de prouver que c'était réellement le cas. Le Fonds a appelé l'attention sur un document émis par le Ministère de la marine marchande établissant de façon certaine que le *Slops*, qui constituait une unité industrielle flottante de traitement des résidus d'hydrocarbures et de séparation de ces résidus d'avec l'eau, avait fonctionné continuellement en tant que telle depuis le 2 mai 1995 et était demeuré à compter de cette date en permanence au



mouillage sans appareil de propulsion. Le Fonds a affirmé que le *Slops* n'était pas destiné au transport de résidus d'hydrocarbures vers des raffineries de pétrole et n'avait jamais réalisé ce type d'opération au cours de la période durant laquelle il avait servi d'installation flottante de traitement de résidus d'hydrocarbures, ce transport d'hydrocarbures ayant été effectué au moyen de barges appartenant à des tiers, qui s'étaient amarrés le long du *Slops* de façon à recevoir les résidus d'hydrocarbures et les transportaient vers des raffineries où ils étaient traités. Le Fonds a avancé également que le *Slops* n'avait pas d'assurance de responsabilité en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les autorités grecques ne lui avaient jamais imposé cette obligation. Il a été fait valoir qu'en vertu de l'article VII.10 de cette Convention, celles-ci ne devaient pas autoriser un navire battant le pavillon grec à commercer s'il n'était pas muni d'un certificat attestant que sa responsabilité est couverte. Le Fonds a conclu qu'au vu de ces faits, le *Slops* ne pouvait pas être considéré comme relevant de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992.

Lors d'une audience qui a eu lieu en novembre 2003, les demandeurs ont soutenu que tout type d'engin marin intentionnellement construit pour le transport d'hydrocarbures était considéré comme un navire même s'il avait été transformé ultérieurement et que son moteur avait été provisoirement plombé et, son hélice, enlevée. Ils ont ajouté que le fait que le *Slops* ait été immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée prouvait qu'il s'agissait bien d'un navire. Ils ont soutenu que le terme 'cargaison' ne signifiait pas que le navire était tenu de transporter effectivement des hydrocarbures, ledit terme étant utilisé pour distinguer les hydrocarbures en tant que cargaison des hydrocarbures se trouvant dans les citernes du navire. Les demandeurs ont affirmé qu'au moment du sinistre, le *Slops* avait encore effectivement à son bord des résidus de déchets datant du dernier voyage qu'il avait effectué en tant que pétrolier, en 1995. Ils ont affirmé qu'une assurance n'était pas une condition nécessaire pour que le *Slops* soit considéré comme un navire. Ils ont déclaré en outre que la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dont l'objectif principal était la protection du milieu marin, fournissait un cadre à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile appelant une interprétation compatible avec cet objectif. Les demandeurs ont ajouté qu'ils avaient été mis au courant de la mauvaise situation

financière du propriétaire immatriculé après que les opérations de nettoyage ont considérablement progressé et qu'en tout état de cause ils auraient pu être accusés de contribuer au dommage à l'environnement s'ils n'avaient pas achevé ces opérations. Les demandeurs ont déclaré également que le fait que le Fonds de 1992 ait organisé le voyage en Grèce de deux experts techniques chargés de faire rapport sur le sinistre les laissait penser que le Fonds était disposé à leur verser des indemnités.

Le Fonds de 1992 a appelé l'attention du tribunal sur la résolution N°8, adoptée en mai 2003 par le Conseil d'administration (voir la section 5), selon laquelle celui-ci considère que les tribunaux des États Parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 concernant l'interprétation et l'application des Conventions.

La Cour d'appel devrait prononcer son jugement en 2004.

## 15.6 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 (Espagne). Les opérations de nettoyage du littoral ont été menées par les brigades locales de pompiers des municipalités de Cervo et Xobe, dans le nord de la Galice.

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'ils 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*.

### Demandes d'indemnisation

Les municipalités de Cervo et Xobe ont soumis des demandes d'indemnisation d'un montant total de €6 000 (£4 200) à l'assureur du *Concordia I*, la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd, (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.

Le Fonds de 1992 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 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.

## 15.7 SINISTRE SURVENU EN SUÈDE

(Suède, 23 septembre 2000)

### Le sinistre

Entre le 23 septembre et début 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 (Suède). 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 m<sup>3</sup> 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). Selon le Service des garde-côtes, l'analyse a montré que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondaient à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

L'*Alambra* était inscrit auprès de la London Steamship 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 millions).

### Demandes d'indemnisation

Le Service des garde-côtes a engagé des dépenses, de SKr 1,1 million (£85 000) et l'Agence suédoise des services de secours, de concert avec les autorités locales, de SKr 4,1 millions (£320 000) 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 au Fonds de 1992 qu'elles avaient l'intention de soumettre leurs demandes d'indemnisation au propriétaire du navire, et que, si elles ne parvenaient pas à obtenir

réparation auprès du propriétaire, elles envisageraient de former des demandes contre le Fonds. 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 a examiné le résultat des analyses et souscrit à la conclusion des autorités, à savoir que les échantillons de pétrole ressemblaient beaucoup à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

#### Imposition d'une amende au propriétaire

Le Service des garde-côtes suédois a condamné le propriétaire de l'*Alambra* à une amende de SKr 439 000 (£35 000) pour pollution des eaux, en vertu de la loi de 1980 sur les mesures contre la pollution provenant d'un navire.

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 de la Suède et que l'amende avait été imposée après que l'*Alambra* eut quitté cette zone. Le propriétaire a demandé subsidiairement que l'affaire soit rejetée étant donné qu'il n'y avait eu aucun déversement d'hydrocarbures 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.

En septembre 2002, la Cour d'appel de Stockholm a confirmé la décision du tribunal de district. Le propriétaire a fait appel de cette décision et, en mai 2003, la Cour suprême a autorisé le propriétaire à la saisir de cette affaire.

#### Actions en justice contre le propriétaire du navire/le Club et le Fonds

Le 19 septembre 2003, le Gouvernement suédois a engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action en justice contre le propriétaire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra*, et demandant une indemnisation de SKr 5 260 364 (£410 000) au titre des opérations de nettoyage. Le Gouvernement a également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 à titre de mesure de sauvegarde pour éviter que sa demande d'indemnisation adressée au Fonds ne soit frappée de prescription. Le Gouvernement a évoqué la responsabilité du Fonds de 1992 de l'indemniser si ni le propriétaire ni le London Club n'étaient déclarés tenus de verser une indemnisation.

Le Fonds de 1992 a soumis sa réponse au tribunal en octobre 2003, demandant la suspension de l'action contre le Fonds jusqu'à ce que soit prononcé le jugement définitif concernant l'action en justice engagée contre le propriétaire du navire et son assureur. Le Fonds a informé le tribunal qu'il partageait le point de vue du Gouvernement suédois selon lequel l'*Alambra* était selon toute probabilité la source de la pollution.

#### 15.8 NATUNA SEA

(Indonésie, 3 octobre 2000)

Voir les pages 80 et 81.

#### 15.9 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 dans les eaux danoises, à environ 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne), le *Tern* (20 362 tjb), un vraquier immatriculé à Chypre et qui avait à son bord une cargaison de sucre. L'abordage a provoqué un trou dans l'une des citernes à cargaison du *Baltic Carrier*, ce qui a entraîné le déversement d'environ 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).

Après la collision, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'à Rostock où on a découvert qu'environ 250 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* étaient enfermées dans le réservoir du 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 à Rostock, où les sapeurs-pompiers ont mené à bien des opérations de nettoyage.

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

Pour des précisions sur les mesures prises pour lutter contre la pollution au Danemark, en Allemagne et en Lettonie, il conviendrait de se reporter au Rapport annuel 2002, pages 112 et 113.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné en 2001 la question de savoir si les déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* par le *Tern* relevaient du champ d'application des Conventions de 1992. En ce qui concerne le déversement survenu à Rostock, le Comité a relevé que le coût du nettoyage n'était pas élevé, que les autorités allemandes ne présenteraient pas de demande d'indemnisation et que la question de savoir si le déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à Rostock relevait ou non des Conventions de 1992 était pure abstraction. Le Comité a donc décidé de ne pas examiner cette question plus avant. Au sujet du déversement des hydrocarbures du *Baltic Carrier* par le *Tern* à Ventspils, le Comité a chargé l'Administrateur de

poursuivre son enquête, reconnaissant que si le propriétaire du navire approuvait toutes les demandes au titre du déversement survenu à Ventspils, sans intervention du Fonds de 1992, la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 pourrait elle aussi devenir théorique.

### Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation pour un total de DKr 70 millions (£6,6 millions) pour les frais de nettoyage à terre, les dommages aux biens, les préjudices économiques dans les secteurs de la pêche et de la mariculture et du suivi écologique ont été réglées pour DKr 55 millions (£5,2 millions). Des demandes pour un montant total de DKr 48 millions (£4,5 millions) au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage en mer et à terre sont encore en cours d'évaluation, mais des paiements provisoires de DKr 36 millions (£3,4 millions) ont été effectués.

Une demande de DKr 1,9 million (£180 000) au titre des frais supplémentaires encourus pour les travaux de rénovation d'une voie d'accès située entre Bogø et Møn du fait de la présence d'hydrocarbures dans les blocs de pierre situés sous la voie d'accès est également en cours d'évaluation.

En octobre 2003, le Gard Club a informé le Fonds de 1992 qu'un accord de règlement global avait été conclu avec les intérêts du *Tern* et que les intérêts du *Baltic Carrier* avaient versé US\$512 000 (£286 000) aux intérêts du *Tern* au titre de demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution à Ventspils. Le Gard Club a également informé le Fonds qu'il se réservait le droit d'inclure les versements faits aux intérêts du *Tern* au titre des dommages dus à la pollution causés par des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans une demande qui pourrait être faite contre le Fonds de 1992.

Le montant total des demandes d'indemnisation encouru par le propriétaire/Gard Club au titre des dommages dus à la pollution provenant du sinistre du *Baltic Carrier* s'élève à environ DKr 104 millions (£9,8 millions), plus US\$512 000 (£286 000) au titre des dommages dus à la pollution à Ventspils versés sur la base de la répartition des responsabilités pour la collision entre les deux navires. Le montant de limitation applicable au navire est de quelque DKr 118 millions (£11,2 millions). L'Administrateur estime donc improbable que le

Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités au titre de ce sinistre. Toutefois, si le Gard Club décidait de poursuivre l'affaire contre le Fonds de 1992 au titre de dommages dus à la pollution résultant du déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern*, le Comité exécutif devra examiner la question plus avant.

### 15.10 ZEINAB

*(Émirats arabes unis, 14 avril 2001)*

Voir les pages 81 et 82.

### 15.11 SINISTRE SURVENU À LA GUADELOUPE

*(Guadeloupe, 30 juin 2002)*

#### Le sinistre

En 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 en juin 2002. Le maire a interdit les bains de mer à Petit-Bourg jusqu'à l'achèvement des opérations de nettoyage. La pêche à pied également avait été interdite, à titre provisoire, 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 (£285 000). Il a indiqué que le département de la Guadeloupe avait 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 rejet illégal en mer et que les autorités s'efforçaient d'identifier le navire responsable. Des échantillons des hydrocarbures en cause ont été envoyés à un laboratoire en France pour y être analysés. Le Fonds de 1992 a demandé à être tenu informé des résultats de cette analyse.

Le Comité exécutif avait décidé en octobre 2002 d'autoriser l'Administrateur à procéder, au nom du Fonds de 1992, au règlement définitif de toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre si les demandeurs ne pouvaient pas obtenir réparation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile mais étaient en mesure de démontrer à l'Administrateur que les dommages de pollution avaient été causés par des hydrocarbures persistants provenant d'un navire tel que défini dans cette Convention.

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

### 15.12 SINISTRE SURVENU AU ROYAUME-UNI

*(Royaume-Uni, 29 septembre 2002)*

#### Le sinistre

En 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.

#### 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; 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 a souscrit à cette conclusion. De plus, comme il n'y a pas de raffinerie ni d'oléoduc de brut à proximité de Hythe, le Fonds de 1992 a estimé 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.

### Demande d'indemnisation

Le Conseil de district de Shepway a soumis une demande de £5 400 au titre des coûts afférents au nettoyage de la plage située à proximité de Hythe. Étant donné qu'il n'a pas été possible d'identifier de navire spécifique susceptible d'avoir causé la pollution et que, de l'avis de l'Administrateur, les hydrocarbures devaient provenir d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 a accepté la demande à hauteur du montant en question.

Aucune autre demande ne devrait être présentée au titre de ce sinistre.

## 15.13 PRESTIGE

(Espagne, 13 novembre 2002)

### Le sinistre

En novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, naviguait au large de la côte atlantique espagnole en route de Lettonie à Singapour. Selon les informations

disponibles, le navire transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd.

Dans l'après-midi du 13 novembre, alors qu'il se trouvait par gros temps à environ 30 km au large du Cap Finisterre en Galice (Espagne), le navire a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures. Le moteur principal s'est arrêté. On estime que le *Prestige* a perdu une quantité non déterminée mais importante d'hydrocarbures, alors qu'il dérivait vers la côte espagnole. Les tentatives faites pour attacher un câble de remorquage au navire en détresse, qui à ce moment-là se trouvait dangereusement près du Cap Vilano, ont finalement réussi.

Au petit matin du 15 novembre, alors qu'on remorquait le *Prestige* en direction du nord-ouest pour l'éloigner de la côte espagnole, un tronçon du bordé au voisinage de la citerne N° 3 à tribord s'est détaché. Dans le courant de l'après-midi, le capitaine a signalé une aggravation soudaine des fuites d'hydrocarbures, ce qui signifiait que les cloisons internes avaient cédé et que les citernes à cargaison étaient perforées. Le 19 novembre, le navire s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 km à l'ouest de Vigo (Espagne), la partie avant sombrant à 3 500 mètres de fond et la partie arrière à 3 830 mètres. À la suite de la rupture du navire et de son naufrage, environ 25 000 tonnes de plus de cargaison se sont échappées. Au cours des semaines qui ont suivi, les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave ont persisté à un rythme qui a lentement diminué.

Un mini sous-marin français a été utilisé pour obturer et colmater provisoirement les fissures et les brèches de l'épave, dans le but de réduire le plus possible les fuites d'hydrocarbures. L'opération semble avoir partiellement réussi étant donné que les déversements d'hydrocarbures ont sensiblement diminué, ainsi que l'ont confirmé les opérations de surveillance aérienne régulièrement menées par les autorités espagnoles et portugaises.

En raison du caractère persistant de la cargaison du *Prestige*, les fuites d'hydrocarbures ont longtemps dérivé en fonction des vents et des courants, parcourant de grandes distances. Début décembre, plusieurs 'vagues' d'hydrocarbures ont fortement pollué la côte occidentale de la Galice entre le parc national des îles Ciès, près de Vigo, et Ferrol. Les hydrocarbures échoués ont été remis en mouvement et de nouvelles boulettes d'hydrocarbures de plus en plus fragmentées et



*Prestige: en France, l'impact a atteint principalement de longues étendues de plages de sable*

altérées par les intempéries se sont échouées en gagnant progressivement le golfe de Gascogne et la côte septentrionale de l'Espagne (Galice, Asturies, Cantabrique, Pays basque), la France (Aquitaine, Poitou-Charentes, Pays de la Loire, Bretagne et une petite partie de la Normandie et de la Picardie) et le Royaume-Uni (Îles anglo-normandes, Île de Wight et une petite partie du Kent).

### Opérations de nettoyage

#### Espagne

Des mesures de lutte contre la pollution ont immédiatement été prises en Galice par la société espagnole de sauvetage et de sécurité maritime (Sociedad de Salvamento y Seguridad Maritima (SASEMAR)).

Aussi bien la Direction générale des côtes que le Gouvernement régional autonome de Galice (Xunta de Galice) ont participé à la protection des côtes et aux opérations de nettoyage ainsi qu'à la gestion des ressources côtières, telles que la pêche et les parcs nationaux. Par la suite, les autorités régionales des Asturies, de la Cantabrique et du Pays basque ont également participé aux opérations de nettoyage.

Les autorités compétentes en France, aux Pays-Bas et au Royaume-Uni, de même que la Commission européenne, ont été invitées à fournir une aide sous forme de matériel et de navires de lutte contre la pollution. Les premiers navires sont arrivés le 16 novembre et leur nombre a progressivement augmenté jusqu'à former une flotte de plus de 15 navires en provenance de 10 pays.

Les mauvaises conditions atmosphériques et le caractère extrêmement visqueux des hydrocarbures ont été les plus graves problèmes rencontrés par les navires et leurs équipages. Quelques navires seulement ont réussi à récupérer de grandes quantités d'hydrocarbures après que ceux-ci ont séjourné plusieurs semaines en mer. Tout en devenant plus visqueux, les hydrocarbures flottants se sont fragmentés en nombreuses boulettes de plus en plus petites. Cela a posé des problèmes pour la détection aérienne, et par conséquent pour orienter les navires chargés de repérer les hydrocarbures récupérables. En outre, des thoniers et des chalutiers de haute mer, des navires à grappins utilisés pour la mytiliculture et de petits navires de pêche ont été mis à contribution dans différentes sections des côtes espagnoles et françaises, pour récupérer les hydrocarbures manuellement et mécaniquement.



Dès le début du sinistre, on a tenté de protéger les côtes au moyen de barrages flottants. Sous la coordination initiale de la SASEMAR et avec la participation d'entrepreneurs et de coopératives de pêche, des barrages flottants de plus en plus nombreux ont été mis en attente et déployés dans les nombreuses rias de la côte espagnole.

Les opérations de nettoyage à terre ont initialement été limitées aux étendues de plages de sable et d'avant-plages rocheuses. Des militaires, des associations de pêche et des volontaires ont effectué un travail essentiellement manuel en s'aidant de machines pour évacuer les déchets.

Lorsque de petits fragments d'hydrocarbures et des boulettes de goudron ont envahi à plusieurs reprises de longues étendues sablonneuses le long de la côte nord de l'Espagne, des machines ont été utilisées pour le nettoyage des plages. Ailleurs, on a tamisé le sable pour le débarrasser des fragments d'hydrocarbures. Le nettoyage naturel par l'action de frottement de la mer pendant les orages hivernaux a fait son effet et a bien amélioré l'état des zones intertidales du rivage. En outre, on a procédé à un nettoyage secondaire sous forme de lavage à pression dans les zones touchées.

Environ 44 000 tonnes de déchets liquides (mélanges d'eau et d'hydrocarbures) ont été recueillies par des navires opérant à partir de l'Espagne. Le chiffre correspondant pour les déchets solides récupérés a été de 97 000 tonnes. Quelques opérations mineures de nettoyage se poursuivent.

#### France

Au début du mois de janvier 2003, les autorités françaises ont assumé la coordination des opérations de récupération en mer. Une flotte de 16 navires, y compris des navires spécialisés de récupération venus d'Allemagne, d'Espagne, de France, de Norvège et des Pays-Bas se trouvait encore dans le golfe de Gascogne le 27 janvier, bien que peu d'hydrocarbures restent à récupérer. À la mi-avril, la plupart de ces navires avaient été démobilisés, mais une vingtaine de petites embarcations de pêche s'employaient à récupérer les hydrocarbures qui flottaient à proximité des côtes ou qui étaient échoués sur les bancs de sable à l'entrée du bassin d'Arcachon (près de Bordeaux).

La plupart des côtes touchées en France se composent de sable compact et il a été relativement facile de les nettoyer par des méthodes aussi bien



manuelles que mécaniques. En mai 2003, les hydrocarbures fragmentés, qui jusque-là ne touchaient qu'une zone allant de la frontière espagnole à l'estuaire de la Gironde, ont atteint le littoral ouest et nord du Finistère (Bretagne).

Quelque 1 300 tonnes de déchets liquides ont été recueillies par des bateaux de pêche et navires spécialisés de récupération tandis que 17 000 tonnes de déchets solides ont été ramassées sur le littoral français.

Quelques opérations mineures de nettoyage se poursuivent.

### Impact du déversement

#### Espagne

Les côtes galiciennes, qui constituent l'une des zones de pêche les plus riches d'Europe, ont été les plus fortement touchées par le sinistre. Des interdictions de pêche ont été instaurées peu après le sinistre, frappant pratiquement toute la pêche sur près de 90% de la côte, et ce jusqu'à 8 à 10 milles au large. Ces interdictions ont eu un fort impact économique sur des milliers de personnes se livrant à la pêche et à des activités connexes. Certaines des interdictions visaient des zones qui n'avaient pas été touchées par les hydrocarbures du *Prestige*.

L'impact a été moins prononcé dans les Asturies, en Cantabrique et dans le Pays basque. Des interdictions de pêche ont également été imposées dans ces régions, même si certaines avaient une portée limitée et ne concernaient pas toutes les espèces et tous les types de pêche. Par ailleurs, la pêche dans ces régions a une importance économique moindre entre novembre et avril en raison de facteurs saisonniers et de fermetures pour gestion des stocks.

En avril 2003, seules quatre zones septentrionales de la Galice restaient soumises à des interdictions. Au début d'octobre 2003 les dernières interdictions ont été levées.

Les interdictions de pêche ne concernaient pas l'aquaculture, bien que ce secteur ait été touché par la pollution. Il existe une grande activité d'élevage du turbot dans des bacs situés à terre mais alimentés en eau de mer par des prises souterraines. En Galice, plusieurs gros élevages de poissons se trouvent dans des zones fortement polluées, mais la

plupart d'entre eux ont pris des mesures pour éviter que les hydrocarbures ne pénètrent dans les bacs d'élevage, leur permettant ainsi de continuer à fonctionner. Toutefois, malgré ces mesures, l'un des petits élevages a dû détruire ses stocks sur ordre des autorités sanitaires.

La culture des moules sur des cordes suspendues sous des radeaux flottants constitue la principale activité aquacole en Galice. Bien qu'aucun radeau n'ait été directement affecté par les hydrocarbures, un fléchissement de la demande a été signalé.

L'élevage de mollusques dans des parcs privés dans les zones intertidales n'a pas été frappé d'interdiction, mais certaines zones ont été contaminées et les exploitants ont fait savoir que les usines de dépuración refusaient d'accepter leurs produits, les privant ainsi de leurs débouchés. À ce que l'on sait, le secteur de la mytiliculture pourrait soumettre une importante demande d'indemnisation par suite des retards enregistrés dans les ventes et des mesures prises pour rassurer le marché.

En Galice, un petit nombre d'usines de dépuración et d'aquariums, qui ont besoin d'une alimentation régulière en eau de mer propre, ont fermé, soit parce que leurs sources étaient contaminées ou perçues comme étant contaminées, soit pour cause de manque d'approvisionnement de produits de la mer du fait des interdictions de pêche. On a signalé que les stocks de certaines usines et de certains aquariums avaient subi des pertes à la suite de ces difficultés. Les côtes de la Galice, des Asturies, de la Cantabrique et du Pays basque sont des destinations qui attirent les touristes friands d'activités de plein air et de fruits de mer de qualité. La région touchée est surtout appréciée par le marché intérieur; elle est moins recherchée par les touristes étrangers que d'autres régions d'Espagne.

Il ressort à l'évidence d'une analyse préliminaire des statistiques fournies par divers organismes touristiques dans la zone touchée que les entreprises touristiques ont enregistré une baisse d'activité en 2003. Il est difficile de déterminer dans cette baisse la part qui est due au sinistre du *Prestige* car divers autres facteurs doivent être pris en considération, tels qu'une baisse générale de l'activité touristique (notamment en provenance de certains marchés étrangers) due à la peur du terrorisme, la crainte du SRAS, le déclin de l'économie européenne et l'impact de la canicule

dans toute l'Europe qui a fait perdre de son attrait à certaines zones intérieures et a poussé les visiteurs vers des destinations du nord de l'Europe.

#### France

L'impact sur la pêche en France a été assez limité. Le 5 janvier 2003, les autorités françaises ont interdit la commercialisation de coquillages, principalement d'huîtres, en provenance du bassin d'Arcachon du fait de la présence d'hydrocarbures à l'entrée du bassin. Cette interdiction a toutefois été levée le 15 janvier 2003 après que les analyses d'échantillons d'eau de mer, de poissons et de mollusques eurent montré que les niveaux d'hydrocarbures étaient acceptables.

On prévoit qu'en France, l'impact le plus grave risque d'être dans le secteur du tourisme étant donné la renommée des plages de sable du sud de la côte atlantique. On y trouve des hôtels et des locations avec services, des résidences secondaires, des meublés et des terrains de camping.

Les facteurs indiqués ci-dessus concernant le tourisme espagnol interviennent également dans l'évaluation du niveau des demandes d'indemnisation à prévoir en France dans le secteur du tourisme. En analysant les chiffres au niveau national par rapport à ceux correspondant à la zone touchée, on devrait pouvoir isoler les effets du sinistre proprement dit.

#### Portugal

Aucun déversement d'hydrocarbures n'a été signalé sur les côtes du Portugal. Rien ne semble non plus indiquer que le sinistre ait eu un impact sensible sur la pêche, le tourisme et d'autres ressources économiques.

#### Royaume-Uni

La Maritime and Coastguard Agency du Royaume-Uni (MCA) a signalé que des hydrocarbures s'étaient échoués sur les îles anglo-normandes, le littoral méridional de l'Île de Wight et à Ramsgate dans le Kent. Les échantillons analysés pour le compte de la MCA correspondent aux échantillons recueillis en France et testés par le laboratoire national français. Les empreintes des échantillons recueillis au Royaume-Uni étant presque identiques aux hydrocarbures contenus dans le *Prestige*, la MCA est à peu près certaine que les hydrocarbures échoués provenaient du *Prestige*.

### Récupération des hydrocarbures à bord de l'épave

Le Gouvernement espagnol a chargé une commission scientifique d'étudier les diverses solutions possibles pour régler la question de la cargaison à bord de l'épave. Cette commission a conclu qu'il y en avait deux, à savoir l'extraction des hydrocarbures restant à bord de l'épave par pompage ou l'enfermement du navire dans une structure en béton ou en acier.

Par ailleurs, un Comité technique international a été créé et placé sous la coordination de la compagnie pétrolière espagnole Repsol YPF. Ce comité a estimé que trois méthodes pouvaient être envisagées: un système de va-et-vient de sacs remplis au fond de la mer au moyen de tuyaux percés dans les citernes de l'épave avant d'être ramenés à la surface; le dégagement et l'enfermement des hydrocarbures dans un dôme construit au-dessus de l'épave en vue de leur extraction ultérieure; le pompage des hydrocarbures des citernes du navire à la surface au moyen de pipelines.

Le Comité a proposé un programme de travail qui consiste à commencer d'évacuer les hydrocarbures à la fin de l'été 2003 au moyen d'un va-et-vient de sacs. Parallèlement à cette opération, la mise au point de la solution du dôme sera poursuivie au cas où la méthode du va-et-vient de sacs ne fonctionnerait pas de façon satisfaisante. La méthode du pompage serait également mise au point et mise à l'essai/simulée au cas où les deux autres solutions ne donneraient pas de résultats.

Sous le contrôle de Repsol YPF, on a utilisé du matériel employé dans le secteur offshore pour créer des réserves d'hydrocarbures dans des réservoirs souterrains afin d'évaluer la quantité d'hydrocarbures restant dans les citernes de l'épave. Grâce à cette opération, on estime désormais à 13 300 tonnes la quantité d'hydrocarbures restant dans la section avant de l'épave et à 900 tonnes celle restant dans la section arrière.

On a essayé au large de Marseille les sacs devant servir, par un système de va-et-vient, à faire remonter les hydrocarbures à la surface de la mer puis on a fait ces essais à partir de l'épave d'où une centaine de tonnes d'hydrocarbures ont été retirées. Afin que l'on puisse enlever le reste de la cargaison,

de nouveaux conteneurs destinés au va-et-vient seront fabriqués en aluminium. Ces conteneurs en aluminium, une fois remplis, seront ramenés à une profondeur de 40 mètres. À ce niveau les hydrocarbures seront chauffés et pompés vers un navire de surface. Le Gouvernement espagnol a décidé le 12 décembre 2003 que le projet serait réalisé pour un coût estimatif de €99,3 millions (£70 millions), y compris les frais encourus à ce jour qui s'élèvent au total à quelque €32,3 millions (£23 millions).

### Bureaux des demandes d'indemnisation

Un grand nombre de demandes d'indemnisation

étant attendues, l'assureur P & I du propriétaire du navire (la London Steamship Owners Mutual Insurance Association (London Club)) et le Fonds de 1992, après avoir consulté les autorités espagnoles, ont établi un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne). Ce bureau, doté de quatre employés, a commencé à fonctionner le 20 décembre 2002.

Après avoir consulté le Gouvernement français, le Fonds de 1992 et le London Club ont établi un Bureau des demandes d'indemnisation à Bordeaux (France), qui a ouvert ses portes le 17 mars 2003 et qui compte 2 employés.

Type de demande	No. de demandes	Montant réclamé en €
Domages aux biens	142	2 213 930
Nettoyage (pouvoirs locaux)	17	4 060 874
Nettoyage (Gouvernement espagnol)	1	303 342 626
Mariculture	11	6 972 932
Pêche et ramassage des coquillages (demandeurs privés)	12	133 754 015
Pêche et ramassage des coquillages (État espagnol) <sup>10</sup>	118	76 522 601
Tourisme (demandeurs privés)	5	586 381
Tourisme (État espagnol)		3 867 707
Entreprises de traitement/vente du poisson	66	5 684 944
Divers (demandeurs privés)	38	1 341 672
<b>Total</b>	<b>410</b>	<b>538 347 682</b> <b>(£379 millions)</b>

### Demandes d'indemnisation

#### Espagne

Le 31 décembre 2003, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 410 demandes d'indemnisation représentant un total de €538,3 millions (£379 millions). L'une de ces demandes d'un montant de €131,6 millions (£93 millions), émanait d'un groupe de 58 associations de Galice, des Asturies et de la Cantabrique représentant 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages.

Le 2 octobre 2003, le Gouvernement espagnol a soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €383,7 millions (£270 millions) pour les frais encourus jusqu'à la fin de juillet 2003 au titre des opérations de nettoyage en mer et sur le littoral, des indemnités versées aux pêcheurs et aux

ramasseurs de coquillages, de l'allégement fiscal accordé aux entreprises touchées par le déversement, des frais administratifs et des frais afférents aux campagnes de publicité. On s'attend à recevoir d'autres demandes du Gouvernement espagnol.

On trouvera ventilés dans le tableau ci-dessus les différents types de demandes d'indemnisation reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

#### France

Le Bureau des demandes d'indemnisation à Bordeaux a régulièrement eu à répondre aux questions de demandeurs potentiels et des formulaires de demandes d'indemnisation ont été diffusés selon que de besoin. La plupart des demandes de renseignements émanait de

<sup>10</sup> Cette demande concerne les versements effectués à titre d'indemnisation par les autorités espagnoles aux pêcheurs et ramasseurs de coquillages. Cette demande recoupe en partie les demandes formées par des demandeurs privés appartenant aux secteurs de la pêche et du ramassage de coquillages.

Type de demande	No. de demandes	Montant réclamé en €
Domages aux biens	5	30 134
Nettoyage	13	3 728 628
Mariculture	94	540 575
Ramassage des coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	21	283 656
Tourisme	21	2 462 600
Entreprises de traitement/vente du poisson	2	65 359
Divers	1	8 400
<b>Total</b>	<b>160</b>	<b>7 236 162</b> <b>(£5,1 millions)</b>

personnes s'occupant de culture et de commercialisation des huîtres.

Au 31 décembre 2003, 160 demandes d'indemnisation avaient été reçues pour un total de €7,2 millions (£5,1 millions). Quelques pouvoirs locaux du Finistère ont présenté ou exprimé l'intention de présenter des demandes d'indemnisation au titre du nettoyage. On trouvera dans le tableau ci-dessus une ventilation des différents types de demandes d'indemnisation.

#### Portugal

Des demandes d'indemnisation sont également attendues au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde au Portugal. Les autorités portugaises n'ont soumis aucune demande d'indemnisation à ce jour mais ont fait savoir que les frais de nettoyage s'élevaient à quelque €2,6 millions (£1,8 million).

#### Royaume-Uni

Selon la quantité supplémentaire d'hydrocarbures qui atteindra le rivage du Royaume-Uni, le Gouvernement et les pouvoirs locaux seront peut-être amenés à soumettre une demande d'indemnisation au titre des frais afférents aux opérations de nettoyage du littoral du Royaume-Uni.

#### Contacts avec les gouvernements

Le Gouvernement espagnol a nommé un Commissaire chargé de coordonner toutes les activités relatives au sinistre.

L'Administrateur, l'Administrateur adjoint/Conseiller technique et le Chef du Service des demandes d'indemnisation se sont rendus à Madrid et à

La Corogne (Galice) afin d'examiner la situation avec des représentants du Gouvernement central espagnol et les autorités régionales de Galice, des Asturies, de la Cantabrie et du Pays basque.

L'Administrateur et le Chef du Service des demandes d'indemnisation ont eu des entretiens avec le Vice-Président du Gouvernement espagnol, le Commissaire nommé par le Gouvernement pour coordonner toutes les activités ayant trait au sinistre, le Vice-Ministre des finances, le Ministre de l'agriculture, des pêches et de l'alimentation et l'Avocat général de l'État ainsi qu'avec le Président et le Ministre des pêches de la Xunta de Galice. De l'avis général, il importait d'éviter des difficultés analogues à celles rencontrées à la suite du sinistre de l'*Aegean Sea*, ce qui ne pourrait se faire que grâce à un haut niveau de coopération entre le Gouvernement espagnol, la Xunta de Galice, les autres autorités régionales et le Fonds de 1992.

Le Gouvernement français a également eu des entretiens avec l'Administrateur et le Chef du Service des demandes d'indemnisation au sujet du traitement des demandes d'indemnisation et de questions connexes.

#### Paiements et autres formes d'aide financière fournis par les autorités espagnoles

L'État espagnol et les autorités régionales ont versé à titre d'indemnisation environ €40 (£28) par jour à toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquelles figurent des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers, ainsi que des personnes dont le travail à terre est fortement tributaire de la pêche, frappée d'interdiction, par exemple les

poissonniers, les réparateurs de filets de pêche et les employés des coopératives de pêche, des criées ou des fabriques de glace. Certains de ces paiements ont été intégrés dans les demandes subrogées des autorités espagnoles en vertu de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds et l'on s'attend à ce que d'autres demandes subrogées soient présentées sous peu.

L'État espagnol a également fourni une aide à des particuliers et des entreprises touchés par le déversement d'hydrocarbures sous forme d'allègement fiscal et de dispense des cotisations dues à la sécurité sociale.

L'État espagnol a assuré aux victimes de la pollution des facilités de crédit pour un montant total de €100 millions (£70 millions), montant qui pourrait encore être augmenté. Des prêts sont consentis par le biais de l'Instituto de Credito Oficial (ICO), une banque espagnole. La délégation ou la sous-délégation du gouvernement dans les zones touchées détermine le montant d'un prêt, qui ne peut être accordé que pour des dommages aux biens et pour le coût de la remise en état de ces biens. L'État espagnol a demandé au Fonds de 1992 de l'aider à évaluer le préjudice ou le dommage subi par les demandeurs de prêts. Étant donné que le dommage à l'origine des demandes de prêts constituera en dernière analyse la base des demandes d'indemnisation dirigées contre le Fonds, directement ou par subrogation, celui-ci a accepté d'aider l'État espagnol à procéder à ces évaluations.

Au 31 décembre 2003, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait été invité à évaluer le préjudice de 41 demandeurs de prêts pour un total de €250 351 (£178 000). Les documents présentés ont été examinés par les experts du Club et du Fonds mais, dans la majorité des cas, il a fallu demander un complément d'information afin qu'une évaluation précise puisse être effectuée. Trente-six demandes ont toutefois été évaluées sur la base de la documentation fournie pour un total de €82 937 (£59 000).

En juin 2003, le Gouvernement espagnol a adopté une législation sous la forme d'un décret-loi royal ouvrant un crédit de €160 millions (£112 millions) destiné à dédommager intégralement les victimes de la pollution. Aux termes de ce décret, le Gouvernement espagnol acquerra, par subrogation, les droits des victimes qui décident de présenter une

demande en application de cette législation. Pour percevoir une indemnité, les demandeurs doivent avoir présenté leur demande le 31 décembre 2003 au plus tard, renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation à l'État espagnol. Il est prévu dans le décret que l'évaluation des demandes d'indemnisation suivra les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Une décision n'a pas encore été prise quant à la procédure d'évaluation des demandes soumises en vertu de ce décret-loi royal.

### Responsabilité du propriétaire du navire

Le montant de limitation applicable au *Prestige* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est approximativement de 18,9 millions de DTS ou €22 777 986 (£16 millions). Le 28 mai 2003, le propriétaire a déposé €22 777 986 auprès du tribunal pénal de Corcubion (Espagne) pour constituer le fonds de limitation.

### Enquêtes menées sur la cause du sinistre

Un tribunal de Corcubion (Espagne) enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Ce tribunal enquête sur le rôle du capitaine du *Prestige* et d'un fonctionnaire qui a eu une part dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

La Commission permanente d'enquête sur les événements de mer, qui dépend du Ministère espagnol de l'infrastructure et des travaux publics, rassemble les informations nécessaires pour publier un rapport sur le sinistre du *Prestige*. Compte tenu de l'ampleur du sinistre, un certain temps s'écoulera avant que l'enquête n'aboutisse.

S'agissant de la France, un magistrat instructeur de Brest mène une enquête sur la cause du sinistre.

Le Fonds de 1992 suit ces enquêtes par l'intermédiaire de ses avocats espagnols et français.

### Actions en justice

#### Espagne

Environ 1 850 demandeurs qui affirment avoir subi un préjudice à la suite du sinistre se sont associés à la procédure engagée devant le tribunal de Corcubion (Espagne). Aucune précision sur les préjudices subis n'a été communiquée au tribunal.

Certains de ces demandeurs ont présenté leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

#### France

À la demande d'un certain nombre de communes, le tribunal administratif de Bordeaux a désigné des experts pour déterminer l'étendue de la pollution en différents points de la zone touchée. Les experts désignés par le tribunal ont tenu un certain nombre de réunions.

En juillet 2003, cinq ostréiculteurs ont entrepris une procédure en référé à l'encontre du propriétaire du navire, du London Club et du Fonds de 1992 devant le tribunal de commerce de Marennes pour demander le versement provisoire de sommes atteignant au total environ €400 000 (£282 040). Une audition est prévue pour mars 2004.

#### États-Unis

L'État espagnol a engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification du *Prestige*, devant le tribunal fédéral de première instance de New York pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estime devoir dépasser US\$700 millions (£390 millions). L'État espagnol a notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux ni de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.

L'ABS a réfuté l'accusation de l'État espagnol et a lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que si l'État espagnol a subi des dommages c'est en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle et a demandé que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier se verrait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

Les autorités régionales du Pays basque ont engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de Houston, au Texas, en réclamant des indemnités au titre des frais de nettoyage et des versements effectués à des particuliers et des entreprises pour un montant de US\$50 millions (£28 millions). Ces autorités ont

soutenu entre autres que l'ABS n'avait pas, comme il était tenu de le faire, inspecté convenablement le *Prestige* et avait déclaré que ce navire était en état de naviguer alors qu'il ne l'était pas.

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

En vertu de l'article 4.4 e) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le montant maximum d'indemnisation, y compris les sommes versées par le propriétaire du navire et son assureur, payable par sinistre en vertu des Conventions de 1992 sur la responsabilité civile et portant création du Fonds est de 135 millions de DTS. Ce montant doit être converti en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée concernant la date du premier versement des indemnités.

Appliquant les principes établis dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé en février 2003 que, dans l'affaire du *Prestige*, la conversion devait se faire sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au cours du droit de tirage spécial à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de cette session, c'est-à-dire le 7 février 2003. Par conséquent, 135 millions de DTS représentent €171 520 703 (£121 millions).

#### Niveau des paiements

##### Examen effectué par le Comité exécutif en février 2003

En février 2003, le Comité exécutif a étudié le niveau des paiements applicable au sinistre du *Prestige*.

Contrairement à ce qui s'était passé dans des affaires antérieures, l'assureur du *Prestige*, le London Club, a décidé de ne pas effectuer des paiements à hauteur du montant de limitation du propriétaire. Le représentant du London Club a informé le Comité que ses conseillers juridiques en Espagne lui ont fait savoir que si le Club devait payer les demandeurs de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient très probablement pas compte de ces paiements lors de l'établissement du fonds de limitation du propriétaire et le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation. Malgré les longues discussions qui avaient eu lieu entre les

conseillers juridiques du Club et les avocats du Gouvernement espagnol, le Club n'était pas convaincu qu'il était possible d'éviter une situation de double paiement, et qu'il n'avait ainsi d'autre choix que de déposer le fonds de limitation auprès d'un tribunal compétent en Espagne ou en France, conscient que, de ce fait, les sommes nécessaires pour honorer les demandes pourraient ne pas être disponibles pendant plusieurs années.

Plusieurs délégations ont accepté le point de vue selon lequel le Fonds de 1992 ne pouvait pas imposer au London Club d'effectuer des paiements pour indemnisation sans lui garantir qu'il ne serait pas tenu de payer deux fois le montant de limitation. De l'avis de ces délégations, il conviendrait donc que le Fonds effectue d'abord les paiements, étant donné que le souci majeur était d'indemniser les victimes de la pollution. Il a été relevé que si le Fonds de 1992 s'écartait de sa politique de ne pas honorer les demandes avant que l'assureur n'ait payé à concurrence du montant de limitation, le Fonds ne pourrait payer qu'à hauteur de 135 millions de DTS, moins le montant de limitation du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Comité exécutif a considéré qu'il n'était pas possible à ce stade d'évaluer de manière valable l'ampleur du montant total des demandes établies nées du sinistre du *Prestige*. Le Comité a décidé qu'au vu de cette incertitude, le pouvoir de l'Administrateur de procéder aux paiements devrait pour l'instant être limité aux paiements provisoires en vertu du Règlement intérieur du Fonds de 1992.

#### Examen effectué par le Comité exécutif en mai 2003

Le Comité exécutif a de nouveau examiné le niveau des paiements à sa session de mai 2003. Les délégations espagnole et française ont estimé que le total des pertes enregistrées dans leurs pays était de €662 à 667 millions et €104 à 193 millions respectivement, soit au total €766 à 870 millions (£539 à 612 millions). Ces délégations ont souligné que ces chiffres n'étaient que le résultat d'évaluations préliminaires et qu'une grande incertitude régnait notamment en ce qui concernait les pertes éventuelles dans le secteur touristique.

Les autorités espagnoles n'ont pas chiffré les pertes dans le secteur du tourisme. L'estimation faite par

la délégation espagnole du coût des opérations concernant l'épave a été donnée avant qu'une décision n'ait été prise quant à la méthode qui serait utilisée. Eu égard à ces incertitudes, l'Administrateur a estimé qu'il serait prudent de prévoir un montant supplémentaire de €100 millions (£70 millions) pour disposer d'une marge de sécurité suffisante, ce qui porterait le montant total du sinistre à environ €1 milliard (£704 millions). L'Administrateur a déclaré que si le Comité décidait de fixer un niveau des paiements, celui-ci devrait être fixé à 15% du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs. La plupart des délégations se sont déclarées favorables au niveau des paiements de 15% proposé par l'Administrateur. Tout en appuyant cette proposition, certaines délégations ont reconnu que des paiements de 15% représentaient un très faible niveau, mais que cela contribuerait néanmoins à atténuer les difficultés financières subies par les demandeurs, particulièrement les petites entreprises.

Le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devraient, pour le moment, être limités à 15% du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds et le London Club. Le Comité a en outre décidé que le Fonds de 1992 devrait, eu égard aux circonstances particulières du sinistre du *Prestige*, effectuer des paiements aux demandeurs, même si le London Club ne leur versait pas d'indemnisation directement.

#### Examen effectué par le Comité exécutif en octobre 2003

En octobre 2003, la délégation espagnole estimait à €795 millions (£560 millions) le montant total des coûts afférents au sinistre en ce qui concernait l'Espagne. La délégation française a fait une évaluation provisoire selon laquelle le montant des dommages en France serait de €104 à 193 millions (£73 à 136 millions). Les autorités portugaises ont évalué à €2,6 millions, (£1,8 million) le coût des dommages au Portugal.

D'après les chiffres communiqués par les Gouvernements espagnol, français et portugais, l'Administrateur a estimé que le coût total du sinistre était d'environ €990 millions (£697 millions). Cependant, il demeurait préoccupé par les chiffres fournis par le



*Prestige: en Espagne, l'impact a couvert de vastes zones de littoral rocheux*

Gouvernement espagnol relatifs au coût des opérations concernant l'épave étant donné que l'on ne s'était pas encore prononcé sur la méthode à utiliser. Il a estimé qu'il serait prudent de prévoir un montant supplémentaire de €100 millions (£70 millions) pour s'assurer une marge de sécurité suffisante, ce qui porterait le montant total du sinistre à environ €1,1 milliard (£775 millions). Le Comité a décidé que compte tenu des incertitudes qui continuaient de régner quant au niveau des demandes recevables, il conviendrait de maintenir le niveau de paiement à 15% des pertes ou dommages subis par les différents demandeurs.

#### **Paiements destinés au Gouvernement espagnol**

À la session du Comité exécutif tenue en octobre 2003, la délégation espagnole a proposé que le Fonds de 1992, en prenant certaines mesures de précaution, fasse des avances à titre d'acompte au Gouvernement espagnol et aux gouvernements des autres pays touchés qui le demanderaient. Il a été proposé que ces paiements soient effectués d'après l'estimation des dommages à laquelle l'Administrateur procéderait; si lors de la liquidation finale on concluait que tel ou tel État avait reçu une avance supérieure à ce qui lui revenait réellement, cet État rembourserait l'excédent correspondant. Pour ce faire, l'État ayant perçu une

avance fournirait les garanties nécessaires et le Fonds devrait conserver un pourcentage suffisant pour pouvoir effectuer les paiements voulus aux victimes qui s'adresseraient directement à lui. La délégation espagnole a déclaré que les mesures prises par son gouvernement permettraient à tous les demandeurs de recevoir 100% de leurs pertes établies telles qu'évaluées par le Fonds de 1992 conformément aux critères de ce dernier.

Au cours des débats qui ont eu lieu au sein du Comité exécutif, un certain nombre de délégations ont soutenu la proposition de la délégation espagnole, qui à leur avis constituait une solution novatrice à l'un des principaux problèmes auxquels le Fonds avait à faire face, à savoir l'indemnisation rapide des victimes. D'autres délégations ont déclaré que cette proposition devait être examinée très soigneusement car elle s'écartait considérablement de la politique du Fonds et pouvait avoir de profondes incidences sur l'avenir de ce dernier. Certaines délégations ont exprimé une préférence pour la méthode éprouvée et avérée qui avait déjà été suivie pour certains sinistres importants au Royaume-Uni, en République de Corée et en France, selon laquelle les gouvernements de ces pays avaient accepté de rester en dernière position pour le paiement de



leurs propres demandes d'indemnisation, permettant ainsi aux FIPOL de verser des indemnités importantes aux autres demandeurs. Plusieurs autres délégations ont exprimé de sérieuses réserves, dans la mesure où il s'agissait de verser au Gouvernement espagnol des montants supérieurs au niveau convenu de 15%, ce qui était contraire à l'obligation de traiter tous les demandeurs sur un pied d'égalité. Ces délégations ont également constaté avec inquiétude que le Fonds semblait jouer un rôle de banque alors que cela n'avait jamais été prévu.

Étant donné l'importance de cette question et des conséquences à prévoir, le Comité exécutif a décidé de renvoyer la question devant l'Assemblée.

L'Assemblée a noté que l'Administrateur procéderait à une évaluation provisoire de toute demande soumise par le Gouvernement espagnol et qu'il verserait 15% du montant évalué, comme le Comité exécutif l'avait autorisé à le faire.

Compte tenu des circonstances exceptionnelles qui entouraient le sinistre du *Prestige*, l'Assemblée a décidé ce qui suit:

- L'Assemblée a autorisé l'Administrateur, sous réserve qu'il procède à une évaluation générale du montant total du dommage recevable en Espagne dû au sinistre du *Prestige*, à verser la différence entre les 15% du montant évalué de la demande soumise le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de €383,7 millions = €57 555 000), ce versement devant être également effectué sous réserve que le Gouvernement espagnol fournisse une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol et dont la solvabilité réponde aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement.
- L'Assemblée a décidé que cette garantie devrait couvrir la différence entre les 15% du montant évalué de la demande présentée le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de €383,7 millions = €57 555 000). En outre, il

a été décidé que les termes et conditions de la garantie devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur.

L'Assemblée a en outre décidé que le Comité exécutif devrait revoir, à sa prochaine session, les paiements effectués. Il a également été décidé que si le Comité exécutif réduisait le montant du versement, la différence devrait être remboursée.

Il a été décidé en outre que si un autre État ayant subi des pertes en raison du sinistre du *Prestige* présentait une demande de versement selon les mêmes termes, cette demande devrait être soumise au Comité exécutif.

Avec l'aide d'un certain nombre d'experts, l'Administrateur a procédé à une évaluation provisoire de la demande du Gouvernement espagnol. Compte tenu des pièces justificatives fournies, il a fait une première estimation, de €107 millions, en fonction de laquelle le Fonds de 1992 a versé €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15% de l'estimation provisoire.

De plus, l'Administrateur a effectué, avec l'aide de plusieurs experts, une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, selon laquelle ce coût serait d'au moins €303 millions.

Se fondant sur ces chiffres et comme l'y avait autorisé l'Assemblée, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,8 millions), correspondant à la différence entre 15% de €383,7 millions ou €57 555 000 et 15% du montant évalué à titre provisoire de la demande du Gouvernement espagnol, de €16 050 000. Ce paiement a été effectué contre une garantie bancaire couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €41 505 000), émise par l'Instituto de Credito Oficial, banque espagnole ayant une très bonne réputation sur le marché financier, et contre l'engagement pris par le Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

Les évaluations provisoires par l'Administrateur du montant de la demande du Gouvernement espagnol ainsi que du total des pertes recevables en Espagne constituent des estimations très prudentes qui probablement augmenteront beaucoup au fur

et à mesure que d'autres demandes seront soumises et que davantage d'informations et de documentation seront obtenues.

Le paiement d'un montant total de €57 555 000 (£39 914 906) au Gouvernement espagnol a été effectué le 17 décembre 2003.

### 15.14 SPABUNKER IV

(Espagne, 21 janvier 2003)

#### Le sinistre

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

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

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

L'Institut de sécurité maritime espagnol a recruté une entreprise de sauvetage pour retirer de l'épave sur les fonds marins ce qui restait de la cargaison. L'opération a été menée à bien sans nouvelle perte d'hydrocarbures. Les sauveteurs ont enlevé l'épave sept semaines après l'élimination des hydrocarbures.

#### Demandes d'indemnisation

Le montant de limitation applicable au *Spabunker IV* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de quelque 3 millions de DTS (€3,5 millions ou £2,5 millions).

Le Gouvernement espagnol a déposé une demande d'indemnisation pour un montant de €5,4 millions (£3,8 millions) au titre des frais encourus pour retirer les hydrocarbures de l'épave et sortir cette dernière. De plus, des demandeurs privés ont soumis des demandes s'élevant à un total de €628 000 (£440 000) au titre des frais de nettoyage et des mesures de sauvegarde en Espagne.

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

Bien que le total des demandes d'indemnisation dépasse le montant de limitation applicable au *Spabunker IV*, la demande d'indemnisation du Gouvernement espagnol se rapporte à des opérations qui ont un double objectif, à savoir des mesures de sauvegarde et l'enlèvement de l'épave. Cette demande est en cours d'évaluation. Il est toutefois improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités au titre de ce sinistre.

### 15.15 BUYANG

(République de Corée, 22 avril 2003)

#### Le sinistre

Le navire-citerne coréen *Buyang* (187 tjb) a heurté une roche submergée sous le grand pont de Geoje qui relie la ville de Tongyeong à l'île de Geoje (République de Corée). On estime que 35 à 45 tonnes de fuel lourd se sont par la suite déversées d'une citerne percée.

Le *Buyang* était assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA), qui n'est pas membre de l'International Group of P & I Clubs. Celle-ci a accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le Mémoire d'accord que le Fonds de 1992 avait signé avec l'International Group of P & I Clubs, en vertu duquel les deux parties chargeraient conjointement les inspecteurs et les experts de surveiller les opérations de nettoyage et de collaborer à l'évaluation des demandes d'indemnisation pour les dommages de pollution. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens a été désignée pour effectuer ce travail au nom de la KSA et du Fonds de 1992.

Les hydrocarbures ont pollué un certain nombre de plages de sable et de galets sur diverses îles situées entre l'île de Geoje et la ville de Tongyeong. Une partie des hydrocarbures a dérivé vers des bancs d'algues flottantes avant de s'échouer, ce qui a augmenté le volume des déchets à ramasser en vue de leur évacuation.

Un grand nombre de casiers de pêche et autres installations aquacoles ont été touchés par les hydrocarbures, qui ont aussi endommagé diverses zones de pêche utilisées par les habitants des villages. Les coques de nombreux bateaux de pêche ont été contaminées et il a fallu interrompre la pêche en attendant qu'elles soient nettoyées.

### Opérations de nettoyage

Une flotte composée de 10 vedettes de la police et navires de lutte contre la pollution a été mobilisée pour circonscrire la nappe d'hydrocarbures autour du navire et pour lutter contre les fuites d'hydrocarbures. Un complément constitué de neuf vedettes de la police maritime et d'un navire de lutte contre la pollution appartenant à la fédération coréenne de lutte contre la pollution des mers (Korean Marine Pollution Response Corporation) a participé aux opérations.

Le propriétaire du *Buyang* a chargé une entreprise spécialisée dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures de fournir des dispositifs de nettoyage et a engagé 65 personnes sur place et trois navires de pêche appartenant à une association villageoise de pêcheurs pour commencer les opérations de nettoyage à terre, et 13 autres navires de pêche pour participer au nettoyage en mer.

Le bureau des autorités locales sur l'île de Hansan a déployé une équipe de lutte contre la pollution en mer qui se composait de 15 fonctionnaires locaux et de 30 habitants de la région.

Les opérations de nettoyage au large ont été achevées quatre jours plus tard. Les opérations de nettoyage à terre ont duré un mois au total.

### Demandes d'indemnisation

Le montant de limitation applicable au *Buyang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,5 millions).

Les demandes relatives aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde, d'un montant total de Won 1 162 millions (£545 000), ont été approuvées pour Won 1 007 millions (£470 000). Les demandes au titre de la pêche, d'un montant total de Won 3 611 millions (£1,7 million) ont été approuvées pour un total de Won 319 millions (£150 000).

Une nouvelle demande, correspondant à Won 9,6 millions (£4 500) est en cours d'évaluation.

Étant donné que toutes les demandes, à l'exception de l'une d'entre elles, ont été approuvées à raison d'un total de Won 1 326 millions (£620 000), il est très improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités. Cependant, le Fonds versera une contribution au titre des coûts afférents au recrutement des experts nommés conjointement par le Fonds de 1992 et la KSA.

## 15.16 HANA

(République de Corée, 13 mai 2003)

### Le sinistre

Le caboteur-citerne coréen *Hana* (196 tjb), qui était amarré le long d'un débarcadère de l'île Youngdo, Busan (République de Corée), a été heurté par un autre caboteur-citerne, le *Haedong* (699 tjb). Sous l'effet de cette collision, la tôle d'enveloppe de l'une des citernes à cargaison du *Hana* a été percée et environ 34 tonnes de fuel-oil moyen se sont déversées.

Le *Hana* était assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA), qui n'est pas membre de l'International Group of P & I Clubs. Cette association a accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le Mémoire d'accord que le Fonds de 1992 avait signé avec l'International Group of P & I Clubs, en vertu duquel les deux parties chargeraient conjointement les inspecteurs et les experts de surveiller les opérations de nettoyage et de collaborer à l'évaluation des demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens ont été nommés pour effectuer ce travail au nom de la KSA et du Fonds de 1992.

Les coques de plusieurs centaines de navires, dont des caboteurs-citernes, des chalands-citernes, des remorqueurs, des navires en construction dans des chantiers navals locaux, et des bateaux de pêche, ont été contaminées par les hydrocarbures.

Le pétrole a pénétré dans les citernes à terre d'un important exportateur de poissons vivants, à destination du Japon, dans lesquelles du poisson était alors stocké. L'entreprise a pris un certain nombre de mesures destinées à minimiser les dommages par pollution causés aux stocks de poissons et on croit comprendre qu'un chargement a été expédié outre-mer peu de temps après.

Le quai de l'un des grands marchés de poissons de Busan a été fortement contaminé par les hydrocarbures mais des bateaux de pêche ont pu débarquer leur cargaison de prises sur d'autres marchés de Busan.

### Opérations de nettoyage

La police maritime de Busan a déployé une flotte de 10 embarcations, à laquelle sont venues se joindre cinq embarcations de lutte contre la pollution appartenant à la fédération coréenne de lutte contre la pollution des mers (Korean Marine Pollution Response Corporation), quatre navires appartenant à l'Administration de la région de Busan et un navire de la Marine nationale de la République de Corée.

Le propriétaire du *Haedong* a chargé six entreprises locales de nettoyage d'aider aux opérations de nettoyage du littoral et de nettoyer des structures comme les murs du quai et les digues, les coques des navires et des bateaux de pêche. Les opérations de nettoyage en mer ont été terminées au bout de trois jours; le nettoyage du littoral et des structures a été achevé en un mois.

### Demandes d'indemnisation

La limite de responsabilité applicable au *Hana* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,5 millions).

Une demande de Won 1 589 millions (£745 000) au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde a été approuvée pour Won 1 113 millions (£520 000). Une autre demande au titre des opérations de nettoyage, de Won 113 millions (£53 000), a été évaluée à Won 111 millions (£52 000).

Des demandes au titre du nettoyage des coques de 71 bateaux de pêche ont été approuvées pour un montant total de Won 19 millions (£8 900).

Les experts du Fonds procèdent actuellement à l'évaluation de demandes au titre de la pêche correspondant à un total de Won 91 millions (£43 000).

Étant donné que le total des demandes formées au titre du sinistre du *Hana* est nettement inférieur au montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il est tout à fait improbable que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités. Toutefois, le Fonds versera une contribution au titre des frais encourus pour le recrutement des experts nommés conjointement par lui et la KSA.

## 15.17 VICTORIYA

(Fédération de Russie, 30 août 2003)

### Le sinistre

Le pétrolier russe *Victoriya* (2 003 tjb) a pris feu et a explosé dans le terminal de Ocyabyrsk près de Syzran sur la Volga, en Fédération de Russie. Le pétrolier était alors en train de charger du brut, dont une quantité importante mais inconnue s'est déversée dans le fleuve. Un membre de l'équipage a été tué.

Le *Victoriya* avait une assurance-responsabilité pour les risques de pollution, contractée auprès de Terra Nova Protection and Indemnity (Terra Nova). Terra Nova n'appartient pas à l'International Group of P & I Clubs mais a accepté d'appliquer l'esprit du Mémorandum d'accord signé par le Fonds de 1992 et le Groupe international aux termes duquel les deux parties chargeraient conjointement des inspecteurs et des experts de surveiller les opérations de nettoyage et d'aider à évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution.

Un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) s'est rendu sur le lieu du déversement en septembre et décembre 2003 et a également assisté à plusieurs réunions organisées à Moscou avec des représentants des administrations d'État pour le transport maritime et le transport fluvial du



*Le sinistre du Victoriya a été la première affaire du Fonds se rapportant à des faits survenus dans le cours supérieur d'un fleuve*

Ministère des transports de la Fédération de Russie.

### Opérations de nettoyage

Le propriétaire du navire a engagé plusieurs entreprises pour procéder aux opérations de nettoyage et empêcher que les hydrocarbures continuent de s'échapper du navire, et notamment pour transborder tout le reste de la cargaison se trouvant encore à bord du navire.

Lorsque l'expert de l'ITOPF est arrivé sur place, il ne restait guère d'hydrocarbures flottant sur le fleuve alors que l'on n'avait pas commencé de nettoyage secondaire des hydrocarbures échoués le long des rives du fleuve et rivages des îles. L'expert de l'ITOPF a adressé plusieurs recommandations aux autorités sur la manière de procéder au nettoyage dans ces zones, opération qui, à son avis, appelait des mesures supplémentaires. Les opérations de nettoyage se sont achevées au début de décembre 2003, avant que le fleuve ne soit gelé.

### Impact du déversement

Une des rives de la Volga, fleuve d'une largeur d'une dizaine de kilomètres à l'endroit du sinistre, et plusieurs îles ont été polluées par les hydrocarbures de manière intermittente sur une longueur

d'environ 55 kilomètres en aval du terminal. Le niveau de pollution a baissé au fur et à mesure qu'on s'éloignait du point d'origine, la pollution la plus forte s'étant produite à 15 kilomètres du terminal. Il existe sur cette portion de fleuve de nombreuses îles indiquées ou non sur les cartes et entourées de marais. La plupart de ces marais n'ont pas été pollués par les hydrocarbures bien que la végétation ait été tâchée légèrement à certains endroits. Quelques zones de marais ont été plus gravement contaminées, de sorte qu'un mois après le sinistre il restait des traces d'hydrocarbures flottant librement entre les plantes.

Plusieurs lieux de loisirs à proximité de Syzran, y compris des plages publiques et privées, des cales de construction et des appontements de clubs nautiques, ont été pollués soit sous l'effet direct du déversement soit au cours des opérations de nettoyage.

Une entreprise locale de pêche et de traitement du poisson qui dispose des droits exclusifs de pêche commerciale dans les eaux se trouvant en aval du lieu du sinistre a peut-être dû interrompre ses activités pendant la période où les hydrocarbures flottaient librement sur le fleuve. De plus, un certain nombre de pêcheurs à plein temps qui

vivent de leur pêche exercent leur activité dans la zone touchée bien qu'à ce que l'on croit savoir, ils ne soient pas autorisés à vendre leurs prises.

### Applicabilité des Conventions

En octobre 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné les questions de savoir si le *Victoriya* était un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux dommages dus à la pollution causée sur le parcours intérieur des cours d'eau, non soumis aux marées. Le *Victoriya* était inscrit au Registre maritime russe de navigation pour naviguer sur les voies fluviales et maritimes et naviguait régulièrement en Méditerranée, sur la mer Noire et sur la mer Baltique. À partir d'octobre 2002, le *Victoriya* avait navigué en Turquie, en Grèce et en Ukraine et, au moment du sinistre, il était en route vers un port de la mer Noire situé hors de la Russie. Le Comité a estimé que le *Victoriya* était donc un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le sinistre a eu lieu sur la Volga à environ 1 300 kilomètres de la mer Caspienne et de la mer d'Azov à l'intérieur des terres. L'article II a) i) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'article 3 a) i) de la Convention de 1992 portant création du Fonds disposent que les Conventions s'appliquent exclusivement aux dommages causés par la pollution survenue sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant. En vertu des principes généraux du droit public international, le 'territoire' d'un État englobe les eaux intérieures, y compris les cours d'eau.

Au cours des débats du Comité exécutif, plusieurs délégations ont exprimé des réserves quant à l'applicabilité des Conventions de 1992, appelant l'attention sur le préambule de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui se référait précisément à la pollution due au transport maritime d'hydrocarbures dans le monde, et sur l'exclusion de la navigation intérieure du champ d'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Tout en notant le caractère inhabituel du sinistre eu égard à son emplacement dans le cours supérieur d'un cours d'eau, la plupart des délégations ont considéré que les Conventions de 1992 étaient applicables puisque le *Victoriya* était un navire de mer et que les dommages causés par la pollution étaient survenus sur le territoire d'un État contractant.

Le Comité a décidé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient au sinistre du *Victoriya*.

### Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde devraient être présentées.

Une demande de US\$380 000 (£210 000) déposée par une entreprise locale de transformation du poisson au titre du manque à gagner est en cours d'évaluation.

Le montant de limitation applicable au *Victoriya* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,5 millions). Il est trop tôt pour prévoir si le total des demandes nées de ce sinistre dépassera ce montant.

## 15.18 DUCK YANG

(République de Corée, 12 septembre 2003)

### Le sinistre

Les amarres du navire-citerne coréen *Duck Yang* (149 tjb) ont cédé dans le port de Busan (République de Corée), sous l'effet de vents violents et d'une forte mer dus au typhon 'Maemi'. Le navire a heurté une barge ainsi que le mur de quai de l'appontement central du port avant de se retourner sur le côté et de couler. Le capitaine et l'ingénieur en chef du navire ont été portés disparus. Environ 300 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées de deux citernes à cargaison dont les trappes de visite étaient ouvertes et d'une autre citerne de cargaison dont le bordé de fond avait été perforé.

Le propriétaire du navire a engagé une société locale d'assistance qui a réussi à ressortir le navire de l'eau au moyen de grues flottantes. Les hydrocarbures qui restaient à bord ont alors été transbordés sur un autre pétrolier.

Le *Duck Yang* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA), qui n'est pas membre de l'International Group of P & I Clubs. La KSA a accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le Mémoire d'accord signé par ce



*Duck Yang: les déversements d'hydrocarbures dans les ports entraînent invariablement la formation de mélanges d'hydrocarbures et de débris, ce qui augmente le volume des matières à éliminer*

Fonds et le Groupe international, aux termes duquel les deux parties chargeraient conjointement des inspecteurs et experts de surveiller les opérations de nettoyage et aideraient à évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens a été nommée pour effectuer ce travail pour le compte de la KSA et du Fonds de 1992.

Les hydrocarbures se sont largement dispersés dans tout le port de Busan polluant les coques de plus de cent navires. Il s'est révélé difficile de nettoyer les coques de certains de ces navires à cause de l'accès malaisé que l'on avait entre les navires et les murs de quai et en raison des changements de franc-bord au fur et à mesure que les cargaisons étaient chargées ou déchargées.

Plusieurs appontements ont été tellement pollués qu'il a fallu interdire aux navires d'apponter jusqu'à ce qu'ils aient été nettoyés.

Du fait que les hydrocarbures ne sont pas sortis de la zone portuaire, l'impact sur la pêche a été minime. Toutefois, plusieurs restaurants de fruits de mer crus qui prennent de l'eau de mer pour alimenter leurs réservoirs-viviers ont dû

interrompre leur activité commerciale à cause de la présence des hydrocarbures.

### Opérations de nettoyage

La police maritime, la Marine de guerre et plusieurs entrepreneurs commerciaux ont mobilisé une flotte de 27 navires d'intervention pour lutter contre la pollution provoquée par les hydrocarbures qui s'étaient échappés.

Les opérations de nettoyage sur l'eau se sont achevées le 20 septembre 2003 mais le nettoyage des appontements, des digues et d'autres structures artificielles ne devait être mené à son terme qu'à la mi-octobre.

### Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage, y compris le nettoyage des coques de plus de 100 navires, correspondant à Won 650 millions (£305 000), ont été évaluées à Won 546 millions (£255 000). De nouvelles demandes au titre du nettoyage, d'un montant total de Won 3 046 millions (£1,4 million), sont en cours d'évaluation.

Des demandes de Won 46 millions (£21 500) ont été déposées au titre du manque à gagner dû à

l'interruption de l'activité des navires dans le port de Busan. L'on s'attend à recevoir de nouvelles demandes de ce type.

Le montant de limitation applicable dans le cadre du sinistre du *Duck Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,5 millions). Il est trop tôt pour prévoir si le total des demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dépassera le montant de limitation applicable à ce navire.

### 15.19 KYUNG WON

(République de Corée, 12 septembre 2003)

#### Le sinistre

La barge-citerne coréenne *Kyung Won* (144 tjb), alors qu'elle était au mouillage près du port de Gwangyang, dans l'île de Namhae (République de Corée), s'est échouée sur la digue du village de Yu Po lors du passage du typhon 'Maemi'. Une centaine de tonnes de fuel-oil lourd s'est échappée de fissures dans la citerne à cargaison avant qu'une entreprise puisse colmater ces fissures et transborder le reste des hydrocarbures. La barge a été remorquée jusqu'à un chantier naval de Busan pour y être réparée.

Le Fonds de 1992 a engagé une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact éventuel de la pollution sur la pêche et l'aquaculture.

Environ 14 kilomètres de côtes se composant d'un mélange de sable, de galets, de rochers, de bris-lames et de digues le long desquelles se trouvaient 17 villages de pêcheurs, ont été pollués par les hydrocarbures à divers degrés.

Dans cette zone, la pêche et l'aquaculture comprennent la récolte intertidale de produits de la mer, la pêche côtière à partir de navires et au filet fixe, des exploitations de conchyliculture et des alevinières à terre qui produisent toute une gamme de produits de la mer. Bon nombre de ces activités ont également souffert des effets directs du typhon.

#### Opérations de nettoyage

La police maritime, une entreprise privée de nettoyage et la société coréenne de lutte contre la pollution marine (KMPRC) ont déployé 31 navires d'intervention pour procéder aux

opérations de nettoyage en mer. Ces opérations se sont terminées le 17 septembre, le reste des hydrocarbures s'étant échoué sur le littoral.

Deux autres entreprises privées de nettoyage, travaillant sous la direction de la société KMPRC, ont organisé des opérations de nettoyage du littoral, qui ont été menées à bien par une main d'œuvre locale issue des communautés de pêcheurs touchées par la pollution. Ces opérations ont été achevées à la mi-décembre 2003.

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

Le *Kyung Won*, qui a été construit en 1986, était une barge de mer non motorisée comprenant six citernes à cargaison, dont une équipée de serpentins de chauffage, une superstructure à l'arrière, deux générateurs et une chaudière. Chaque citerne à cargaison disposait d'un trou d'homme et d'une ligne de fret.

L'on croit savoir qu'à l'époque du sinistre, le *Kyung Won* n'était enregistré auprès d'aucune société de classification et n'avait aucune assurance-responsabilité. Il semble que son assurance-responsabilité ait expiré en mai 2002, lorsque le propriétaire du navire a fait faillite et que, depuis lors, les anciens employés du propriétaire du navire aient continué d'exploiter le navire en qualité de barge de soutage.

En octobre 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que, comme le *Kyung Won* n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution et que le propriétaire du navire n'aurait probablement pas les moyens financiers de verser des indemnités importantes, le Fonds de 1992 devrait honorer les demandes d'indemnisation approuvées, même si le propriétaire du navire n'avait rien payé.

#### Demands d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Won 1 201 millions (£560 000) au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été évaluées à Won 1 107 millions (£520 000). De nouvelles demandes, de Won 877 millions (£410 000), sont en cours d'examen.

Il est prévu que les secteurs de la pêche et de l'aquaculture déposeront des demandes substantielles au début de 2004.



## 15.20 JEONG YANG

(République de Corée, 23 décembre 2003)

### Le sinistre

Peu après avoir quitté le terminal LG-Caltex situé près de Yeosu (République de Corée), le navire-citerne coréen *Jeong Yang* (4 061 tjb), en charge, est entré en collision avec le navire-citerne coréen *Sung Hae* (5 914 tjb), à l'état léger. Du fait de cette collision, deux citernes à cargaison du *Jeong Yang* ont été perforées, ce qui a entraîné le déversement d'environ 700 tonnes de fuel-oil lourd. Le *Jeong Yang* s'est échoué sur une côte boueuse, en tentant d'éviter la collision, mais a été renfloué avec l'aide d'un remorqueur.

La cargaison restée à bord du *Jeong Yang* a été déchargée le 24 décembre 2003.

En raison du point d'écoulement élevé des hydrocarbures et de la température ambiante de la mer, les hydrocarbures déversés se sont solidifiés sous forme de petits tapis pouvant atteindre jusqu'à 10 centimètres d'épaisseur. Ils ont dérivé avec la marée montante jusqu'au terminal d'où le navire avait appareillé, ce qui a permis aux membres du personnel de ce terminal d'en retenir la majeure partie au moyen de barrages déployés en permanence.

Des boules de goudron pouvant faire jusqu'à 20 centimètres de diamètre se sont échouées sur plus de quatre kilomètres le long de la côte de l'île Myodo, au nord du terminal, et sur 22 kilomètres du littoral de Namhaedo, à l'est du terminal.

Le *Jeong Yang* était inscrit auprès de la Sveriges Angfartygs Assurans Förening (Swedish Club), et, le *Sung Hae*, auprès de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited.

Le Swedish Club et le Fonds de 1992 ont conjointement nommé des experts coréens qu'ils ont chargés de suivre les opérations de nettoyage et d'aider à l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution. Un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) s'est rendu en Corée le 23 décembre 2003.

### Opérations de nettoyage

Une soixantaine de navires, dont des embarcations spécialisées dans la lutte contre la pollution et des

bateaux de pêche, ont été mobilisés pour lutter contre les hydrocarbures en mer. Du fait de la nature des hydrocarbures, le ramassage a été effectué mécaniquement, à l'aide de bennes à griffe et de chargeurs à benne frontale placés sur des barges. Au 31 décembre 2003, on avait récupéré tous les hydrocarbures retenus dans les barrages au niveau du terminal ainsi que les autres hydrocarbures flottants, et commencé à nettoyer et à démonter le matériel.

On a déployé des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer de trois centrales électriques et d'une aciérie, au nord du terminal.

Le nettoyage manuel du littoral a été rapide et efficace à cause de la nature solide des hydrocarbures, qui ainsi ne se sont pas répandus à la surface et n'ont pas pénétré dans les sédiments des plages.

Au 31 décembre 2003, on avait ramassé environ 590 tonnes de déchets liquides et 655 tonnes de déchets solides. En vertu du droit coréen, il est interdit de retraiter et recycler les déchets mazoutés. Tous les déchets seront donc incinérés.

### Impact du déversement

Le fait que l'on ait réussi à retenir la majeure partie des hydrocarbures au niveau du terminal a limité l'impact du déversement sur la pêche et l'aquaculture. L'on peut s'attendre à plusieurs demandes au titre des dommages aux biens et des préjudices économiques.

Le déploiement des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer a été un succès et il n'a donc pas été nécessaire de fermer les centrales électriques et l'aciérie.

### Demandes d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée au 31 décembre 2003, bien que d'après les estimations, encore très provisoires, des experts coréens engagés par le Swedish Club et le Fonds de 1992, le coût des opérations de nettoyage pourrait être de l'ordre de quelque Won 3 700 millions (£1,7 million).

Le montant de limitation applicable au *Jeong Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,5 millions de DTS (£3,8 millions). Il est trop tôt pour déterminer si le total des demandes dépassera ce montant.



## ANNEXE I

## STRUCTURE DES FIPOL

## ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

## ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

*8ème session*

Président: M. W Oosterveen (Pays-Bas)  
 Vice-Présidents: M. J Aguilar Salazar (Mexique)  
 M. Z Alam (Singapour)

## CONSEIL D'ADMINISTRATION

composé de tous les États Membres

*1ère session*

Président: M. W Oosterveen (Pays-Bas)

## COMITÉ EXÉCUTIF

*20ème - 22ème sessions*

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

*23ème session*

Président: M. J Rysanek (Canada)  
 Vice-Président: M. V Schöfisch (Allemagne)

Allemagne	France	Japon
Australie	Grèce	Pays-Bas
Cameroun	Grenade	Pologne
Canada	Îles Marshall	Singapour
Émirats arabes unis	Inde	Suède

**CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971**

composé de tous les États ayant été à un moment quelconque membres du Fonds de 1971

***10ème session***

Président: M. R Malik (Malaisie)

***11ème session***

Président par intérim: M. J Wren (Royaume-Uni)

***12ème session***

Président: M. R Malik (Malaisie)

**SECRETARIAT COMMUN*****Cadres***

Administrateur:	M. Måns Jacobsson
Administrateur adjoint/Conseiller technique:	M. Joe Nichols
Conseiller juridique:	M. Masamichi Hasebe
Assistante personnelle de l'Administrateur:	Mme Jill Martinez
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

**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 POUR 2002

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 2002, tels qu'approuvés par la 12ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et par la 8ème 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 2002.

Le Directeur  
pour le contrôleur et vérificateur général  
National Audit Office du Royaume-Uni  
**G Miller**  
le 31 janvier 2004

# 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<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002

### 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 2002.
- 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 2002 était de £41,2 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 dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 5 Outre les dépenses afférentes aux demandes et aux versements effectués au titre des demandes, mes collaborateurs ont examiné les systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:
  - les contributions et autres recettes;
  - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
  - les dépenses relatives au Secrétariat (personnel et autres dépenses administratives);
  - les liquidités et les placements; et
  - le solde des fonds constitués pour les grosses demandes d'indemnisation.
- 6 Mes collaborateurs 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.

### Accords de règlement global

- 7 Dans le cadre de leur examen des demandes et des versements effectués au titre des demandes, mes collaborateurs ont considéré les accords de règlement global conclus en 2002 dans le cadre des sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Nakhodka*.
- 8 Mes collaborateurs ont confirmé que les paiements et les recettes ayant trait à ces accords de règlement global correspondaient aux accords signés par le Fonds et les parties pertinentes.

### L'Organe de contrôle de gestion nouvellement créé

- 9 Je suis heureux de constater qu'un comité de contrôle de la gestion (auquel les Fonds se réfèrent en tant qu'Organe de contrôle de gestion) a été créé en 2002. J'accueille avec satisfaction l'adoption de ce nouvel Organe de contrôle de gestion qui facilitera la gestion des Fonds.

### Fin de la Convention de 1971 portant création du Fonds et questions relatives à la notion d'entreprise prospère

- 10 La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre des Membres du Fonds est passé à 24; la Convention ne s'applique donc pas aux sinistres survenus après cette date.
- 11 Les états financiers du Fonds de 1971 ont été élaborés et vérifiés sous l'angle d'une entreprise prospère pour la période se terminant le 31 décembre 2002, le Fonds de 1971 devant continuer de fonctionner dans un avenir prévisible, jusqu'à ce que tous les paiements au titre des demandes en suspens soient effectués.

## ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION

### Étendue de la vérification

- 12 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 2002. 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.

### Objectif de la vérification

- 13 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 2002 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 2002.

### Normes de vérification

- 14 La vérification des états financiers du Fonds de 1971 à laquelle j'ai procédé pour 2002 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

- 15 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.

- 16 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; le solde des fonds des grosses demandes d'indemnisation;
  - 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.
- 17 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

- 18 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

- 19 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 2002.

## CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

### Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 20 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1971 en 2002 était de £41,2 millions (il était de £20,5 millions en 2001), et concernait principalement les sinistres de l'*Agean Sea* (63%), du *Nakhodka* (15 %) et du *Sea Empress* (10%).
- 21 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces versements et les pièces justificatives détenues au siège du Secrétariat, à Londres, et ont discuté des demandes sous-jacentes avec les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, l'Administrateur adjoint, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Conseiller juridique.
- 22 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.
- 23 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 dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 24 Pour la vérification des comptes de 2002, 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 recettes des contributions et autres;
  - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
  - les dépenses afférentes au Secrétariat (personnel et dépenses administratives);
  - les liquidités et les placements; et
  - les soldes des fonds des grosses demandes d'indemnisation.
- 25 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.
- 26 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.
- 27 Mes collaborateurs ont passé en revue les recommandations 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.

### Accords de règlement global

- 28 Dans le cadre de leur examen des demandes d'indemnisation et des versements effectués au titre des demandes en 2002, mes collaborateurs ont considéré les montants recouvrés en raison de l'accord de règlement global relatif au sinistre du *Nakhodka* (£14 632 127) et les indemnités versées du fait de l'accord de règlement global passé en 2002 pour ce qui est du sinistre de l'*Aegean Sea* (£24 411 208).
- 29 Concernant l'accord de règlement global qui se rapporte au sinistre de l'*Aegean Sea*, mes collaborateurs ont confirmé que le versement à l'État espagnol de la somme de €38 386 171,99, le 31 octobre 2002, était conforme au décret en date du 4 octobre 2002 (décret-loi royal 6/2002).
- 30 À propos de l'accord de règlement global portant à la fois sur le paiement des indemnités et les dépenses communes dans le cadre du sinistre du *Nakhodka*, mes collaborateurs ont examiné l'accord de règlement global et le compte rendu des décisions du Conseil d'administration du 18 octobre 2002, date à laquelle ledit accord a été autorisé. Mes collaborateurs ont approuvé les montants figurant dans l'accord et les pièces justificatives fournies par le Service des demandes d'indemnisation.
- 31 Mes collaborateurs ont également confirmé que le montant de ¥5 229 812 901 versé par le P & I Club le 31 octobre 2002, était conforme à l'accord susmentionné. La répartition entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 de ce montant reçu a fait l'objet d'un examen visant à confirmer qu'elle correspondait à la décision du Conseil d'administration.

### L'Organe de contrôle de gestion nouvellement créé

- 32 En février 2001, compte tenu des faits nouveaux intervenant dans la bonne gestion des entreprises des secteurs public et privé, j'ai posé la question de la création d'un comité de vérification des comptes, auparavant envisagée, en 1996, par l'Assemblée du Fonds. Je suis heureux de noter à présent qu'un comité de la vérification des comptes (intitulé par les Fonds Organe de contrôle de gestion) a été créé en 2002. Les sept membres de cet Organe ont été élus lors de la session conjointe du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et de l'Assemblée du Fonds de 1992 tenue en octobre 2002; je note également que l'Organe de contrôle de gestion soumettra son premier rapport aux organes directeurs du Fonds en octobre 2003.

- 33 Mes collaborateurs sont satisfaits de travailler activement avec l'Organe de contrôle de gestion et de contribuer de façon constructive à soutenir les efforts de celui-ci. J'accueille très favorablement la création de cet Organe, qui favorisera la gestion des Fonds. Il s'agit d'une initiative importante pour la bonne gestion et la direction financière des opérations du Fonds.

### **Fin de la Convention de 1971 portant création du Fonds et questions relatives à la notion d'entreprise prospère**

- 34 La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, lorsque le nombre des États Membres est tombé à 24; elle ne s'applique donc pas aux sinistres survenus après cette date.
- 35 Le fait que la Convention de 1971 portant création du Fonds ait cessé d'être en vigueur n'a 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 relatifs à la totalité des demandes en attente nées des sinistres et le paiement de la totalité des dépenses.
- 36 Le Fonds de 1971 a souscrit une assurance pour couvrir le coût des sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 25 octobre 2002 afin qu'en cas de sinistre majeur, la responsabilité des États Membres restants, de moins en moins nombreux, soit limitée. Les dépenses afférentes à deux sinistres, celui du *Singapura Timur* et celui du *Zeinab*, sont remboursées actuellement par le biais de cette police d'assurance.
- 37 Les états financiers du Fonds de 1971 ont donc été élaborés et ses comptes vérifiés sous l'angle d'une entreprise prospère, pour la période se terminant le 31 décembre 2002, les opérations du Fonds devant se poursuivre dans un avenir prévisible jusqu'à ce que tous les paiements relatifs aux demandes d'indemnisation en souffrance soient acquittés.

### **Autres questions financières**

#### **Montants passés par pertes et profits et cas de fraude**

- 38 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 A MES RECOMMANDATIONS DE L'ANNÉE ANTÉRIEURE**

- 39 Dans mon rapport de 2001, j'ai formulé des observations sur la façon dont la création du Fonds de 1992 avait entraîné une diminution du nombre des Membres du Fonds de 1971, et l'effet que cela a eu sur la continuation du Fonds de 1971. Le présent rapport comporte des remarques sur la situation actuelle.

### **REMERCIEMENTS**

- 40 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 2003

## 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 2002 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 2002. 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 2002 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 2003

## ANNEXE V

**FONDS GÉNÉRAL**  
**FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE**  
**FINANCIER ALLANT DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002**

	2002		2001	
	£	£	£	£
<b>RECETTES</b>				
<b>Contributions</b>				
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	1 725		14 454	
<b>Montant total des contributions</b>		<b>1 725</b>		<b>14 454</b>
<b>Divers</b>				
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	14 358		16 487	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Pontoon 300</i>	14 154		12 786	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	12 402		-	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Braer</i>	879		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 221		3 544	
Intérêts sur les placements	209 027		348 592	
<b>Montant total divers</b>		<b>253 041</b>		<b>381 409</b>
<b>MONTANT TOTAL DES RECETTES</b>		<b>254 766</b>		<b>395 863</b>
<b>DÉPENSES</b>				
<b>Dépenses du Secrétariat</b>				
Engagements de dépenses		737 150		880 800
<b>Demandes d'indemnisation</b>				
Indemnisation		225 905		204 757
<b>Frais afférents aux demandes d'indemnisation</b>				
Assurance	-		76 830	
Honoraires	203 484		73 626	
Frais de voyage	26 808		2 276	
Frais divers	379		145	
<b>Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation</b>		<b>230 671</b>		<b>152 877</b>
<b>MONTANT TOTAL DES DÉPENSES</b>		<b>1 193 726</b>		<b>1 238 434</b>
Recettes moins dépenses		(938 960)		(842 571)
Ajustement du taux de change		(1 115)		(3 945)
<b>(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses</b>		<b>(940 075)</b>		<b>(846 516)</b>

## ANNEXE VI

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION  
 FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES  
 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002

	<i>Aegean Sea</i>		<i>Braer</i>	
	2002 £	2001 £	2002 £	2001 £
<b>RECETTES</b>				
<b>Contributions</b>				
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	-	-	-
<b>Montant total des contributions</b>	-	-	-	-
<b>Divers</b>				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	-	-	-
Moins les intérêts sur les arriérés de contributions auxquels il a été renoncé	-	-	-	-
Intérêts sur les placements	1 578 562	2 601 339	26 826	256 614
Intérêts sur les prêts au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	48 495	63 502	-	-
Recettes accessoires	-	-	-	-
Recouvrement du fait de l'accord global	-	-	-	-
<b>Montant total divers</b>	<b>1 627 057</b>	<b>2 664 841</b>	<b>26 826</b>	<b>256 614</b>
<b>MONTANT TOTAL DES RECETTES</b>	<b>1 627 057</b>	<b>2 664 841</b>	<b>26 826</b>	<b>256 614</b>
<b>DÉPENSES</b>				
Indemnisation/Prise en charge financière	26 088 477	-	669 610	3 615 764
Honoraires	21 663	21 981	517 737	75 917
Intérêt sur un emprunt auprès du Fonds général	-	-	879	-
Frais de voyage	4 352	1 551	-	2 774
Frais divers	38 563	328	38	8
<b>MONTANT TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>26 153 055</b>	<b>23 860</b>	<b>1 188 264</b>	<b>3 694 463</b>
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	(24 525 998)	2 640 981	(1 161 438)	(3 437 849)
Ajustement du taux de change	4 161	-	-	-
Solde reporté: 1er janvier	45 797 143	43 156 162	1 107 990	4 545 839
<b>Solde au 31 décembre</b>	<b>21 275 306</b>	<b>45 797 143</b>	<b>(53 448)</b>	<b>1 107 990</b>

<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2002	2001	2002	2001	2002	2001
£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	-	55 411
-	-	-	-	-	<b>55 411</b>
1 366	-	3 708	20 065	4 561	3 165
-	-	(70)	-	-	-
283 827	410 615	63 085	391 327	270 797	317 510
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	14 632 127	-
<b>285 193</b>	<b>410 615</b>	<b>66 723</b>	<b>411 392</b>	<b>14 907 485</b>	<b>320 675</b>
<b>285 193</b>	<b>410 615</b>	<b>66 723</b>	<b>411 392</b>	<b>14 907 485</b>	<b>376 086</b>
433 247	112 226	3 596 244	2 783 984	6 283 689	-
-	34 509	489 434	803 585	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	1 739	-	-
-	14	400	127	8	-
<b>433 247</b>	<b>146 749</b>	<b>4 086 078</b>	<b>3 589 435</b>	<b>6 283 697</b>	<b>-</b>
(148 054)	263 866	(4 019 355)	(3 178 043)	8 623 788	376 086
-	-	-	-	(1 297)	(14 775)
6 962 564	6 698 698	4 105 539	7 283 582	5 790 865	5 429 554
<b>6 814 510</b>	<b>6 962 564</b>	<b>86 184</b>	<b>4 105 539</b>	<b>14 413 356</b>	<b>5 790 865</b>

**FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION  
FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES  
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002**

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	2002 £	2001 £	2002 £	2001 £
<b>RECETTES</b>				
<b>Contributions</b>				
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	-	-	-
<b>Montant total des contributions</b>	-	-	-	-
<b>Divers</b>				
Intérêts sur les arriérés de contributions	1 881	20 973	247	2 742
Intérêts sur les placements	392 647	924 165	141 906	202 641
<b>Montant total divers</b>	<b>394 528</b>	<b>945 138</b>	<b>142 153</b>	<b>205 383</b>
<b>MONTANT TOTAL DES RECETTES</b>	<b>394 528</b>	<b>945 138</b>	<b>142 153</b>	<b>205 383</b>
<b>DÉPENSES</b>				
Indemnisation/Prise en charge financière	51 818	10 425 463	-	-
Honoraires	171 545	89 726	-	218
Intérêt sur un emprunt auprès du FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Intérêt sur un emprunt auprès du Fonds général	-	-	-	-
Frais de voyage	3 548	9 145	-	-
Frais divers	1 112 938	17	-	-
<b>MONTANT TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>1 339 849</b>	<b>10 524 351</b>	<b>-</b>	<b>218</b>
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	(945 321)	(9 579 213)	142 153	205 165
Solde reporté: 1 <sup>er</sup> janvier	10 728 531	20 307 744	3 476 795	3 271 630
<b>Solde au 31 décembre</b>	<b>9 783 210</b>	<b>10 728 531</b>	<b>3 618 948</b>	<b>3 476 795</b>

<i>Yuil N°1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung N°3</i>	
2002	2001	2002	2001	2002	2001
£	£	£	£	£	£
-	-	-	2 071	-	7 543
-	-	-	<b>2 071</b>	-	<b>7 543</b>
1 468	16 189	180	119	2 015	177
226 476	325 321	-	70 718	-	-
<b>227 944</b>	<b>341 510</b>	<b>180</b>	<b>70 837</b>	<b>2 015</b>	<b>177</b>
<b>227 944</b>	<b>341 510</b>	<b>180</b>	<b>72 908</b>	<b>2 015</b>	<b>7 720</b>
175 601	-	861 953	1 681 707	-	276 759
10 443	115 728	58 006	173 171	-	72 646
-	-	-	-	48 495	63 502
-	-	12 402	-	-	-
3 548	-	5 320	18 189	-	-
6	7	83	144	-	234
<b>189 598</b>	<b>115 735</b>	<b>937 764</b>	<b>1 873 211</b>	<b>48 495</b>	<b>413 141</b>
38 346	225 775	(937 584)	(1 800 303)	(46 480)	(405 421)
5 595 662	5 369 887	604 285	2 404 588	(1 466 673)	(1 061 252)
<b>5 634 008</b>	<b>5 595 662</b>	<b>(333 299)</b>	<b>604 285</b>	<b>(1 513 153)</b>	<b>(1 466 673)</b>



## ANNEXE VII

## BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2002

	2002	2001
	£	£
<b>ACTIF</b>		
Disponibilités en banque et en caisse	63 299 787	88 126 932
Contributions non acquittées	895 637	946 558
Intérêts sur les arriérés de contributions non acquittées	57 691	69 010
Montants dus par le FGDI du <i>Vistabella</i>	490 762	472 834
Montants dus par le FGDI du <i>Pontoon 300</i>	413 076	302 782
Montants dus par le FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	333 299	-
Montants dus par le FGDI du <i>Braer</i>	53 448	-
Montants dus par le FGDI de l' <i>Osung N°3</i> au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	1 513 153	1 466 673
Montants dus par le Fonds de 1992	48 072	-
Taxes recouvrables	36 765	58 256
Montants divers à recevoir	139 890	-
<b>MONTANT TOTAL DES AVOIRS</b>	<b>67 281 580</b>	<b>91 443 045</b>
<b>PASSIF</b>		
Comptes créanciers divers	1 641	182
Engagements non acquittés	-	8 200
Compte des contribuables	145 476	146 734
Montants dus au Fonds de 1992	-	669 539
Montants dus au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	21 275 306	45 797 143
Montants dus au FGDI du <i>Braer</i>	-	1 107 990
Montants dus au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	6 814 510	6 962 564
Montants dus au FGDI du <i>Sea Empress</i>	86 184	4 105 539
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	14 413 356	5 790 865
Montants dus au FGDI du <i>Sea Prince</i>	9 783 210	10 728 531
Montants dus au FGDI du <i>Yeo Myung</i>	3 618 948	3 476 795
Montants dus au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	5 634 008	5 595 662
Montants dus au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	-	604 285
<b>MONTANT TOTAL DU PASSIF</b>	<b>61 772 639</b>	<b>84 994 029</b>
<b>SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL</b>	<b>5 508 941</b>	<b>6 449 016</b>
<b>MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL</b>	<b>67 281 580</b>	<b>91 443 045</b>

## ANNEXE VIII

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER  
ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002**

	2002		2001	
	£	£	£	£
Liquidités au 1er janvier		88 126 932		103 833 554
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>				
Excédent d'exploitation	(27 238 529)		(21 507 637)	
(Augmentation)/Diminution du passif	(104 231)		293 726	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	(683 169)		(348 912)	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		(28 025 929)		(21 562 823)
<b>RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS</b>				
Intérêts sur les placements	3 198 784		5 856 201	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		3 198 784		5 856 201
<b>Liquidités au 31 décembre</b>		<b>63 299 787</b>		<b>88 126 932</b>

# 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<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002

### 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 du Fonds de 1992 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2002.
- 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 2002 était de £34,7 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 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 de nouveau 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.

#### Les contrôles financiers en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 7 Outre l'important travail de vérification des demandes et des versements au titre des demandes mentionné ci-dessus, mes collaborateurs ont effectué un examen des systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:

- les contributions et autres recettes;
  - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
  - les dépenses relatives au Secrétariat (personnel et autres dépenses administratives);
  - les liquidités et les placements; et
  - le solde des fonds constitués pour les grosses demandes d'indemnisation.
- 8 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées au cours de l'exercice financier considéré. 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.

### Accords de règlement global

- 9 Dans le cadre de leur examen des demandes et des versements effectués concernant les demandes en 2002, mes collaborateurs ont considéré le recouvrement de £16 272 186 au titre de l'accord de règlement global conclu en 2002 dans le cadre du sinistre du *Nakhodka*.
- 10 Mes collaborateurs ont confirmé que les recettes ayant trait à cet accord de règlement global correspondaient aux accords signés par le Fonds et le UK Club.

### L'Organe de contrôle de gestion nouvellement créé

- 11 Je suis heureux de constater qu'un comité de contrôle de la gestion (auquel les Fonds se réfèrent en tant qu'Organe de contrôle de gestion) a été créé en 2002. J'accueille avec satisfaction l'adoption de ce nouvel Organe de contrôle de gestion qui facilitera la gestion des Fonds.

## ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION

### Étendue de la vérification

- 12 J'ai vérifié les 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 2002. 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 de 1992. 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

- 13 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 2002 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 2002.

### Normes de vérification

- 14 La vérification des états financiers du Fonds de 1992 à laquelle j'ai procédé pour 2002 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'erreur substantielle.

### Méthode de vérification

- 15 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.
- 16 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; le solde des fonds des grosses demandes d'indemnisation;
  - 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.
- 17 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

- 18 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

- 19 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 2002.

## CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

### Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 20 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1992 en 2002 était de £34,7 millions et se rapportait presque entièrement aux sinistres du *Nakhodka* et de l'*Erika* (39% et 59%, respectivement).
- 21 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces versements et les pièces justificatives détenues au siège du Secrétariat, à Londres, et ont discuté des demandes correspondantes avec les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, l'Administrateur adjoint, 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, détenues au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient (France).

- 22 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 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.
- 23 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

- 24 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.
- 25 Mes collaborateurs s'étaient rendus d'abord 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, puis, en janvier 2003.
- 26 Mes collaborateurs ont constaté que des contrôles satisfaisants demeuraient en vigueur et que le Bureau de Lorient était organisé de manière satisfaisante et efficace. Ils ont confirmé en outre que d'importants contacts au niveau des directions se poursuivaient entre le Bureau de Lorient et le Secrétariat.
- 27 Mes collaborateurs ont été en mesure d'examiner et d'évaluer les procédures globales et les contrôles internes en vigueur, dont un échantillon par sondage des paiements effectués par le Fonds de 1992, et les ont considérés satisfaisants. Le sondage a montré que les procédures de contrôle avaient été appliquées dans la totalité des cas examinés et qu'il n'avait été relevé aucune erreur.

### Contrôles financiers dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 28 Dans le cadre de ma vérification des comptes pour 2002, mes collaborateurs ont examiné les principaux systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds de 1992 en ce qui concerne:
- les recettes des contributions et autres;
  - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
  - les dépenses afférentes au Secrétariat (personnel et dépenses administratives);
  - les liquidités et les placements; et
  - les soldes des fonds des grosses demandes d'indemnisation.
- 29 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôles satisfaisants et les sondages ont montré que les procédures de contrôle avaient été respectées durant l'exercice financier.
- 30 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 1992 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.
- 31 Mes collaborateurs ont passé en revue les recommandations 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.

### Accords de règlement global

- 32 Dans le cadre de leur examen des demandes d'indemnisation et des versements effectués au titre des demandes en 2002, mes collaborateurs ont considéré les montants recouvrés, de £16 272 186, en raison de l'accord de règlement global de 2002 relatif au sinistre du *Nakhodka*.
- 33 À propos de l'accord de règlement global portant à la fois sur le paiement des indemnités et les dépenses communes dans le cadre du sinistre du *Nakhodka*, mes collaborateurs ont examiné l'accord de règlement global et le compte rendu des décisions du Conseil d'administration du 18 octobre 2002, date à laquelle ledit accord a été autorisé. Mes collaborateurs ont approuvé les montants figurant dans l'accord et les pièces justificatives fournies par le Service des demandes d'indemnisation.
- 34 Mes collaborateurs ont également confirmé que le montant de ¥5 229 812 901 versé par le P & I Club le 31 octobre 2002, était conforme à l'accord susmentionné. La répartition entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 de ce montant reçu a fait l'objet d'un examen visant à confirmer qu'elle correspondait à la décision du Conseil d'administration.

### L'Organe de contrôle de gestion nouvellement créé

- 35 En février 2001, compte tenu des faits nouveaux intervenant dans la bonne gestion des entreprises des secteurs public et privé, j'ai posé la question de la création d'un comité de vérification des comptes, auparavant envisagée, en 1996, par l'Assemblée du Fonds. Je suis heureux de noter à présent qu'un comité de la vérification des comptes (intitulé par les Fonds 'Organe de contrôle de gestion') a été créé en 2002. Les sept membres de cet Organe ont été élus lors de la session conjointe du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et de l'Assemblée du Fonds de 1992 tenue en octobre 2002; je note également que l'Organe de contrôle de gestion soumettra son premier rapport aux organes directeurs du Fonds en octobre 2003.
- 36 Mes collaborateurs sont satisfaits de travailler activement avec l'Organe de contrôle de gestion et de contribuer de façon constructive à soutenir les efforts de celui-ci. J'accueille très favorablement la création de cet Organe, qui favorisera la gestion des Fonds. Il s'agit d'une initiative importante pour la bonne gestion et la direction financière des opérations du Fonds.

### Autres questions financières

#### Contrôle des fournitures et du matériel

- 37 Comme il est indiqué à la Note 13 b) des états financiers du Fonds de 1992, la valeur des fournitures et du matériel du Fonds de 1992 s'élevait à £341 396 au 31 décembre 2002. 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.
- 38 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 13.16 d) du Règlement financier. Cet examen m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 2002 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

- 39 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

- 40 Dans mon rapport de 2001, 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 l'examen effectué par mes collaborateurs concernant les allégations émises dans le cadre du sinistre de l'*Erika* et le fonctionnement de la base de données relatives au traitement des demandes d'indemnisation. Les résultats de cet examen ont été satisfaisants et je n'ai pas eu à signaler d'autre question apparue pour ce qui est de 2002.

## REMERCIEMENTS

- 41 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 2003



# 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 2002 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 2002. 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 2002 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 2003

## ANNEXE XI

**FONDS GÉNÉRAL**  
**FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE**  
**FINANCIER ALLANT DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002**

	2002		2001	
	£	£	£	£
<b>RECETTES</b>				
<b>Contributions</b>				
Contributions	4 874 981		7 473 593	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	1 034		-	
<b>Montant total des contributions</b>		<b>4 876 015</b>		<b>7 473 593</b>
<b>Divers</b>				
Recettes accessoires	8 842		2 052	
Intérêt sur un emprunt auprès du Fonds HNS	611		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	6 874		7 479	
Intérêts sur les placements	888 964		963 495	
<b>Montant total divers</b>		<b>905 291</b>		<b>973 026</b>
<b>TOTAL DES RECETTES</b>		<b>5 781 306</b>		<b>8 446 619</b>
<b>DÉPENSES</b>				
<b>Dépenses du Secrétariat</b>				
Engagements de dépenses		1 662 701		1 340 547
<b>Demandes d'indemnisation</b>				
Indemnisation		444 012		204 756
<b>Frais afférents aux demandes d'indemnisation</b>				
Honoraires	101 718		1 085 462	
Frais de voyage	17 771		11 576	
Divers	638		781	
<b>Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation</b>		<b>120 127</b>		<b>1 097 819</b>
<b>MONTANT TOTAL DES DÉPENSES</b>		<b>2 226 840</b>		<b>2 643 122</b>
Recettes moins dépenses		3 554 466		5 803 497
Ajustement du taux de change		(7)		-
<b>(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses</b>		<b>3 554 459</b>		<b>5 803 497</b>

## ANNEXE XII

**FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION**  
**FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE**  
**FINANCIER ALLANT DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002**

	<i>Nakhodka</i>		<i>Erika</i>	
	2002 £	2001 £	2002 £	2001 £
<b>RECETTES</b>				
<b>Contributions</b>				
Contributions (sixième prélèvement)	10 963 750	-	-	-
Contributions (cinquième prélèvement)	-	16 943 990	-	-
Contributions (troisième prélèvement)	-	-	24 999 978	-
Contributions (deuxième prélèvement)	-	-	-	24 999 978
<b>Montant total des contributions</b>	<b>10 963 750</b>	<b>16 943 990</b>	<b>24 999 978</b>	<b>24 999 978</b>
<b>Divers</b>				
Intérêts sur les arriérés de contributions	13 155	14 143	19 918	41 939
Moins les intérêts sur les arriérés de contributions auxquels il a été renoncé	(29)	(2 596)	(578)	(5 870)
Intérêts sur les placements	950 056	1 615 712	2 407 587	2 753 644
Recouvrement du fait de l'accord global	16 272 186	-	-	-
<b>Montant total divers</b>	<b>17 235 368</b>	<b>1 627 259</b>	<b>2 426 927</b>	<b>2 789 713</b>
<b>MONTANT TOTAL DES RECETTES</b>	<b>28 199 118</b>	<b>18 571 249</b>	<b>27 426 905</b>	<b>27 789 691</b>
<b>DÉPENSES</b>				
Indemnisation	12 952 288	18 501 157	15 730 700	9 773 083
Honoraires	618 896	1 875 876	4 693 769	3 069 573
Frais de voyage	92 111	53 122	21 943	30 796
Divers	10 975	44 051	12 754	27 886
<b>MONTANT TOTAL DES DÉPENSES</b>	<b>13 674 270</b>	<b>20 474 206</b>	<b>20 459 166</b>	<b>12 901 338</b>
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	14 524 848	(1 902 957)	6 967 739	14 888 353
Ajustement du taux de change	(58 288)	265 283	135 001	(150 925)
Solde reporté: 1er janvier	22 332 783	23 970 457	55 261 020	40 523 592
<b>Solde au 31 décembre</b>	<b>36 799 343</b>	<b>22 332 783</b>	<b>62 363 760</b>	<b>55 261 020</b>

## ANNEXE XIII

## BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2002

	2002	2001
	£	£
<b>ACTIF</b>		
Disponibilités en banque et en caisse	124 145 243	97 863 543
Contributions non acquittées	190 472	175 895
Intérêts sur les arriérés de contributions	20 629	29 298
Montants dus par le Fonds HNS	26 793	-
Montants dus par le Fonds de 1971	-	669 539
Taxes recouvrables	298 563	277 845
Montants divers à recevoir	111 405	198 002
<b>MONTANT TOTAL DES AVOIRS</b>	<b>124 793 105</b>	<b>99 214 122</b>
<b>PASSIF</b>		
Fonds de prévoyance du personnel	1 519 143	1 114 997
Montants dus au Fonds de 1971	48 072	-
Comptes créanciers divers	8 691	35 221
Engagements non acquittés	50 294	84 354
Contributions payées d'avance	351 912	291 388
Compte des contribuables	11 819	8 747
Montants dus au FGDI du <i>Nakbodka</i>	36 799 343	22 332 783
Montants dus au FGDI de l' <i>Erika</i>	62 363 760	55 261 020
<b>MONTANT TOTAL DU PASSIF</b>	<b>101 153 034</b>	<b>79 128 510</b>
<b>SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL</b>	<b>23 640 071</b>	<b>20 085 612</b>
<b>MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL</b>	<b>124 793 105</b>	<b>99 214 122</b>

## ANNEXE XIV

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER  
ALLANT DU 1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2002**

	2002		2001	
	£	£	£	£
Liquidités au 1er janvier		97 863 543		79 265 275
<b>ACTIVITÉS D'EXPLOITATION</b>				
Excédent d'exploitation	20 877 152		13 570 400	
(Augmentation)/Diminution des comptes débiteurs	702 717		959 530	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	373 648		(1 334 370)	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		21 953 517		13 195 560
<b>RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS</b>				
Intérêts sur les placements	4 328 183		5 402 708	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		4 328 183		5 402 708
<b>Liquidités au 31 décembre</b>		<b>124 145 243</b>		<b>97 863 543</b>

## ANNEXE XV

**FONDS DE 1971: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2003**  
 (MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2003; MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA  
 VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

## RECETTES

	2003 £
Contributions annuelles 2002 reçues en 2003	zéro
Autres recettes:	
Intérêts sur les placements	2 300 000
Recouvrement (sinistre du <i>Sea Empress</i> )	20 000 000
Remboursement du dépôt effectué auprès du tribunal (sinistre du <i>Sea Prince</i> )	1 112 000

<b>TOTAL DES RECETTES</b>	<b>23 412 000</b>
---------------------------	-------------------

## FONDS DE 1971 ET DE 1992: COÛTS DU SecrÉTARIAT COMMUN

	2003 £	2002 £
Budget	3 012 287	2 816 663
Dépenses	2 550 000	2 383 851
<b>Fonds de 1971 uniquement</b>		
Liquidation:		
Budget	250 000	250 000
Dépenses	-	16 000

## DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION

	2003 £	2003 £	2003 £
Sinistre	Indemnisation/ Prise en charge financière	Dépenses au titre des demandes d'indemnisation	Total
<i>Aegean Sea</i>	2 895 000	896 000 <sup>1</sup>	3 791 000
<i>Al Jaziah 1</i>	336 000	15 000	351 000
<i>Sea Empress</i>	324 000	1 242 000 <sup>2</sup>	1 566 000
<i>Nissos Amorgos</i>	3 686 000	41 000	3 727 000
<i>Yuil N°1</i>	567 000	129 000	696 000
Autres sinistres	107 000	327 000	434 000
<b>TOTAL DES DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION</b>	<b>7 915 000</b>	<b>2 650 000</b>	<b>10 565 000</b>

<sup>1</sup> Y compris le remboursement des frais communs concernant le P & I Club

<sup>2</sup> La plupart des dépenses se rapportent à l'action en recours

## ANNEXE XVI

**FONDS DE 1992: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2003**  
(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2003; MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA  
VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

<b>RECETTES</b>			
	<b>2003</b>		
	<b>£</b>		
Contributions annuelles 2002 reçues en 2003:			
Fonds général		2 824 000	
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l' <i>Erika</i>		27 978 000	
Autres recettes:			
Intérêts sur les placements		5 300 000	
<b>TOTAL DES RECETTES</b>		<b>36 102 000</b>	
<b>FONDS DE 1992 ET DE 1971: COÛTS DU SECRÉTARIAT COMMUN</b>			
	<b>2003</b>		<b>2002</b>
	<b>£</b>		<b>£</b>
Budget	3 012 287		2 816 663
Dépenses	2 550 000		2 383 851
<b>DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION</b>			
	<b>2003</b>	<b>2003</b>	<b>2003</b>
	<b>£</b>	<b>£</b>	<b>£</b>
Sinistre	Indemnisation	Dépenses au titre des demandes d'indemnisation	Total
<i>Erika</i>	23 227 000	2 666 000	25 893 000
<i>Prestige</i>	39 915 000	3 361 000	43 276 000
Autres sinistres	419 000	131 000	550 000
<b>TOTAL DES DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION</b>	<b>63 561 000</b>	<b>6 158 000</b>	<b>69 719 000</b>

## ANNEXE XVII

**FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À  
CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2002 DANS LE TERRITOIRE  
DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2003**
*telles que notifiées au 31 décembre 2003*

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	242 801 951	18,51%
Italie	131 664 189	10,04%
République de Corée	114 661 792	8,74%
Pays-Bas	103 315 858	7,87%
France	93 976 142	7,16%
Inde	89 118 624	6,79%
Royaume-Uni	70 574 976	5,38%
Canada	67 797 140	5,17%
Singapour	61 073 044	4,65%
Espagne	60 024 970	4,57%
Allemagne	36 375 381	2,77%
Australie	30 426 303	2,32%
Norvège	24 535 004	1,87%
Turquie	23 448 215	1,79%
Grèce	21 800 950	1,66%
Suède	19 168 333	1,46%
Portugal	14 504 120	1,11%
Philippines	13 377 867	1,02%
Finlande	11 726 003	0,89%
Mexique	11 410 578	0,87%
Argentine	10 822 609	0,82%
Venezuela	8 421 003	0,64%
Belgique	6 117 687	0,47%
Danemark	5 323 523	0,41%
Nouvelle-Zélande	4 925 145	0,38%
Irlande	4 432 177	0,34%
Trinité-et-Tobago	4 325 246	0,33%
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	3 749 172	0,29%
Tunisie	3 570 578	0,27%
Croatie	3 262 838	0,25%
Jamaïque	2 847 675	0,22%
Sri Lanka	2 340 922	0,18%
Chypre	2 025 249	0,15%
Panama	1 651 330	0,13%
Malte	1 583 663	0,12%
Cameroun	1 261 305	0,10%
Uruguay	1 077 118	0,08%
Pologne	779 271	0,06%
Algérie	528 000	0,04%
Fédération de Russie	385 000	0,03%
Maurice	274 560	0,02%
Qatar	253 691	0,02%
Barbade	170 300	0,01%
	<b>1 311 909 502</b>	<b>100,00%</b>

## Notes

Les pays dont la liste suit ont reporté une quantité nulle d'hydrocarbures donnant lieu à contribution: Antigua-et-Barbuda, Belize, Brunéi Darussalam, Émirats arabes unis, Fidji, Grenade, Îles Marshall, Islande, Lettonie, Libéria, Lituanie, Monaco, Mozambique, Oman, Seychelles, Slovénie, Tonga et Vanuatu.

Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Angola, Bahamas, Bahreïn, Cambodge, Colombie, Comores, Congo, Djibouti, Dominique, Gabon, Géorgie, Guinée, Kenya, Madagascar, Maroc, Namibie, Nigéria, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République dominicaine, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Samoa, Sierra Leone et Tanzanie.



## ANNEXE XVIII

## FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2003)

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

Quand le tableau indique que les demandes ont été approuvées, cela signifie que les montants ont été convenus avec les demandeurs mais pas nécessairement que les demandes ont été acquittées en partie ou en totalité.

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> <b>¥149 538 167</b>	¥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> <b>¥10 399 705</b>	
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> <b>¥105 135 659</b>	¥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> <b>FF222 140 643</b>	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>Fwenas</i>	3.6.80	Oresund (Suède)	Suède	999	SKr612 443
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi (Japon)	Japon	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö (Suède)	URSS	27 706	SKr23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu (Japon)	Japon	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda (URSS)	Gibraltar	12 404	R 1 350 324
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hambourg (République fédérale d'Allemagne)	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Île de Takashima (Japon)	Japon	161	¥6 304 300
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Baie de Tachibana (Japon)	Japon	499	¥20 844 440
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki (Japon)	Japon	107	¥4 271 560
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa (Japon)	Japon	48	¥1 880 940
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki (Japon)	Japon	999	¥39 445 920
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya (Japon)	Japon	82	¥3 091 660
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka (Japon)	Japon	38	¥964 800

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Abordage	200	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Prise en charge financière	SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 recouverts par voie de recours.
Abordage	270	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥163 051 598 ¥50 271 267 ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recouverts par voie de recours.
Échouement	1 000			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.
Échouement	10	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 426 857 ¥1 849 085 ¥8 275 942	
Échouement	>16 000	Prise en charge financière	US\$467 953	Aucun dommage subi dans un État Membre du Fonds de 1971.
Déversement	200-300	Frais de nettoyage	DM11 345 174	
Échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 ¥72 671 789	
Abordage	85	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 ¥368 942 865	
Naufrage	33	Prise en charge financière	¥598 181	Le montant total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Déversement	3,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 005 160 ¥470 235 ¥1 475 395	
Abordage	357	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recouverts par voie de recours.
Abordage	49	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recouverts par voie de recours.
Naufrage	30	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥16 610 200 ¥241 200 ¥16 851 400	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
22	<i>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima (Japon)	Japon	199	¥5 385 920
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	68	¥1 896 320
24	<i>Patmos</i>	21.3.85	Détroit de Messine (Italie)	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650
25	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg (Danemark)	République fédérale d'Allemagne	1 400	DKr1 576 170
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm al Qaiwain (Émirats arabes unis)	Panama	2 621	US\$364 182 (estimation)
27	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuaire de l'Elbe (République fédérale d'Allemagne)	Panama	996	DM324 629
28	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku (Japon)	Japon	83	¥3 876 800
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	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	Doubaï (Émirats arabes unis)	Panama	1 345	£92 800 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥68 609 674 ¥25 502 144 <u>¥1 346 480</u> ¥95 458 298	
Abordage	80	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 <u>¥474 080</u> ¥26 598 669	¥8 866 222 recouverts par voie de recours.
Abordage	700			Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Échouement	300	Frais de nettoyage Prise en charge financière	DKr9 455 661 <u>DKr394 043</u> DKr9 849 704	
Déversement	(inconnue)			Demande contre le Fonds de 1971 (US\$44 204) retirée.
Abordage	200	Frais de nettoyage	DM3 220 511	DM333 027 recouverts par voie de recours.
Déversement	0,1	Prise en charge financière	¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Déversement	15	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autres pertes de recettes Prise en charge financière	US\$1 133 FF708 824 DA5 650 £126 120 DA293 766	
Échouement	150-200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr23 168 271 SKr49 361 <u>SKr685 437</u> SKr23 903 069	
Échouement	600-700	Frais de nettoyage	Fmk1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (R 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le Fonds de 1971 parce que l'URSS n'était pas membre de celui-ci à la date du sinistre.
Abordage	15			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour le nettoyage et de ¥51 521 183 pour les dommages liés à la pêche).
Échouement	3 000			La demande pour frais de nettoyage (US\$242 800) est restée sans suite.
Incendie	1 000	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dh 864 293 US\$187 165	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
35	<i>Tolmiros</i>	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000 (estimation)
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama (Japon)	Japon	19	¥608 000
37	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretagne (France)	Italie	18 325	FF13 860 369
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama (Japon)	Japon	86	¥2 476 800
39	<i>Czantoria</i>	8.5.88	Saint-Romuald (Canada)	Canada	81 197	(inconnue)
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki (Japon)	Japon	480	¥17 015 040
41	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Île de Vancouver (Canada)	États-Unis	1 612	(inconnue)
42	<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	94	¥2 198 400
43	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	74	¥2 971 520
44	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro (Japon)	Japon	56	¥1 613 120
45	<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji (Japon)	Japon	59	¥1 727 040
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.7.89	Hamilton (Canada)	Libéria	2 829	Can\$473 766

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)	200		La demande pour frais de nettoyage (SKr100 639 999) est restée sans suite du fait que le Gouvernement suédois s'est désisté de son action contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971.	
Erreur de manipulation de cargaison	25	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 847 225 <u>¥152 000</u> <b>¥1 999 225</b>	
Citernes endommagées par la tempête	2 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	FF1 141 185 <u>FF145 792</u> <b>FF1 286 977</b>	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> <b>¥6 754 085</b>	
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> <b>¥429 618 927</b>	
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> <b>¥1 042 235</b>	
Erreur de transbordement des hydrocarbures	7	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥19 159 905 <u>¥742 880</u> <b>¥19 902 785</b>	
Déversement	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥273 580 <u>¥403 280</u> <b>¥676 860</b>	
Erreur de manipulation de cargaison	(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 285 960 <u>¥431 761</u> <b>¥8 717 721</b>	
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	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	FF2 354 000 (estimation)
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Île d'Okushiri (Japon)	Japon	209	¥3 523 520
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne (Italie)	Italie	98 544	Lit 21 800 000 000 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Erreur de manipulation de cargaison	0,2	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 792 100 ¥368 510 <u>¥1 049 920</u> <b>¥3 210 530</b>	
Erreur de manipulation de cargaison	3	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥5 490 570 <u>¥623 840</u> <b>¥6 114 410</b>	
Abordage	30	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥48 883 038 ¥560 588 <u>¥869 040</u> <b>¥50 312 666</b>	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours.
Débordement pendant l'approvisionnement	(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥96 431 <u>¥1 338 000</u> <b>¥1 434 431</b>	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
Abordage	800	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr15 523 813 SKr530 239 <u>SKr795 276</u> <b>SKr16 849 328</b>	
Erreur de manipulation de cargaison	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥1 087 700 <u>¥200 800</u> <b>¥1 288 500</b>	
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> <b>£276 663</b>	
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> <b>¥7 025 709</b>	
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>Kibnu</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> <b>Lit 71 584 970 783</b>	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 FF270 035 <b>FF23 510 228</b>	
		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> <b>¥96 732 933</b>	
Abordage	5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 056 519 <u>¥764 640</u> <b>¥1 821 159</b>	¥650 522 recouvrés 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> <b>¥4 793 597</b>	
Échouement	73 500	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Mesures de sauvegarde Frais liés au tourisme Coûts financiers Montants alloués par le tribunal pénal Demandes ayant fait l'objet d'un accord préalable Frais divers	Ptas 8 696 000 000 Ptas 1 729 240 000 Ptas 708 033 000 Ptas 13 810 000 Ptas 371 680 000 Ptas 893 880 000 Ptas 1 263 150 000 <u>Ptas 252 990 000</u> <b>Ptas 13 928 783 000</b>	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	Ptas 278 197 307	
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	£593 883 £38 538 451 £77 375 £3 572 392 £8 904 047 <u>£252 790</u> <b>£51 938 938</b>	£6 213 497 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 a versé une prise en charge financière de £45 725 441. Une demande d'indemnisation s'élevant à 1,4 million fait l'objet d'une procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire du navire 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> <b>Won 219 714 755</b>	US\$22 504 recouvrés 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> <b>¥1 100 486 335</b>	¥49 104 248 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
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> <b>¥15 459 481</b>	¥10 455 440 recouverts par voie de recours.
Abordage	1 280	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Autres dommages aux biens (versé) <u>Won 14 206 046</u> <b>Won 16 235 562 491</b>  Frais liés à la pêche (réclamé) Won 2 756 471 759	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.  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) <u>Dr 378 000 000</u> <b>Dr 3 380 204 011</b>  Frais de nettoyage (versé) US\$565 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011 et US\$565 000.
Abordage	16 000		Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le Fonds de 1971 ne connaît pas les modalités du règlement. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.
Débordement pendant le chargement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière ¥1 187 304 <u>¥846 640</u> <b>¥2 033 944</b>	
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> <b>¥716 192 738</b>	¥31 021 717 recouverts par voie de recours.
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	(inconnue)	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière ¥3 954 861 ¥202 854 <u>¥272 320</u> <b>¥4 430 035</b>	
Échouement	18	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Won 9 401 293 <u>Won 28 378 819</u> <b>Won 37 780 112</b>	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	Yeosu (République de Corée)	Chypre	144 567	Won 18 308 275 906
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yeosu (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	Busan (République de Corée)	République de Corée	1 591	Won 250 millions (estimation)
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yeosu (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 19 836 456 445	
		Frais liés au tourisme (versé)	Won 538 000 000	
		Enlèvement des hydrocarbures (versé)	Won 8 420 123 382	
		Études environnementales (versé)	Won 723 490 410	
			<b>Won 50 227 315 596</b>	
		Frais de nettoyage (versé)	¥357 214	
		Prise en charge financière (versé)	Won 7 410 928 540	
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)	Won 269 029 739	
			<b>Won 1 553 029 739</b>	
		<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)	¥984 327	
			<b>¥9 634 576</b>	
		Autres dommages aux biens (agréé)	US\$3 103	
		Autres pertes de recettes (agréé)	US\$2 560	
			<b>US\$5 663</b>	
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	¥5 012 855	
			<b>¥366 578 453</b>	
Naufrage	(inconnue)	Frais de nettoyage (versé)	Won 12 393 138 987	
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 7 960 494 932	
		Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)	Won 6 824 362 810	
			<b>Won 27 177 996 729</b>	
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)	Won 114 000 000	
			<b>Won 10 259 000 000</b>	
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	€6 576 669 (estimation)
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Busan (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>Nisos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaibo (Venezuela)	Grèce	50 563	Bs3 473 millions (estimation)
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	Busan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions

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)	£22 773 470	L'assureur du propriétaire du navire a versé £7 395 748.
		Autres dommages aux biens (versé)	£443 972	
		Frais liés à la pêche (versé)	£10 154 314	
		Frais liés au tourisme (versé)	£2 389 943	
		Autres pertes de recettes (versé)	<u>£1 044 785</u>	
			<b>£36 806 484</b>	
	Prise en charge financière (versé)	£1 835 035		
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>	
			<b>¥2 278 469</b>	
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	30	Frais de nettoyage et de dommages aux biens (versé)	€2 500 000	L'assureur du propriétaire du navire a réglé toutes les demandes.
		Frais liés à la pêche (versé)	€1 100 000	
		Frais liés au tourisme (versé)	€150 000	
		Frais divers (versé)	<u>€24 000</u>	
			<b>€3 774 000</b>	
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>	
			<b>Won 771 208 588</b>	
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 ¥10 956 930 000 et les Fonds ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 pour le Fonds de 1971 et ¥7 708 778 000 pour le Fonds de 1992.
		Frais liés à la pêche (versé)	¥1 769 172 000	
		Frais liés au tourisme (versé)	¥1 342 164 000	
		Construction d'une voie d'accès (versé)	<u>¥2 048 152 000</u>	
			<b>¥26 087 900 000</b>	
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>	
			<b>¥8 131 327</b>	
Échouement	3 600	Frais de nettoyage (approuvé)	Bs3 523 252 942	Bs1 254 619 385 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\$9 745 882.
		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 à la pêche (approuvé)	US\$36 000 000	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	Bs8 188 078	
		Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$60 000 000	
		Frais divers (réclamé)	Bs550 000 000	
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	1	Frais de nettoyage	¥415 600 000	
		Prise en charge financière	<u>¥865 406</u>	
			<b>¥416 465 406</b>	
Débordement pendant le chargement	124	Frais de nettoyage	Won 418 000 000	
		Prise en charge financière	<u>Won 58 000 000</u>	
			<b>Won 476 000 000</b>	

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
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
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah (Émirats arabes unis)	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	Non disponible

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Échouement	(inconnue)	Frais de nettoyage (versé)	Won 866 906 355	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a ensuite été remboursé par le Fonds de 1971.
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 68 795 729	
		Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)	<u>Won 6 738 565 917</u>	
			<b>Won 7 674 268 001</b>	
		Frais de nettoyage (versé)	¥669 252 879	
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>¥181 786 486</u>	
			<b>¥851 039 365</b>	
		Prise en charge financière	Won 37 963 635	
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)	¥1 074 000 000	Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
		Frais liés à la pêche (versé)	¥263 000 000	
		Frais liés au tourisme (versé)	¥23 000 000	
		Autres pertes de recettes (versé)	<u>¥8 000 000</u>	
			<b>¥1 368 000 000</b>	
Heurt d'un quai	190	Frais de nettoyage (versé)	FF16 192 738	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.
		Frais de nettoyage (réclamé)	FF6 400 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	FF328 000	Demandes en instance devant le tribunal.
		Autres dommages aux biens (versé)	<u>FF261 156</u>	
			<b>FF23 181 894</b>	
Abordage	29 000	<i>Singapour</i>		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.
		Frais de nettoyage (versé)	S\$10 000 000	
		Autres dommages aux biens (versé)	S\$1 500 000	
		Autres dommages aux biens (réclamé)	<u>S\$67 000</u>	
			<b>S\$11 567 000</b>	
		<i>Malaisie</i>		
		Frais de nettoyage (versé)	M\$ 1 424 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>M\$ 1 200 000</u>	
			<b>M\$ 2 624 000</b>	
		<i>Indonésie</i>		
Frais de nettoyage (réclamé)	US\$152 000	Le tribunal chargé de la procédure en limitation à Singapour a rejeté toutes les demandes d'indemnisation formées en Indonésie.		
Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$3 200 000			
Frais liés à la pêche (réclamé)	<u>US\$11 000</u>			
	<b>US\$3 363 000</b>			
Échouement	15-20	Frais de nettoyage (versé)	Won 189 214 535	Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030.
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>Won 82 818 635</u>	
			<b>Won 265 023 170</b>	
Naufrage	4 000	Frais de nettoyage (approuvé)	Dh 6 380 522	Paiements plafonnés à 75% (Dh 4 785 392).
		Autres dommages (réclamé)	<u>Dh 198 752 497</u>	
			<b>Dh 205 133 019</b>	

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
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	3 000 000 DTS
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	3 000 000 DTS
107	<i>Singapura Timur</i>	28.5.01	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
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	Frais de nettoyage/ Mesures de sauvegarde (versé) Dh6 400 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50% des montants versés. Les Fonds ont entamé une action en recours contre le propriétaire du navire.
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> <b>US\$10 116 000</b>  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> <b>S\$3 751 000</b>  <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) M\$1 300 000 Frais liés à la pêche (versé) <u>M\$905 000</u> <b>M\$2 205 000</b>  <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage (approuvé) Rp253 000 000 Frais de nettoyage (réclamé) <u>Rp21 000 000 000</u> <b>Rp21 253 000 000</b>  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> <b>US\$30 083 000</b>	L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées.
Naufrage	400	Frais de nettoyage (versé) US\$844 000 Frais de nettoyage (versé) Dh2 480 000	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/Mesure du risque pour l'environnement (versé) US\$783 500 Prise en charge financière (versé) US\$25 000	L'assureur du propriétaire du navire a payé US\$103 378.  Le Fonds de 1971 a recouvré £458 000 auprès de son assureur.

## ANNEXE XIX

## FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2003)

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

Quand le tableau indique que les demandes ont été approuvées, cela signifie que les montants ont été convenus avec les demandeurs mais pas nécessairement que les demandes ont été acquittées en partie ou en totalité.

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	Sinistre survenu en Allemagne	20.6.96	Côte de la mer du Nord (Allemagne)	Inconnu	Inconnue	Inconnue
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	Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.9.97	Essex (Royaume-Uni)	Inconnu	Inconnue	Inconnue
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
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinique	République dominicaine	289	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) ¥20 928 412 000 Frais liés à la pêche (versé) ¥1 769 172 000 Frais liés au tourisme (versé) ¥1 342 164 000 Construction d'une voie d'accès (versé) <del>¥2 048 152 000</del> <b>¥26 087 900 000</b>	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 ¥10 956 930 000 et les Fonds ont payé ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 pour le Fonds de 1992 et ¥7 708 778 000 pour le Fonds de 1971.
Échouement	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) Won 866 906 355 Frais liés à la pêche (versé) Won 68 795 729 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) <del>Won 6 738 565 917</del> <b>Won 7 674 268 001</b>  Frais de nettoyage (versé) ¥669 252 879 Frais liés à la pêche (versé) ¥181 786 486 <b>¥851 039 365</b>	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.
Naufrage	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) US\$2 500 000 Frais de nettoyage (réclamé) P1 800 000	Les demandes ont été approuvées par l'assureur du propriétaire du navire sans intervention du Fonds de 1992.
Naufrage	Inconnue		Jusqu'à présent, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée.



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
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretagne (France)	Malte	19 666	FF84 247 733 (estimation)
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (EAU)	Honduras	681	3 000 000 DTS
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pirée (Grèce)	Grèce	10 815	Aucune
12	Sinistre survenu en Espagne	5.9.00	Espagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue
13	Sinistre survenu en Suède	23.9.00	Suède	Inconnu	Inconnue	Inconnue
14	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS (estimation)
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	3 000 000 DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)		Notes
Rupture	14 000 (estimation)	Frais de nettoyage (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé) Dommages aux biens (approuvé) Frais liés au tourisme (approuvé) Autres pertes de recettes (approuvé) Demandes devant un tribunal	FF32 775 000 FF68 615 000 FF13 280 000 FF401 239 000 FF21 928 000 <u>FF700 000 000</u> <b>FF1 237 837 000</b>	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF84 millions et le Fonds de 1992 FF496 millions. Le Gouvernement français et TotalFinaElf SA ont déposé auprès du tribunal de nouvelles demandes, pour FF2 368 005 500, mais ils n'y donneront suite que pour autant que toutes les autres demandes sont acquittées intégralement.
Naufrage	100-200	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (versé)	Dh6 400 000	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun assuré 50% des sommes versées. Les Fonds ont entamé une action en recours contre le propriétaire du navire.
Incendie	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€2 323 000	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' et a attribué aux demandeurs le montant réclamé. Le Fonds de 1992 va faire appel de ce jugement.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€6 000	Les autorités espagnoles ont identifié une source éventuelle de pollution.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	SKr5 260 000	Le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire de l' <i>Alambra</i> et son assureur. Si cette action devait aboutir, le Gouvernement suédois demanderait réparation contre le Fonds de 1992.
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage et frais liés à la pêche (versé)  <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé)  <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage et frais liés à la pêche (versé)	US\$8 400 000  M\$1 300 000 <u>M\$905 000</u> <b>M\$2 205 000</b>  US\$2 800 000	Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
Abordage	2 500	Frais de nettoyage (versé) Élimination des hydrocarbures (versé) Dommages aux biens/préjudice économique (versé) Frais liés à la pêche (versé) Suivi environnemental (versé)	DKr15 900 000 DKr17 400 000 DKr1 600 000 DKr19 700 000 <u>DKr258 000</u> <b>DKr54 858 000</b>	L'assureur du propriétaire du navire a honoré la totalité des demandes. Le Fonds de 1992 ne sera sans doute pas tenu de verser d'indemnités.
		Frais de nettoyage (réclamé)	DKr50 000 000	
Naufrage	400	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (versé)	US\$844 000 Dh2 480 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50% des montants versés.

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
17	Sinistre survenu en Guadeloupe	30.6.02	Guadeloupe	Inconnu	Inconue	Inconnue
18	Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.9.02	Royaume-Uni	Inconnu	Inconue	Inconnue
19	<i>Prestige</i>	13.11.02	Espagne	Bahamas	42 820	€22 777 986
20	<i>Spabunker IV</i>	21.1.03	Espagne	Espagne	647	3 000 000 DTS
21	<i>Buyang</i>	22.4.03	Geoje, République de Corée	République de Corée	187	3 000 000 DTS
22	<i>Hana</i>	13.5.03	Busan, République de Corée	République de Corée	196	3 000 000 DTS
23	<i>Victoriya</i>	30.8.03	Syzran, Fédération de Russie	Fédération de Russie	2 003	3 000 000 DTS
24	<i>Duck Yang</i>	12.9.03	Busan, République de Corée	République de Corée	149	3 000 000 DTS
25	<i>Kyung Won</i>	12.9.03	Namhae, République de Corée	République de Corée	144	3 000 000 DTS
26	<i>Jeong Yang</i>	23.12.03	Yeosu, République de Corée	République de Corée	4 061	4 500 000 DTS

**Notes**

Voir page 184.

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)	€340 000	Un navire pour marchandises diverses semble à l'origine du déversement. Il est donc peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (versé)	£5 400	
Rupture	Inconnue	<i>Espagne</i> Frais de nettoyage (réclamé) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé) <b>€538 349 000</b>	€307 404 000 €2 214 000 €222 935 000 €4 454 000 <u>€1 342 000</u> <b>€538 349 000</b>	Le propriétaire du navire a déposé le montant de limitation (€22 777 986) auprès du tribunal espagnol. Le Fonds de 1992 a versé la somme de €57 555 000 au Gouvernement espagnol.
		<i>France</i> Frais de nettoyage (réclamé) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé) <b>€7 236 000</b>	€3 729 000 €30 000 €1 006 000 €2 463 000 <u>€8 000</u> <b>€7 236 000</b>	
		<i>Portugal</i> Aucune demande soumise à ce jour		
Naufrage	Inconnue	<i>Espagne</i> Mesures de sauvegarde et enlèvement de l'épave Frais de nettoyage <b>€6 028 000</b>	€5 400 000 <u>€628 000</u> <b>€6 028 000</b>	
		<i>Gibraltar</i> Frais de nettoyage	£18 350	
Échouement	35-40	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé) Frais liés à la pêche (réclamé) <b>Won 1 335 600 000</b>	Won 1 007 000 000 Won 319 000 000 <u>Won 9 600 000</u> <b>Won 1 335 600 000</b>	L'assureur du propriétaire du navire acquittera la totalité des demandes. Le Fonds de 1992 n'aura vraisemblablement pas à verser d'indemnités.
Abordage	34	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés à la pêche (réclamé) Dommages aux biens (approuvé) <b>Won 1 336 000 000</b>	Won 1 113 000 000 Won 113 000 000 Won 91 000 000 <u>Won 19 000 000</u> <b>Won 1 336 000 000</b>	L'assureur du propriétaire du navire a approuvé la totalité des demandes. Le Fonds de 1992 n'aura vraisemblablement pas à verser d'indemnités.
Incendie	Inconnue	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (pas encore réclamé) Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$380 000	
Naufrage	300	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé) Préjudice économique (réclamé) <b>Won 3 742 000 000</b>	Won 3 696 000 000 <u>Won 46 000 000</u> <b>Won 3 742 000 000</b>	
Échouement	100	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé) Frais liés à la pêche (pas encore réclamé)	Won 2 078 000 000	
Abordage	700	Aucune demande soumise à ce jour		

## Notes se rapportant aux annexes XVIII et XIX

- 1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 31 décembre 2003, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Bolivar vénézuélien	Bs	5105,05	Dollar des États-Unis	US\$	1,7901
Couronne danoise	DKr	10,5674	Dollar de Singapour	S\$	3,0402
Couronne estonienne	EK	22,2061	Euro	€	1,4192
Couronne suédoise	SKr	12,8806	Peso philippin	P	99,3891
Dinar algérien	DA	129,848	Ringgit malaisien	M\$	6,8026
Dinar de Bahreïn	DB	0,6749	Rouble russe	R	52,3485
Dirham des EAU	Dh EAU	6,5752	Rupiah indonésienne	Rp	15077,5
Dirham marocain	DH	15,7216	Won de la République de Corée	Won	2132,96
Dollar canadien	Can\$	2,3133	Yen japonais	¥	191,85

£1 = 1,20440 DTS ou 1 DTS = £0,83029

- 2 Au 1er janvier 2002, l'Euro a remplacé les monnaie indiquées ci-dessous, aux taux de conversion suivants. On a également indiqué les montants équivalents en Livre sterling, au 31 décembre 2003.

		€1 =	£1 =
Drachme grecque	Dr	340,75	483,5924
Franc français	FF	6,5595	9,3093
Lire italienne	Lit	1936,27	2747,954
Mark allemand	DM	1,9558	2,7757
Mark finlandais	Fmk	5,9457	8,4381
Peseta espagnole	Ptas	166,386	236,135

- 3 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](mailto:info@iopcfund.org)  
Site web: [www.iopcfund.org](http://www.iopcfund.org)**