# Rapport annuel *de 2005*

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 2005

Photographie en première de couverture:
*Exercice de déversement d'hydrocarbures en mer Baltique en 2005*

## 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:

| | |
|---|---|
| Anna Lundqvist | pages 3, 9, 14, 22, 23, 25, 28 |
| M. S K Kim, KOMOS | pages 126, 127 |
| Carlos G. Cuesta y Asociados, SL | pages 106, 113 |
| ITOPF | pages 94, 125 |
| Marine nationale | page 118 |
| Autorité maritime et portuaire de Singapour | page 43 |
| Ministère des transports et des communications finlandais | page 24 |
| Service des garde-côtes suédois | page 51 et première de couverture |

Graphiques:

| | |
|---|---|
| FIPOL/IMPACT | pages 16, 19, 38, 39, 47 |

Cartes:

| | |
|---|---|
| ITOPF/IMPACT | pages 83, 103 |

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

# AVANT-PROPOS

En ma qualité d'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL), j'ai le plaisir de vous présenter le Rapport annuel pour 2005.

2005 à été une année très importante pour les FIPOL même si, fort heureusement, aucun sinistre majeur entraînant une pollution par les hydrocarbures ne s'est produit au cours de l'année.

Le 3 mars 2005, le Protocole portant création du Fonds complémentaire est entré en vigueur, ce qui a permis de créer le Fonds complémentaire qui permettra de verser des indemnités au-delà de celles disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ce nouveau Fonds devrait permettre, dans les États qui auront ratifié le Protocole, de disposer d'un montant d'indemnisation suffisant même pour les déversements d'hydrocarbures les plus graves et également de rembourser intégralement dès le début les demandes d'indemnisation approuvées.

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'applique actuellement à 11 États. Quatre autres États ayant ratifié le Protocole avant la fin de 2005, le nombre total des États du Fonds complémentaire sera porté à 15 d'ici la fin de mars 2006.

Toutefois, il est prévu que les États n'auront pas tous besoin de la protection supplémentaire assurée par le Fonds complémentaire et que bon nombre d'entre eux continueront de se satisfaire de la protection garantie par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Six États supplémentaires ayant ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds en 2005, le Fonds de 1992 aura 98 membres d'ici la fin de 2006. Cette progression du nombre de membres montre clairement l'importance que les États accordent dans toutes les régions du monde au régime international d'indemnisation.

L'autre évènement notable qui s'est produit en 2005 est l'élection, en octobre, de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas), prochain Administrateur des FIPOL. M. Oosterveen assumera les responsabilités d'Administrateur le 1er novembre 2006 et je

*Måns Jacobsson*

continuerai de rester à disposition jusqu'à mon départ à la retraite le 31 décembre 2006. Je suis convaincu qu'avec l'appui du Secrétariat, nous serons en mesure d'assurer une transition efficace et sans heurts et que mon successeur sera à la hauteur des défis qui l'attendent.

2006 sera aussi probablement une année chargée, les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* continuant d'exiger beaucoup de travail. Des efforts considérables devront également être déployés pour procéder à la liquidation du Fonds de 1971 et préparer l'entrée en vigueur de la Convention HNS, qui vise les dommages causés par les substances nocives et potentiellement dangereuses.

J'espère que le lecteur trouvera le présent rapport intéressant et qu'il pourra ainsi mieux comprendre le rôle joué par les FIPOL dans le cadre du régime international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

**L'Administrateur**
**Måns Jacobsson**

# TABLE DES MATIÈRES


**Avant-propos de l'Administrateur** 3

**Table des matières** 5

**Préface du Président de l'Assemblée du Fonds de 1992** 9

**PREMIÈRE PARTIE**

**1 Introduction** 13

**2 Le cadre juridique** 15

**3 Membres des FIPOL** 18
3.1 Fonds de 1971 18
3.2 Fonds de 1992 19
3.3 Fonds complémentaire 19

**4 Relations extérieures** 20
4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités des Fonds 20
4.2 Relations avec les organisations internationales et les organes intéressés 20
4.3 Le site web des FIPOL 21
4.4 Les publications des FIPOL 21
4.5 Le serveur de documents des FIPOL 21

**5 Organes directeurs des FIPOL** 22

**6 Liquidation du Fonds de 1971** 27
6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds 27
6.2 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971 27

**7 Examen du régime international d'indemnisation** 28
7.1 Groupe de travail intersessions 28
7.2 Activités menées par le Groupe de travail entre 2000 et 2003 28
7.3 Conférence diplomatique de 2003 29
7.4 Activités menées en 2004 30
7.5 Examen des rapports du Groupe de travail par l'Assemblée en octobre 2004 30
7.6 Activités menées en 2005 31
7.7 Examen du rapport du Groupe de travail par l'Assemblée en octobre 2005 32

**8 Administration des FIPOL** 34
8.1 Secrétariat 34
8.2 Gestion des risques 34
8.3 États financiers pour 2004 34
8.4 États financiers pour 2005 35
8.5 Placement des fonds 35
8.6 Organe de contrôle de gestion 36

**9 Contributions** 38
9.1 Le système de contributions 38
9.2 Mise en recouvrement de contributions/remboursements 39
9.3 Variation des contributions au fil des ans 40

**10 Préparatifs en vue de l'entrée en vigueur de la Convention HNS** 42

**11 Règlement des demandes d'indemnisation** 44
11.1 Renseignements d'ordre général 44
11.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation 44
11.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître 45
11.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître 47

**DEUXIÈME PARTIE**

**12 Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2005** 51

**13 Sinistres relevant du Fonds de 1971** 52
13.1 *Vistabella* 52
13.2 *Aegean Sea* 52
13.3 *Braer* 54
13.4 *Iliad* 55
13.5 *Yeo Myung* 56
13.6 *Kriti Sea* 56
13.7 *Nissos Amorgos* 56
13.8 *Plate Princess* 60
13.9 *Katja* 61
13.10 *Evoikos* 61
13.11 *Pontoon 300* 62
13.12 *Al Jaziah 1* 66
13.13 *Alambra* 67

**14 Sinistres relevant du Fonds de 1992** 70
14.1 Sinistre survenu en Allemagne 70
14.2 *Dolly* 72
14.3 *Erika* 73
14.4 *Al Jaziah 1* 93
14.5 *Slops* 93
14.6 Sinistre survenu en Suède 98
14.7 *Prestige* 99
14.8 Sinistre survenu à Bahreïn 123
14.9 *N°7 Kwang Min* 126

**ANNEXES**

I Structure des FIPOL 130
II Note sur les états financiers publiés des Fonds de 1971 et de 1992 pour 2004 133
III Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971 134
IV Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971 140
V Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds général 141
VI Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation 142
VII Fonds de 1971: Bilan 147
VIII Fonds de 1971: État de la trésorerie 148
IX Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992 149

| | | |
|---|---|---|
| X | Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992 | 160 |
| XI | Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds général | 161 |
| XII | Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation | 162 |
| XIII | Fonds de 1992: Bilan | 163 |
| XIV | Fonds de 1992: État de la trésorerie | 164 |
| XV | Fonds de 1971: Principaux montants financiers pour 2005 | 165 |
| XVI | Fonds de 1992: Principaux montants financiers pour 2005 | 166 |
| XVII | Fonds complémentaire: Principaux montants financiers pour 2005 | 167 |
| XVIII | Fonds de 1992: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 2004 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2005 | 168 |
| XIX | Fonds complémentaire: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 2004 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2005 | 169 |
| XX | Fonds de 1971: Résumé des sinistres | 170 |
| XXI | Fonds de 1992: Résumé des sinistres | 192 |

# PRÉFACE

La publication de chaque Rapport annuel marque la fin d'une autre année d'activité pour les organes directeurs des FIPOL et pour leur Secrétariat commun. En tant que délégué, je savais bien qu'il se passait beaucoup de choses dans les coulisses des réunions, mais ce n'est que lorsque je suis devenu Président que je me suis rendu compte à quel point cela était vrai! Au nom des organes directeurs, je souhaite donc saisir cette occasion pour exprimer ma profonde gratitude au personnel infatigable et dévoué du Secrétariat, sans lequel les FIPOL ne pourraient fonctionner.

L'élection du prochain Administrateur, le troisième à peine dans l'histoire des FIPOL, a bien entendu été un moment historique dans la vie des Fonds. L'Assemblée avait à choisir entre deux candidats hautement qualifiés, M. José Maura et M. Willem Oosterveen, que nous étions nombreux à bien connaître. Je voudrais présenter mes plus chaleureuses félicitations à M. Oosterveen qui prendra les fonctions d'Administrateur en novembre 2006. Son visage est bien sûr familier aux lecteurs du Rapport annuel puisqu'il a présidé le Comité exécutif du Fonds de 1971, de 1995 à 1998, et l'Assemblée du Fonds de 1992, de 1999 à 2004.

Je tiens également à exprimer mes sincères remerciements à l'Administrateur en poste, M. Måns Jacobsson, qui a déjà passé plus de 20 ans au service des FIPOL. M. Jacobsson a dirigé les Fonds avec une grande sagesse et un grand talent et je suis sûr que M. Oosterveen se montrera son digne successeur.

La création du Fonds complémentaire en mars 2005 est le point d'orgue des nombreuses années de travail du Groupe de travail intersessions, auquel avait été confiée la tâche de vérifier si le régime international d'indemnisation était bien adapté aux besoins et que M. Alfred Popp, du Canada, a présidé avec compétence. Il va de soi que nous espérons tous qu'il ne se produira aucun sinistre obligeant à recourir au montant d'indemnisation supplémentaire que prévoit le Protocole portant création du Fonds complémentaire.

*Jerry Rysanek*

Il n'a pas été possible de parvenir à un consensus entre les États Membres sur le besoin d'une nouvelle révision de ce régime. J'espère toutefois que le travail considérable réalisé sur divers aspects du régime au sein du Groupe de travail se révélera à l'avenir un investissement précieux lorsqu'il faudra, inévitablement, de nouveau envisager une révision afin de veiller à ce que le régime continue de répondre aux besoins de la société.

Je voudrais terminer en remerciant, au nom des organes directeurs, toutes les personnes qui ont présidé des réunions des FIPOL en 2005: Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande), M. Raja Malik (Malaisie), M. Esteban Pacha (Espagne), M. Volker Schöfisch (Allemagne) et M. John Wren (Royaume-Uni).

**Le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992**
**Jerry Rysanek**

# PREMIÈRE PARTIE

# 1 INTRODUCTION

Les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) sont des 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 1992 sur la responsabilité civile offre un premier niveau d'indemnisation payé par le propriétaire du navire qui a causé les dommages par pollution. La Convention de 1992 portant création du Fonds propose un deuxième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires des hydrocarbures qui ont été transportés par mer dans des États parties à la Convention.

Un troisième niveau d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, également financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, est disponible par le biais du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire). Le Fonds complémentaire a été créé par un Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds, entré en vigueur le 3 mars 2005. Un État déterminé qui est partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds peut devenir partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire et, par là, devenir membre de ce Fonds.

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 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 41 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 offrent 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$86 millions)[1]. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 203 millions de DTS (environ £168 millions ou US$290 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Concernant les sinistres survenus



[1] *L'unité de compte prévue dans les instruments conventionnels est le droit de tirage spécial (DTS) tel que défini par le Fonds monétaire international. Dans le présent rapport, les montants ont été convertis aux taux de change en vigueur au 30 décembre 2005, soit 1 DTS = £1,20474 ou US$0,69966, sauf en ce qui concerne les demandes acquittées par les Fonds, pour lesquelles la conversion a été effectuée au taux de change en vigueur à la date du paiement.*

avant cette date, le montant maximal payable est de 135 millions de DTS (environ £112 millions ou US$193 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire au titre de la Convention sur la responsabilité civile applicable.

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire, entré en vigueur le 3 mars 2005, offre un montant total de 750 millions de DTS (£620 millions ou US$1 070 millions) pour l'indemnisation des dommages par pollution dans les États devenant membres de ce Fonds, y compris les montants payables en vertu des Conventions de 1992.

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. Le Fonds de 1992 est régi par 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 de prendre des décisions de politique générale à propos de la recevabilité des demandes d'indemnisation. Le Fonds complémentaire est administré par une Assemblée composée de tous les États qui sont membres de ce Fonds. Le fonctionnement au quotidien de l'ensemble des trois Fonds relève du Secrétariat qui est dirigé par un Administrateur.

*Session de l'Assemblée*

# 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. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire prévoient, quant à eux, un élargissement du champ géographique et incluent les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive (ZEE) ou la zone équivalente d'un État partie à l'instrument conventionnel respectif.

Dans les Conventions de 1969 et de 1971, 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 et le Protocole portant création du Fonds complémentaire 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 au coût 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 un succès tel 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 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, 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.

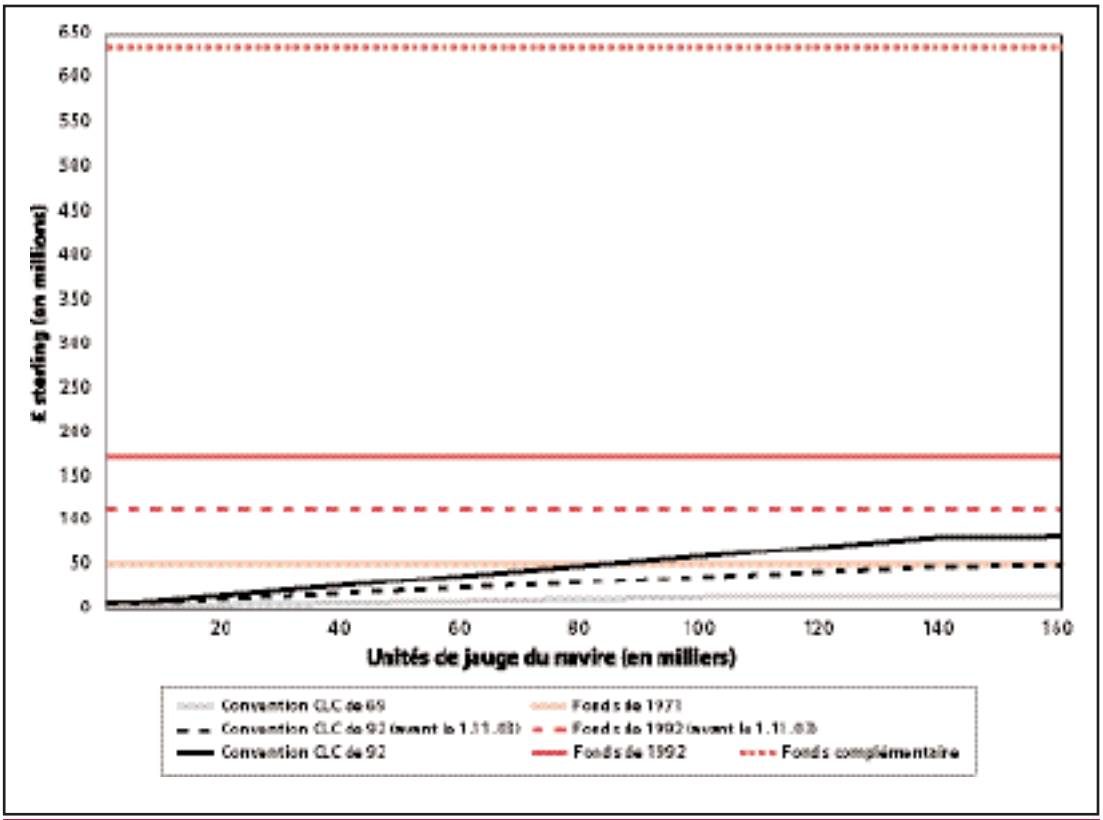
Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire généralement aux navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes sur ballast. Les Conventions de 1992 et le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'appliquent, eux, 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. Aucun de ces instruments conventionnels ne s'applique aux déversements d'hydrocarbures 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 dégagé 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 revêtant un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

| 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$4,2 millions) | 4,51 millions de DTS (£3,7 millions ou US$6,4 millions) |
| Navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités | 3 millions de DTS (£2,5 millions ou US$4,2 millions) plus 420 DTS (£350 ou US$600) pour chaque unité de jauge supplémentaire | 4,51 millions de DTS (£3,7 millions ou US$6,4 millions) plus 631 DTS (£524 ou US$902) 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$85 millions) | 89,77 millions de DTS (£75 millions ou US$128 millions) |




*Plafonds fixés par les Conventions*

- le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
- le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre faute 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, le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de 133 droits de tirage spéciaux (DTS) (£110 ou US$190) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£12 millions ou US$20 millions) si ce dernier montant est inférieur.

En vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 dédommageait le propriétaire du navire, dans certaines conditions, d'une partie de la responsabilité qui lui incombait en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il n'existe pas de disposition correspondante dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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, ont par ailleurs été relevées de 50,73 % et s'appliquent aux sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Ce relèvement a été décidé par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui, pour ce faire, a eu recours à la procédure spéciale énoncée dans les Conventions de 1992 dite 'procédure d'amendement tacite'. Le tableau en page 15 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 témérairement 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 que pour les navires qui transportent plus 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. 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 et les membres de son équipage, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde. L'interdiction ne s'applique pas si le dommage par pollution résulte du fait ou de l'omission personnels de la partie visée, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement 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 peuvent être indemnisées intégralement par le propriétaire du navire ou son assureur 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 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;
- 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 valides.

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$86 millions), quelle que soit la taille du navire en cause. S'agissant des sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date, le montant maximal payable par le Fonds de 1992 est de 203 millions de DTS (£168 millions ou US$290 millions), quelle que soit la taille du navire en cause.

Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire, de façon à ce que le montant total d'indemnisation à verser pour tout sinistre au titre d'un dommage par pollution survenu dans un État Membre de ce Fonds soit de 750 millions de DTS (£620 millions ou US$1 070 millions), y compris le montant à verser en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

## Prescription

Les demandes d'indemnisation en vertu des Conventions sur la responsabilité civile, des Conventions portant création des Fonds et du Protocole portant création du Fonds complémentaire sont frappées de prescription (forcloses) à défaut d'introduction d'une action en justice contre le propriétaire du navire et son assureur et contre le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992 dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu et, en tout état de cause, dans les six ans à compter de la date du sinistre. Une demande formée contre le Fonds de 1992 est considérée comme une demande formée contre le Fonds complémentaire. Les droits à indemnisation par le Fonds complémentaire ne s'éteignent donc que s'ils s'éteignent à l'égard du Fonds de 1992.

## Compétence et mise à exécution des jugements

Les tribunaux de l'État ou des États contractants où le dommage par pollution a eu lieu ou dans lesquels des mesures de sauvegarde ont été prises ont compétence exclusive pour ce qui est des actions en réparation contre le propriétaire du navire, son assureur et les FIPOL. Tout jugement final, prononcé à l'encontre des Fonds par un tribunal compétent en vertu du traité applicable et exécutoire dans l'État où est prononcé ce jugement, 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 8 et 9.

# 3 MEMBRES DES FIPOL

## 3.1 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; 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.

Seize 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, sept États n'ont toujours pas adhéré à la Convention, à savoir: le Bénin, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Guyana, le Koweït, la Mauritanie et

**92 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)**

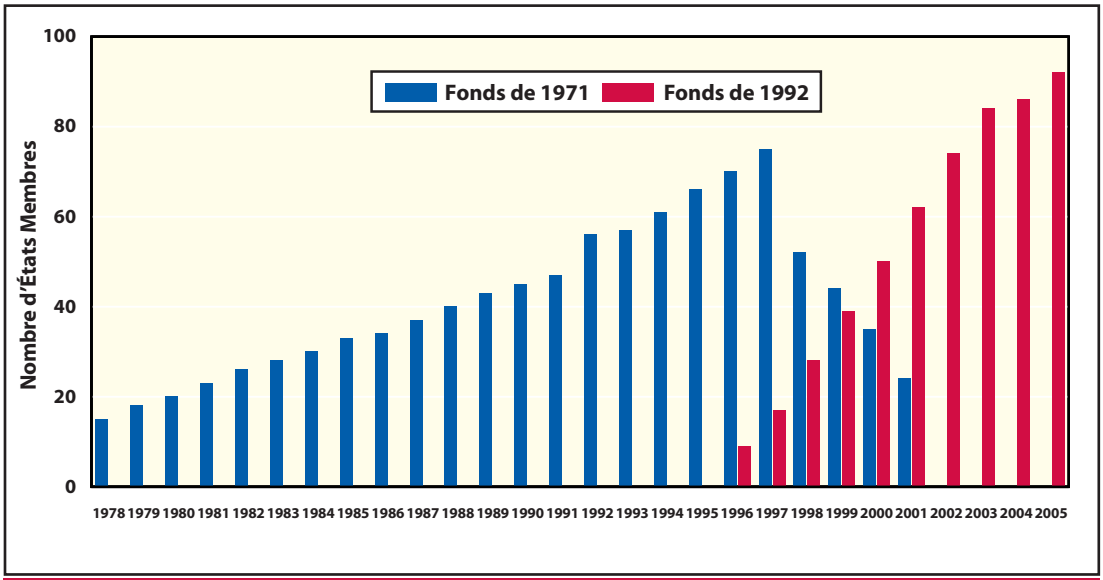
Afrique du Sud
Algérie
Allemagne
Angola
Antigua-et-Barbuda
Argentine
Australie
Bahamas
Bahreïn
Barbade
Belgique
Belize
Brunéi Darussalam
Cambodge
Cameroun
Canada
Cap-Vert
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)
Chypre
Colombie
Comores
Congo
Croatie
Danemark
Djibouti
Dominique
Émirats arabes unis
Espagne
Estonie
Fédération de Russie
Fidji
Finlande
France
Gabon
Géorgie
Ghana
Grèce
Grenade
Guinée
Îles Marshall
Inde
Irlande
Islande
Israël
Italie
Jamaïque
Japon
Kenya
Lettonie
Libéria
Lituanie
Madagascar
Malaisie
Malte
Maroc
Maurice
Mexique
Monaco
Mozambique
Namibie
Nigéria
Norvège
Nouvelle-Zélande
Oman
Panama
Papouasie-Nouvelle-Guinée
Pays-Bas[2]
Philippines
Pologne
Portugal
Qatar
République de Corée
République dominicaine
République-Unie de Tanzanie
Royaume-Uni
Sainte-Lucie
Saint-Vincent-et-les-Grenadines
Samoa
Seychelles
Sierra Leone
Singapour
Slovénie
Sri Lanka
Suède
Tonga
Trinité-et-Tobago
Tunisie
Turquie
Tuvalu
Uruguay
Vanuatu
Venezuela

**6 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 INDIQUÉE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Saint-Kitts-et-Nevis | 2 mars 2006 | Suisse | 10 octobre 2006 |
| Maldives | 20 mai 2006 | Bulgarie | 18 novembre 2006 |
| Albanie | 30 juin 2006 | Luxembourg | 21 novembre 2006 |



[2] *Les Pays-Bas ont étendu l'application de la Convention de 1992 portant création du Fonds aux Antilles néerlandaises à compter du 21 décembre 2005.*




*Nombre d'États Membres des Fonds de 1971 et de 1992, par année*

la République arabe syrienne. L'on espère que ces États ratifieront sous peu la Convention de 1992 portant création du Fonds.

## 3.2 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 2005, le Fonds de 1992 comptait 92 États Membres. Six autres États ont adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds au cours de 2005, ce qui portera le nombre des États Membres à 98 à la fin de 2006, tel qu'indiqué dans le tableau à la page 18.

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

Le graphique ci-dessus montre l'évolution au fil des ans s'agissant du nombre d'États Membres des Fonds de 1971 et de 1992.

## 3.3 Fonds complémentaire

Fin 2005, le Fonds complémentaire comptait 11 États. Quatre autres États ont adhéré au Protocole et deviendront membres début 2006, tel qu'indiqué ci-dessous.

**11 ÉTATS PARTIES AU PROTOCOLE DE 2003 PORTANT CRÉATION DU FONDS COMPLÉMENTAIRE (ET QUI SONT PAR CONSÉQUENT MEMBRES DU FONDS COMPLÉMENTAIRE)**

| | | |
|---|---|---|
| Allemagne | France | Pays-Bas |
| Danemark | Irlande | Portugal |
| Espagne | Japon | Suède |
| Finlande | Norvège | |

**4 ÉTATS QUI ONT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT D'ADHÉSION, MAIS À L'ÉGARD DESQUELS LE PROTOCOLE N'ENTRERA EN VIGUEUR QU'À LA DATE INDIQUÉE**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Italie | 20 janvier 2006 | Lituanie | 22 février 2006 |
| Belgique | 4 février 2006 | Barbade | 6 mars 2006 |

# 4 RELATIONS EXTÉRIEURES

## 4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités des 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 d'autres responsables du Secrétariat se sont rendus dans divers États non membres. Ils ont également participé à des séminaires et à des conférences dans divers pays, et fait des exposés sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ainsi que sur le fonctionnement du Fonds de 1992. Des responsables du Secrétariat ont également pris part à plusieurs ateliers concernant le traitement des demandes d'indemnisation. Comme lors des années précédentes, l'Administrateur a prononcé une conférence devant les étudiants de l'Université maritime mondiale de Malmö (Suède), qui a été l'occasion de diffuser des informations sur le Fonds de 1992 et le régime international d'indemnisation parmi les étudiants qui regagneront leurs administrations respectives dans le monde entier. Il est également intervenu devant les étudiants des universités maritimes de Dalian et de Shanghai (République populaire de Chine), ainsi qu'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 du Secrétariat se sont rendus en 2005 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 des FIPOL.

Pour inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire, l'Administrateur et d'autres responsables 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 de plein droit 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 qui n'ont jamais été parties à aucune des Conventions portant création des Fonds. La liste des États qui, à la fin de 2005, 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 anciens États membres du Fonds de 1971 sont indiqués avec un astérisque).

## 4.2 Relations avec les organisations internationales et les organes intéressés

Les FIPOL travaillent en étroite collaboration avec de nombreuses organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organes 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 (ONU)
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Programme des Nations Unies pour

**ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIANT DU STATUT D'OBSERVATEUR**

Arabie saoudite
Bénin*
Brésil
Chili
Côte d'Ivoire*
Égypte
Équateur
États-Unis
Gambie*
Guyana*
Indonésie*
Iran, République islamique d'
Koweït*
Liban
Mauritanie*
Pakistan
Pérou
République arabe syrienne*
République populaire démocratique de Corée

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

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'OMI et chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 2005, 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:

- Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
- BIMCO
- Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)
- Comité consultatif sur la protection des mers (ACOPS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)
- Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)
- Cristal Limited
- Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
- International Group of P & I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
- International Salvage Union (ISU)
- International Union of Marine Insurance (IUMI)
- Les Amis de la Terre International (ATI)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

## 4.3 Le site web des FIPOL

Les FIPOL ont un site web trilingue (www.iopcfund.org) qui contient des informations en anglais, espagnol et français sur les Organisations et leurs activités. En 2005, ce site a été élargi pour y faire figurer davantage d'informations qui ont été organisées de manière à faciliter leur consultation par les utilisateurs.

## 4.4 Les publications des FIPOL

En 2005, le Fonds de 1992 a publié une nouvelle édition de son Manuel des demandes d'indemnisation en anglais, espagnol et français. La nouvelle édition du Manuel, qui donne des informations utiles pour présenter les demandes d'indemnisation, est d'une lecture plus facile que la précédente version et apporte des conseils supplémentaires aux demandeurs.

Une brochure contenant les textes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire a été publiée en anglais, espagnol et français.

## 4.5 Le serveur de documents des FIPOL

Les FIPOL ont mis en place un serveur de documents qui permet aux délégués auprès des organes directeurs des Fonds et au grand public d'avoir accès, par le biais du site web de l'Organisation, aux documents des réunions des Fonds. On y trouve des documents se rapportant à toutes les réunions tenues depuis janvier 2001. Courant 2006, le serveur sera élargi et contiendra l'ensemble des documents des réunions qui ont eu lieu depuis la création du Fonds de 1971, en novembre 1978.

# 5 ORGANES DIRECTEURS DES FIPOL

En vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 était 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, en raison de la diminution du nombre d'États Membres et du fait que ceux qui restaient n'envoyaient pas de représentants aux réunions. 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.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a tenu des sessions en mars et octobre 2005. Les deux sessions étaient présidées par M. Raja Malik (Malaisie). Les principales décisions prises lors de ces sessions par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 en ce qui concerne les sinistres relevant dudit Fonds sont reproduites à la section 13 consacrée aux sinistres en cause.

*Raja Malik*

Le Fonds de 1992 a une Assemblée composée de tous les États Membres et un Comité exécutif lui-même composé de 15 États Membres élus par l'Assemblée. Ce comité a pour principale fonction de prendre des décisions de politique générale concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation.

En 2002, l'Assemblée du Fonds de 1992 a reconnu qu'en raison de l'augmentation du nombre d'États Membres et du peu d'assiduité aux réunions de beaucoup d'entre eux, 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 tenu une session extraordinaire en mars 2005 et sa session ordinaire d'automne en octobre 2005. Ces deux sessions se sont déroulées sous la présidence de M. Jerry Rysanek (Canada).

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu quatre sessions en 2005. La session de mars et la première session d'octobre se sont déroulées sous la présidence de M. Volker Schöfisch (Allemagne); celle de juin sous la présidence de Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande). La dernière session qui a eu lieu également en octobre 2005 était présidée par M. Carlos Ormaechea (Uruguay). Les principales décisions adoptées par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions sont reproduites à la section 14 consacrée aux sinistres relevant de ce Fonds.

Le Fonds complémentaire est doté d'une Assemblée composée de tous les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Il a tenu sa première session ordinaire en mars 2005 et une session extraordinaire en octobre 2005, toutes deux présidées par M. Esteban Pacha (Espagne).

Lors de ces sessions les organes directeurs ont traité des grandes questions ci-après:

## Décisions relatives aux trois Organisations

**Mars 2005**

À leurs sessions de mars 2005, les organes directeurs ont pris plusieurs décisions concernant des questions d'intérêt commun, en relation avec l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire et la mise en place de ce Fonds.

- Les organes directeurs des trois Organisations sont convenus que le Fonds de 1992, le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire seraient dotés d'un secrétariat commun et que le Secrétariat du Fonds de 1992 administrerait également le Fonds complémentaire, en plus du Fonds de 1971. Il a aussi été décidé que l'Administrateur du Fonds de 1992, M. Måns Jacobsson (Suède), qui exerçait *ex officio* la fonction d'Administrateur du Fonds de 1971, devrait également être *ex officio* l'Administrateur du Fonds complémentaire.
- Les organes directeurs des trois Fonds ont également examiné un certain nombre de questions administratives dont la répartition des dépenses de fonctionnement du Secrétariat commun. Il a été décidé que le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire paieraient chacun une somme forfaitaire au Fonds de 1992 au titre de leur participation aux frais de gestion.

*Volker Schöfisch*

*Willem Oosterveen a été élu nouvel Administrateur en octobre 2005*

**Octobre 2005**

- Le contrat de l'Administrateur actuel du Fonds de 1992, du Fonds de 1971 et du Fonds complémentaire, M. Måns Jacobsson, arrivant à expiration le 31 décembre 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a élu M. Willem J G Oosterveen (Pays-Bas) nouvel Administrateur des trois Fonds. L'Administrateur actuel des FIPOL, M. Jacobsson, conservera la responsabilité pleine et entière des Organisations jusqu'au 31 octobre 2006. M. Oosterveen s'installera au Secrétariat le 1er septembre 2006 et prendra ses fonctions d'Administrateur le 1er novembre 2006. M. Jacobsson restera à disposition jusqu'à son départ à la retraite le 31 décembre 2006, après avoir exercé ses fonctions pendant 22 années. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont pris note de la décision de l'Assemblée du Fonds de 1992 d'élire M. Oosterveen nouvel Administrateur.
- Les organes directeurs ont estimé que la situation créée par le fait qu'un certain nombre d'États n'ont pas soumis leurs rapports sur les hydrocarbures continuait d'être une source de préoccupation grave, car en l'absence de ces rapports le Secrétariat ne pouvait prélever de contributions relatives aux réceptionnaires d'hydrocarbures dans ces États (voir la section 9.1).

*Lolan Margaretha Eriksson*

- Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont un Organe de contrôle de gestion commun, dont les membres sont désignés par l'Assemblée du Fonds de 1992. Les personnes ci-après ont été nommées membres de l'Organe de contrôle de gestion commun pour un mandat de trois ans: M. Charles Coppolani (France) (Président), M. Maurice Jaques (Canada), M. Mendim Me Nko'o (Cameroun), M. Reinhard Renger (Allemagne), M. Wayne Stuart (Australie), M. Hisashi Tanikawa (Japon) et M. Nigel Macdonald en qualité de personnalité extérieure qualifiée sans relation avec les Organisations.
- Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire sont dotés d'un Organe consultatif commun sur les placements dont les membres sont nommés par l'Assemblée du Fonds de 1992. M. David Jude, M. Brian Turner et M. Simon Whitney-Long ont été désignés, pour une période de trois ans, membres de l'Organe consultatif commun sur les placements.

## Décisions concernant le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

**Octobre 2005**

- À leurs sessions d'octobre 2005, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont pris note avec satisfaction du rapport et de l'opinion du Commissaire aux comptes concernant les états financiers desdits Fonds, relevant que le Commissaire aux comptes avait donné une opinion d'expert sans concessions à l'issue d'un examen rigoureux des opérations financières et des comptes, en application des normes internationales et des meilleures pratiques existantes en la matière. Les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 ont approuvé les comptes de l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2004 (voir la section 8.3), conformément aux recommandations de l'Organe de contrôle de gestion commun aux deux Organisations.

## Décisions relatives au seul Fonds de 1992

**Mars 2005**

- À sa session de mars 2005, l'Assemblée du Fonds de 1992 a noté que l'International Group of P&I Clubs avait établi l'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA), en vertu duquel les propriétaires de navires et les Clubs P&I s'engageaient à relever volontairement le montant de limitation de leur responsabilité en le portant à 20 millions de DTS (£17 millions ou US$29 millions) pour les sinistres causés par des navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 tonneaux, survenant dans les États Membres du Fonds complémentaire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La différence entre le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et 20 millions de DTS serait payée par le Fonds de 1992 au titre de la prise en charge financière. L'Accord STOPIA est entré en vigueur le 3 mars 2005, à la même date que le Protocole portant création du Fonds complémentaire.
- L'International Union of Marine Insurance (IUMI) s'est vu accorder le statut d'observateur.
- Le Fonds de 1992 a élu à sa présidence M. Jerry Rysanek (Canada).

**Octobre 2005**

- En avril 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 avait constitué un Groupe de travail

intersessions pour évaluer la pertinence du régime international d'indemnisation institué par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. En octobre 2005, l'Assemblée a examiné le rapport du Groupe de travail concernant sa réunion de mars 2005. Étant donné que les opinions favorables à la révision des Conventions étaient en nombre insuffisant, l'Assemblée a décidé qu'il convenait de mettre fin aux activités du Groupe de travail et de retirer cette question de son ordre du jour. Les débats de l'Assemblée sont évoqués à la section 7.

- L'Assemblée du Fonds de 1992 a élu les États suivants au Comité exécutif dudit Fonds:

| | |
|---|---|
| Algérie | France |
| Cameroun | Italie |
| Canada | Portugal |
| Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong) | République de Corée |
| Espagne | Royaume-Uni |
| Fédération de Russie | Singapour |
| Finlande | Turquie |
| | Uruguay |

- L'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté le budget 2006 pour les dépenses administratives du Secrétariat commun d'un montant total de £3 601 900.
- L'Assemblée a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contribution au fonds général pour 2005.
- L'Assemblée a décidé de lever des contributions pour 2005 aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et le *Prestige*, d'un montant de £2 millions et £3,5 millions respectivement. La mise en recouvrement de l'intégralité de ces contributions sera différée (voir la section 9.2).
- 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 HNS ou Convention SNPD) (voir la section 10).
- L'Assemblée a pris note des résultats des démarches de l'Administrateur visant à demander à tous les États Membres si les Conventions de 1992 avaient été pleinement intégrées dans leur législation nationale. Il a été relevé qu'à la date de la session, seulement 37 réponses avaient été reçues. L'Assemblée a donné instructions à l'Administrateur de poursuivre ses efforts auprès de tous les États Membres du Fonds de 1992 qui n'avaient pas encore répondu.

## Décisions relatives au seul Fonds complémentaire

**Session de mars 2005**

- À sa session de mars 2005, l'Assemblée du Fonds complémentaire a pris plusieurs décisions à caractère administratif concernant la création dudit Fonds, parmi lesquelles l'octroi du statut d'observateur aux États non membres, aux organisations intergouvernementales et aux organisations internationales non gouvernementales, l'adoption du Règlement intérieur de l'Assemblée, et celle des Règlements intérieur et financier ainsi que la désignation d'un commissaire aux comptes.
- L'Assemblée a décidé que le Fonds complémentaire devrait disposer d'un fonds de roulement de £1 million et que les contributions devraient être mises en recouvrement en même temps que les contributions au Fonds de 1992.
- Il a été décidé également que, compte tenu des dispositions du Protocole portant

*Esteban Pacha*

création du Fonds complémentaire et pour des raisons pratiques, le Fonds complémentaire ne devrait pas avoir de Manuel des demandes d'indemnisation.

- L'Assemblée du Fonds complémentaire a élu M. Esteban Pacha (Espagne) président, et M. Nobuhiro Tsuyuki (Japon) et Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark) vice-présidents.

**Session d'octobre 2005**

- À sa session d'octobre 2005, l'Assemblée du Fonds complémentaire a adopté le budget 2006 pour les dépenses administratives dudit Fonds d'un montant total de £85 000 (englobant une somme forfaitaire de £70 000 au titre des frais de gestion, à payer au Fonds de 1992).
- L'Assemblée du Fonds complémentaire a noté que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé de ne pas prélever de contribution audit Fonds début 2006. Elle avait donc jugé préférable de remettre à l'automne 2006 le recouvrement des premières contributions au Fonds complémentaire et demandé à l'Assemblée du Fonds de 1992 d'autoriser l'Administrateur à mettre les fonds nécessaires à la disposition du Fonds complémentaire sous forme de prêts. L'Assemblée du Fonds de 1992 avait acquiescé à cette demande.
- L'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé par ailleurs que, dans la mesure où il n'y avait pas eu de sinistre susceptible d'amener le Fonds complémentaire à devoir payer des indemnités, il n'était pas nécessaire de mettre en recouvrement de contribution à un fonds des demandes d'indemnisation (voir la section 9.2).

## Décisions relatives au seul Fonds de 1971

**Session d'octobre 2005**

- En octobre 2005, le Conseil d'administration a adopté le budget 2006 pour les dépenses administratives du Fonds de 1971 d'un montant total de £535 000 (englobant une somme forfaitaire d'un montant de £275 000 à payer au Fonds de 1992 au titre des frais de gestion et un montant de £250 000 pour la liquidation du Fonds de 1971).
- En octobre 2005, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne pas prélever de contribution pour 2005 concernant les trois derniers fonds des grosses demandes d'indemnisation, à savoir les fonds constitués pour les sinistres du *Vistabella*, du *Nissos Amorgos* et du *Pontoon 300* (voir la section 9.2).
- Dans le cadre des discussions concernant la liquidation du Fonds de 1971, le Conseil d'administration a décidé que les anciens États membres dudit Fonds qui n'avaient pas encore soumis leurs rapports sur les hydrocarbures devraient être signalés sur le site web des FIPOL (voir la section 9.1).
- Le Conseil d'administration a élu Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal) présidente et M. John Gillies (Australie) vice-président à compter de 2006.

# 6 LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

## 6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds

Comme indiqué à la section 3.1, 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 l'Organisation doit s'acquitter de ses obligations relatives aux sinistres en suspens. En 2005, la liquidation du Fonds de 1971 a avancé de manière significative, un certain nombre de sinistres en suspens étant maintenant clos. D'ici la fin 2006, les demandes d'indemnisation en souffrance ne devraient plus concerner qu'un nombre très réduit de sinistres. Des mesures seront prises pour veiller à ce que le Fonds de 1971 soit liquidé et dissous convenablement dans les meilleurs délais.

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

En octobre 2005, 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 examiné les mesures qu'il faudrait prendre à l'égard des contributaires 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 2006.

Le Conseil d'administration a noté une amélioration considérable de la situation s'agissant des contributaires en retard de paiement, dont le nombre a diminué, passant de 27 à 15 au cours des trois années écoulées. Le Conseil a chargé l'Administrateur de poursuivre ses efforts pour amener les contributaires qui ne l'avaient pas fait à s'acquitter de leurs arriérés et d'étudier, au cas par cas, la question de savoir s'il y a lieu d'intenter une action en justice contre un contributaire déterminé, ou si d'autres mesures pourraient être plus efficaces.

# 7 EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

## 7.1 Groupe de travail intersessions

En avril 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 a établi un Groupe de travail intersessions afin de déterminer si 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 était satisfaisant. Le Groupe de travail a élu M. Alfred Popp QC (Canada) à sa présidence.

En octobre 2001, l'Assemblée avait confié au Groupe de travail le mandat révisé suivant:

- poursuivre l'échange de vues quant au besoin et à la possibilité de continuer d'améliorer le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, y compris les questions qui avaient déjà été cernées par le Groupe de travail mais n'avaient pas encore été réglées;
- faire rapport à la session ordinaire suivante de l'Assemblée sur l'état d'avancement de ses travaux et formuler les recommandations qu'il estimerait appropriées.

## 7.2 Activités menées par le Groupe de travail entre 2000 et 2003

### Élaboration du Protocole portant création du 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 par pollution dans les États devenus parties au Protocole, fournirait une indemnisation au-delà de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Groupe de travail s'est acquitté de cette tâche en 2002 (voir la page 29).

### 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 du coût des études de suivi écologique et du coût 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 apporte 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.

### Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes

Il a été évoqué la crainte que l'adoption du Protocole portant création du Fonds complémentaire ne fausse l'équilibre entre le secteur de la navigation maritime et les chargeurs puisqu'il était prévu que seuls les réceptionnaires d'hydrocarbures financent le Fonds complémentaire.

Les délégations d'observateurs représentant les propriétaires de navires et les Clubs P&I ont fait état d'une proposition du secteur de la navigation maritime visant à relever, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires de petite taille à 20 millions de DTS (£17 millions), arguant que cela maintiendrait cet équilibre même après l'entrée en vigueur du

*Alfred Popp QC*

Protocole portant création du Fonds complémentaire.

Le Groupe de travail a décidé qu'au vu du désaccord qu'il semblait y avoir entre le secteur de la navigation maritime et le secteur pétrolier quant à la répartition passée et future de la charge financière des déversements d'hydrocarbures, l'Administrateur devrait réaliser une étude indépendante du coût des déversements passés d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992. Le Groupe de travail a estimé qu'il était important que cette étude tienne compte des coûts des déversements passés d'hydrocarbures et de la répartition de ces frais entre le secteur de la navigation maritime et le secteur pétrolier sur la base des valeurs de 2003 et des valeurs futures probables, en tenant compte de l'indice d'inflation de chaque État (voir la page 30).

### Autres questions

De 2000 à 2003, le Groupe de travail a également examiné un certain nombre d'autres questions sans parvenir à une conclusion. En ce qui concerne ces discussions, il conviendrait de se reporter aux pages 34 à 36 du Rapport annuel de 2003.

## 7.3 Conférence diplomatique de 2003

Le projet de Protocole élaboré par le Groupe de travail a été examiné par une Conférence diplomatique qui s'est tenue en mai 2003 sous les auspices de l'OMI. À l'issue de difficiles négociations, la Conférence a adopté un Protocole portant création d'un Fonds complémentaire. Ce Protocole, qui est entré en vigueur le 3 mars 2005, est identique, sur presque tous les points importants, au projet élaboré par le Groupe de travail. 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) ou zone équivalente de cet État.
- Le montant total des indemnités qui seront versées pour un sinistre déterminé sera de 750 millions de DTS (US$1 070 millions), y compris le montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 203 millions de DTS (US$290 millions).
- 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 donnant lieu à contribution 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. Le système de contributions du Fonds complémentaire diffère de celui du Fonds de 1992 en ce sens que lorsque les quantités totales d'hydrocarbures reçues par un État Membre pendant une année civile donnée sont inférieures à un million de tonnes, cet État Membre doit assumer les obligations qui auraient incombé à toute personne tenue de contribuer au Fonds complémentaire au titre des hydrocarbures reçus dans cet État, dans la mesure où il n'existe personne pouvant être tenu de contribuer au Fonds au titre de la quantité totale d'hydrocarbures reçue. Il s'ensuit que l'État Membre serait tenu de verser des contributions pour une quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution correspondant à la différence entre 1 million de tonnes et la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue signalée pour cet État.
- Le Fonds complémentaire ne versera des indemnités que pour les sinistres qui se seront produits après l'entrée en vigueur du Protocole pour l'État touché.
- Le Protocole contient des dispositions concernant le 'plafonnement' des contributions, selon lesquelles 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 reçue dans les États Membres du Fonds complémentaire ait atteint un milliard de tonnes ou bien pendant une période de 10 ans à compter de la date de l'entrée en vigueur du Protocole, si cette date est la plus rapprochée.

L'un des effets majeurs du Protocole sera l'amélioration de la situation des victimes dans les États devenus parties. Étant donné que des sommes très élevées vont être disponibles pour indemniser ces États au titre des dommages qu'ils ont subis du fait d'une pollution par hydrocarbures, il sera possible, dans presque tous les cas, d'acquitter intégralement dès le début toutes les demandes admises.

## 7.4 Activités menées en 2004

### Étude du coût des déversements par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992

Comme il y avait été invité, l'Administrateur a effectué une étude indépendante sur le coût des déversements d'hydrocarbures passés par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs dans le cadre des Conventions pertinentes (Convention de 1969 sur la responsabilité civile, Convention de 1971 portant création du Fonds, Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds) et des systèmes volontaires du secteur (TOVALOP et CRISTAL)[3]. Ces dispositifs volontaires, appliqués de 1969 à 1997, avaient une portée à peu près semblable à celle des Conventions, étaient appliqués dans le monde entier et ont fonctionné, pendant quelques années, en synergie avec les Conventions internationales. Cette étude a été présentée au Groupe de travail en mai 2004.

Selon cette étude, compte tenu des limites financières du régime d'indemnisation applicable, la contribution du secteur de la navigation maritime et des chargeurs avait été, respectivement, de 45 % et de 55 % du montant total des coûts afférents aux 5 802 sinistres survenus dans le monde entier (à l'exception des États-Unis d'Amérique) au cours de la période de 25 ans, allant de 1978 à 2002. Il ressort également de cette étude que le partage de la charge financière variait énormément en fonction de la jauge des différents navires: participation nettement plus élevée des chargeurs aux coûts des sinistres mettant en cause des navires de moins de 20 000 tonneaux de jauge brute; partage égal des coûts entre les chargeurs et le secteur de la navigation maritime au titre des sinistres impliquant des navires de 20 000 à 80 000 tonneaux de jauge brute; participation considérablement supérieure du secteur de la navigation maritime aux coûts des sinistres concernant les navires de plus de 80 000 tonneaux de jauge brute. La majoration du coût des sinistres passés à hauteur des valeurs monétaires de 2002 et par rapport aux valeurs monétaires probables de 2012 a entraîné une forte augmentation de la participation relative des chargeurs aux coûts des déversements.

### Discussion générale du Groupe de travail sur la question de savoir s'il y a lieu ou non de réviser les Conventions de 1992

Lors de son examen des implications de l'étude des coûts, le Groupe de travail est demeuré divisé quant à la nécessité de réviser les Conventions de 1992 mais s'est déclaré généralement favorable à la protection du système et au maintien de ses objectifs fondamentaux. Certaines délégations ont considéré qu'il serait possible de remédier à la faiblesse actuelle du système par des dispositifs volontaires du secteur. D'autres, en revanche, se sont montrées réticentes à l'idée d'accepter des dispositifs volontaires à titre de solution permanente, relevant en outre que seule une modification des Conventions permettrait de résoudre certains autres problèmes.

### Autres questions

S'agissant des autres questions examinées par le Groupe de travail en 2004, il convient de se reporter aux pages 33 à 38 du Rapport annuel de 2004.

## 7.5 Examen des rapports du Groupe de travail par l'Assemblée en octobre 2004

En octobre 2004, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné les rapports du Groupe de travail sur ses réunions de février et mai 2004.

Résumant les débats, le Président de l'Assemblée a noté que le Groupe de travail était divisé en deux grands groupes, dont l'un était contre toute



[3] *TOVALOP: Tanker Owners Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution (Accord volontaire entre armateurs de navires-citernes relatif à la responsabilité due à la pollution par les hydrocarbures); CRISTAL: Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability of Oil Pollution (Contrat relatif à un complément de la responsabilité des navires-citernes en cas de pollution par les hydrocarbures).*

révision des Conventions de 1992 et la continuation du Groupe de travail, l'autre estimant qu'il y avait plusieurs questions non résolues sur lesquelles il devait se pencher, ce qui pourrait entraîner la révision des Conventions de 1992. Il a également relevé que certaines des délégations qui n'étaient pas favorables à une révision des Conventions faisaient toutefois montre de souplesse sur la question de l'opportunité de la poursuite des travaux du Groupe de travail, à condition qu'un délai défini leur soit fixé. Il a relevé en outre que la plupart des délégations favorables à la continuation du Groupe de travail avaient reconnu qu'il ne devrait pas se poursuivre indéfiniment et devrait être en mesure de formuler une recommandation définitive à l'Assemblée du Fonds de 1992, en octobre 2005.

L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devrait se réunir au début de l'année 2005 et formuler des recommandations définitives à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée sur l'opportunité ou non de réviser les Conventions et, dans l'affirmative, sur les points nécessitant révision.

## 7.6. Activités menées en 2005

Le Groupe de travail s'est réuni en mars 2005.

### Considérations d'ordre général sur une éventuelle révision des Conventions de 1992

Pour corriger le déséquilibre dans le partage de la charge financière résultant de l'établissement du Fonds complémentaire financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États devenus parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire, l'International Group of P&I Clubs a mis en place un mécanisme volontaire mais juridiquement contraignant connu sous le nom d''Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions' (STOPIA), en vertu duquel les propriétaires de navires et les Clubs P&I se sont engagés à rembourser au Fonds de 1992 toutes les demandes d'indemnisation jusqu'à un seuil de 20 millions de DTS (£17 millions) lorsque le montant de limitation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est inférieur à ce chiffre, c'est-à-dire pour les navires dont la jauge est égale ou inférieure à 29 548 tonneaux, de sorte que le montant maximum payable par les propriétaires de ces navires serait de 20 millions de DTS. Bien que l'accord STOPIA ne s'appliquerait qu'aux dommages par pollution survenus dans des États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire, il s'appliquerait indépendamment du fait que le Fonds complémentaire ait ou non versé des indemnités. Étant donné que ce serait le Fonds de 1992 qui serait indemnisé, tous les contributaires au Fonds de 1992 bénéficieraient du mécanisme STOPIA, et pas seulement ceux qui contribuent au Fonds complémentaire. Le mécanisme STOPIA est entré en vigueur le 3 mars 2005, c'est-à-dire le jour de l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'International Group of P&I Clubs avait également soumis une autre proposition visant à créer un 'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes' (TOPIA) en vertu duquel les Clubs rembourseraient au Fonds complémentaire 50 % des sommes versées par celui ci à titre d'indemnisation. L'International Group a expliqué que la mise en place du mécanisme TOPIA exigerait le retrait simultané du mécanisme STOPIA. Il a souligné que ni l'un ni l'autre de ces accords n'était proposé à titre de mesure intérimaire; l'un et l'autre étaient subordonnés à la condition qu'il n'y ait pas de révision des conventions existantes.

Un certain nombre de délégations se sont félicitées de l'initiative prise par l'International Group of P&I Clubs pour mettre en place sur une base volontaire le mécanisme STOPIA à titre de mesure intérimaire, mais ont insisté sur la nécessité d'une révision limitée des Conventions pour remédier à ce déséquilibre financier et pour assurer l'application uniforme de ces conventions. Un nombre quasiment égal de délégations se sont déclarées opposées à toute révision des Conventions en faisant valoir que les mécanismes mis en place sur une base volontaire avaient réglé de manière efficace le déséquilibre dans le partage de la charge financière en évitant les retards qui résulteraient d'une révision et de son entrée en vigueur.

Résumant les débats, le Président du Groupe de travail a noté que le Groupe était resté également divisé quant à la nécessité de réviser les Conventions, qu'il n'était donc pas en mesure de faire une recommandation sur ce point à l'Assemblée du Fonds de 1992 et qu'il

appartiendrait à l'Assemblée de parvenir à une décision à la lumière des débats.

Le Groupe de travail a également décidé de ne pas faire de recommandation à l'Assemblée sur la révision éventuelle des Conventions mais de déterminer quelles questions devraient être abordées si une révision des Conventions devait intervenir. Il a reconnu que son examen de ces questions ne préjugeait nullement de la position des délégations hostiles à toute révision des Conventions de 1992.

### Questions à inclure en cas de révision des Conventions

Le Groupe de travail a recommandé à l'Assemblée, si elle décidait de procéder à une révision limitée des Conventions de 1992, d'inclure les questions suivantes:

- la procédure d'amendement tacite permettant de relever les limites financières prévues par les Conventions devrait être modifiée;
- les modalités relatives à l'assurance obligatoire devraient être modifiées afin de s'appliquer à tous les navires, quelle que soit la quantité d'hydrocarbures transportée;
- pour s'assurer que les États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds s'acquittent de leurs obligations de soumettre des rapports sur les hydrocarbures, il faudrait aborder la question des sanctions à prendre contre les États qui ne soumettent pas de rapports;
- le problème de l'obtention d'un quorum pour les réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992 - obtention pour laquelle la présence d'une majorité des États Membres est à présent nécessaire - devrait faire l'objet d'un nouvel examen;
- la définition du terme 'navire' devrait être modifiée afin de lever toute ambiguïté;
- il faudrait réexaminer la question de l'application uniforme des Conventions afin d'assurer un fonctionnement rationnel et équitable du régime d'indemnisation.

## 7.7 Examen du rapport du Groupe de travail par l'Assemblée en octobre 2005

### Révision des Conventions

L'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné, en octobre 2005, le rapport du Groupe de travail sur sa réunion de mars 2005.

L'Assemblée a également examiné une proposition, soumise par 11 États Membres, visant à réviser les Conventions afin de modifier le mandat du Groupe de travail, et elle a confié à ce dernier les tâches suivantes:

- élaborer un texte conventionnel approprié sur les six questions dont le Groupe de travail a recommandé le réexamen;
- poursuivre l'examen de la question du transport d'hydrocarbures par des navires sous-normes, y compris la proposition présentée par l'International Group of P&I Clubs (voir la page 33) d'établir un groupe de travail informel chargé de faire des recommandations à l'Assemblée sur les mesures qui pourraient être prises dans les domaines de la responsabilité civile, de l'assurance et de l'administration du régime international d'indemnisation pour résoudre cette question; et
- ajourner la décision sur le rééquilibrage de la charge financière entre les propriétaires de navires et les contributaires jusqu'au moment où l'Assemblée aurait pleinement examiné le texte conventionnel sur les six questions ayant reçu l'appui du Groupe de travail.

L'Assemblée a également étudié les arguments avancés par une délégation opposée à la révision des Conventions de 1992 au motif que pour maintenir un régime mondial universellement applicable, il lui fallait un large soutien, et que ce soutien était loin d'être large. Cette délégation avait donc proposé que l'Assemblée se prononce contre une révision et mette fin aux travaux du Groupe de travail.

L'International Group of P&I Clubs, qui avait auparavant proposé l'établissement d'un ou deux accords volontaires éventuels (STOPIA et TOPIA) pour corriger le déséquilibre dans le partage de la charge financière entre les secteurs pétrolier et de la navigation maritime (voir le paragraphe 7.6 ci-dessus), a fait une nouvelle proposition selon laquelle, si la décision de réviser les Conventions devait être suspendue, les Clubs seraient disposés à élargir l'accord STOPIA, contractuellement contraignant, à tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à appliquer l'accord TOPIA aux États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire.

Résumant les débats, le Président de l'Assemblée a déclaré qu'il était clair que la proposition de modifier le mandat du Groupe de travail en vue de procéder à la révision des Conventions recueillait un soutien insuffisant. L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre fin aux activités du Groupe de travail et de retirer la révision des Conventions de l'ordre du jour de l'Assemblée.

S'agissant des accords volontaires proposés, l'Administrateur a été chargé de collaborer avec les secteurs pétrolier et de la navigation maritime avant que le système d'accords volontaires ne soit présenté pour examen à l'Assemblée à sa prochaine session en 2006, et d'apporter des avis techniques et administratifs en vue de consolider ce système et de s'assurer qu'il soit juridiquement applicable.

### Proposition de création d'un groupe de travail chargé d'examiner certaines questions relatives au transport sous-normes des hydrocarbures

L'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné une proposition de l'International Group of P&I Clubs de créer un groupe de travail informel chargé d'étudier quelles mesures prendre dans les domaines de la responsabilité civile, de l'assurance et de l'administration du régime international d'indemnisation pour faire face aux problèmes du transport sous-normes des hydrocarbures.

Bien que plusieurs délégations aient exprimé des réserves au sujet de la proposition au motif que la question du transport sous-normes des hydrocarbures était essentiellement une question technique, la plupart des délégations ont appuyé l'idée en principe. L'Assemblée a décidé que la prochaine étape consisterait à faire élaborer par une ou plusieurs délégations un projet de mandat qui soit clair et précis de sorte que l'Assemblée puisse l'examiner à sa prochaine session.

# 8 ADMINISTRATION DES FIPOL

## 8.1 Secrétariat

Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont un Secrétariat commun, lequel est dirigé par un Administrateur seul. Tout au long de 2005, 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, ainsi que 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 en relation avec des sinistres. Dans le cadre de plusieurs sinistres importants, les FIPOL et l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire concerné ont, ensemble, mis en place des bureaux locaux 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 sinistres 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 en responsabilité du propriétaire du navire qui, dans la plupart des cas, est l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation des 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.

## 8.2 Gestion des risques

En 2005, l'Administrateur a poursuivi l'examen des risques que les FIPOL ont à gérer et du travail qu'ils ont à effectuer en vue de la mise au point d'un registre des risques. En étroite collaboration avec l'Organe de contrôle de gestion, et avec l'assistance de consultants et du Commissaire aux comptes, cinq catégories de risques ont été identifiées, à savoir: les risques liés à la réputation, les risques liés à la procédure de traitement des demandes, les risques financiers, les risques de la gestion des ressources humaines et les risques liés à la continuité des activités. À l'intérieur de ces cinq catégories, une carte des risques secondaires est dressée et les risques sont évalués, après quoi les méthodes et procédures à suivre pour la gestion de ces risques seront établies. L'Organe de contrôle de gestion et le Commissaire aux comptes ont apporté une contribution particulièrement utile aux travaux menés dans ce domaine, lesquels se poursuivront en 2006.

## 8.3 États financiers pour 2004

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2004 ont été approuvés par les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds lors de leurs sessions d'octobre 2005.

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 informations contenues dans les états financiers pour cette période 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 1 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 £2 624 613 en 2004, alors que les crédits budgétaires se sont chiffrés à £3 292 250.

### Fonds de 1971

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général en 2004 étant donné qu'il n'est plus possible de prélever de contributions au fonds général.

Les demandes d'indemnisation et les dépenses afférentes aux demandes pour 2004 se sont élevées à £6 millions. Deux sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: le *Nissos Amorgos* et le *Yuil N°1*. À la suite de remboursements aux

contributaires, cinq fonds des grosses demandes d'indemnisation ont été clos en 2004.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 2004 figure à l'annexe VII. Est également présenté le bilan des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif exigible était estimé à plus de £85 millions pour les demandes d'indemnisation nées de neuf sinistres.

### Fonds de 1992

Des contributions de £7 millions au fonds général et de £75 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* étaient exigibles en 2004. Un remboursement de £37,7 millions a été effectué aux contributaires du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*.

Les demandes d'indemnisation et les dépenses afférentes aux demandes pour 2004 se sont élevées à £14,5 millions. Les sinistres de l'*Erika*, du *Prestige* et du *Kyung Won* ont représenté l'essentiel de ces dépenses.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 2004 figure à l'annexe XIII. Est également présenté le bilan des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif exigible était estimé à £135 millions pour les demandes d'indemnisation et les dépenses afférentes aux demandes nées de huit sinistres.

## 8.4 États financiers pour 2005

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2005 et du Fonds complémentaire pour l'exercice allant du 3 mars au 31 décembre 2005 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2006, puis présentés aux organes directeurs respectifs, pour approbation, à leurs sessions d'octobre 2006. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel de 2006 des FIPOL.

Les renseignements préliminaires suivants sont présentés concernant les opérations financières effectuées en 2005. Le Commissaire aux comptes n'a pas encore vérifié les chiffres, qui ont été arrondis. De plus amples renseignements sont donnés à l'annexe XV et à l'annexe XVI respectivement.

Les dépenses administratives au titre du fonctionnement du Secrétariat commun en 2005 s'élèvent en tout à environ £2,7 millions, alors que les crédits budgétaires sont de £3 372 600.

### Fonds de 1971

En ce qui concerne le Fonds de 1971, aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour les trois fonds des grosses demandes d'indemnisation restants.

Des remboursements ont été effectués aux contributaires de quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Le montant total des dépenses au titre des demandes d'indemnisation encourues par le Fonds de 1971 en 2005 était approximativement de £157 000, dont quelque £50 000 concernaient le sinistre du *Nissos Amorgos*.

### Fonds de 1992

Des contributions d'un montant de £5,4 millions ont été mises en recouvrement au titre du fonds général et de £33 millions au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*.

Des remboursements ont été effectués aux contributaires d'un fonds des grosses demandes d'indemnisation, comme indiqué au tableau de la page 41.

Le paiement des indemnités par le Fonds de 1992 en 2005 se chiffre à quelque £17 millions, dont environ £13,4 millions se rapportaient au sinistre de l'*Erika* et environ £3 millions au sinistre du *Prestige*.

## 8.5 Placement des fonds

### Politique en matière de placement

Conformément au Règlement financier des FIPOL, 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, toutes les mesures nécessaires sont prises pour conserver suffisamment d'avoirs liquides pour les opérations de chaque Fonds, éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et obtenir un rendement raisonnable sur les placements de chaque Organisation. 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 2005, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont effectué des placements auprès de plusieurs banques et d'une société de crédit immobilier. Au 30 décembre 2005, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à quelque £11 millions, et celui du Fonds de 1992 à £143 millions. Les intérêts perçus en 2005 sur les placements se sont élevés à £600 000 pour le Fonds de 1971, et à £6 millions pour le Fonds de 1992. Aucun placement n'a été effectué pour ce qui est du Fonds complémentaire.

### Organe consultatif sur les placements

Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire disposent d'un Organe consultatif sur les placements composé de trois 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 de cet organe sont élus par l'Assemblée du Fonds de 1992.

En 2005, l'Organe consultatif sur les placements a examiné les procédures pertinentes de suivi des placements et de gestion de la trésorerie. Il a également surveillé la réputation de solvabilité des institutions financières et mis systématiquement à jour la liste des établissements qui répondent aux critères des Fonds en matière de placement. L'Organe a en outre examiné périodiquement les exigences des Fonds en matière de placement et d'opérations sur devises et les cotations des placements de manière à garantir un rendement satisfaisant sans compromettre la sécurité des actifs des Fonds. L'Organe consultatif sur les placements fait rapport chaque année aux organes directeurs.

## 8.6 Organe de contrôle de gestion

Le Fonds de 1992, le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire disposent d'un Organe de contrôle de gestion commun, dont les membres sont élus par l'Assemblée du Fonds de 1992. L'Organe de contrôle de gestion a le mandat suivant:

a) analyser l'efficacité dont les Organisations font preuve en ce qui concerne les questions essentielles de l'établissement des rapports financiers, des contrôles internes, des procédures opérationnelles et de la gestion des risques;

b) faire mieux comprendre au sein des Organisations le rôle du contrôle de gestion, en 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.

En 2005, l'Organe de contrôle de gestion a tenu des réunions avec des représentants du Commissaire aux comptes et reçu un rapport détaillé sur le travail et les constatations de celui-ci, qui ont tous été considérés comme satisfaisants. L'Organe de contrôle de gestion s'est félicité de ce que le champ couvert par l'examen de la vérification comptable soit approprié. Une réunion a aussi eu lieu avec l'Organe consultatif sur les placements. L'Organe de contrôle de gestion a recommandé que les organes directeurs approuvent les comptes du Fonds de 1971 et ceux du Fonds de 1992 pour l'exercice financier 2004.

En 2005, l'Organe de contrôle de gestion a effectué un examen des procédures de règlement des demandes d'indemnisation, afin d'être en mesure de se forger une opinion quant à leur efficacité. Le rapport établi à l'issue de l'examen a été présenté aux organes directeurs en octobre 2005. Il portait, notamment, sur les délais de traitement des demandes d'indemnisation, le coût des demandes, les paiements provisoires et la gestion du traitement des demandes. L'examen n'a pas révélé d'insuffisances ou de lacunes passées graves de la part du Secrétariat. L'Administrateur a été chargé d'élaborer un plan d'action à mettre en place à la lumière des recommandations de l'Organe de contrôle de gestion.

L'Organe de contrôle de gestion a aussi examiné la question de la gestion des risques, donné des conseils aux Fonds sur l'adoption d'une politique équilibrée en matière de gestion des risques et noté avec satisfaction les progrès accomplis par le Secrétariat pour ce qui est de la définition des risques et de la mise en place de procédures pour y faire face. L'Organe de contrôle de gestion a observé qu'une somme de travail considérable avait été accomplie en ce qui concerne les risques financiers et qu'un calendrier avait été arrêté pour s'occuper des autres catégories de risques, avec pour objectif d'avoir réglé la question de la gestion des risques avant la prise de fonction du nouvel Administrateur, en novembre 2006.

# 9 CONTRIBUTIONS

## 9.1 Le système de contributions

### Assiette des contributions

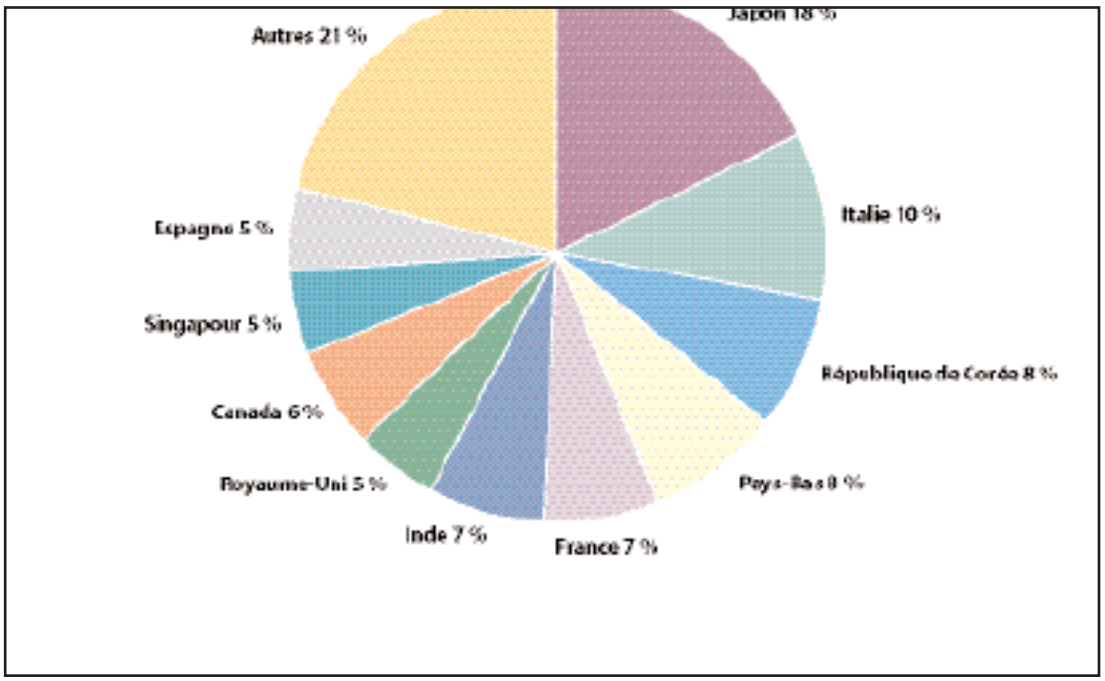
Les FIPOL sont financés par les contributions versées par toute personne qui a reçu, dans des ports ou terminaux d'un État Membre du Fonds concerné, plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd ('hydrocarbures donnant lieu à contribution') à l'issue de leur transport par mer au cours de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

Toutefois, en ce qui concerne le Fonds complémentaire, aux fins des contributions, au moins un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution seront considérées comme ayant été reçues chaque année civile dans chaque État Membre de ce Fonds. Pour ce qui est du plafonnement des contributions au Fonds complémentaire, se reporter à la section 7.3 ci-dessus.

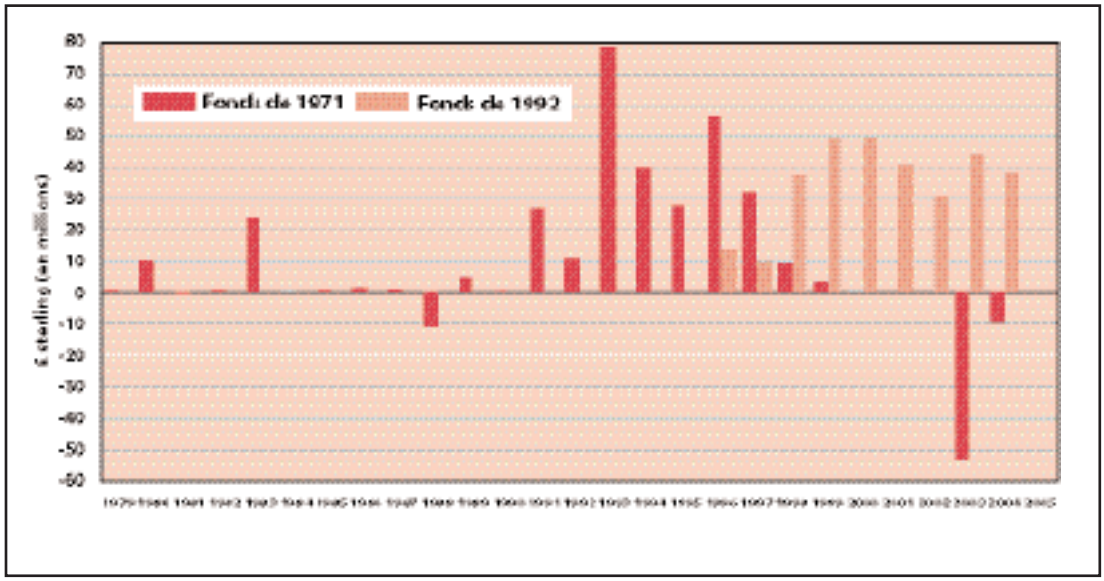
### Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

La question de la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures par certains États a de nouveau été examinée par les organes directeurs des trois Fonds aux sessions d'octobre 2005. À l'époque, 22 États Membres du Fonds de 1992 et 11 anciens États membres du Fonds de 1971 n'avaient pas soumis de rapport sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution pour l'année 2004 et/ou les années antérieures. En outre, sept des anciens États membres du Fonds de 1971 accusaient un retard de quatre à 16 ans. Quatre de ces États sont également membres du Fonds de 1992. On n'a pas enregistré de rapport en retard pour ce qui est du Fonds complémentaire.

Les organes directeurs ont observé que le fait qu'un certain nombre d'États Membres n'avaient pas soumis de rapports sur les hydrocarbures posait un problème extrêmement préoccupant depuis plusieurs années et que la situation, malgré une légère amélioration par rapport aux années précédentes, restait très peu satisfaisante. Les organes directeurs se sont déclarés très préoccupés par le nombre d'États Membres qui ne s'étaient pas acquittés de leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures, car la soumission de ces rapports était essentielle au fonctionnement des FIPOL.




*Fonds de 1992: contributions de 2004 au fonds général*




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

L'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont donné pour instructions à l'Administrateur de poursuivre ses efforts afin d'obtenir les rapports sur les hydrocarbures manquants et ont demandé instamment à l'ensemble des délégations de coopérer avec le Secrétariat de manière que les États s'acquittent de leurs obligations à cet égard.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé d'afficher sur le site web des FIPOL la liste des anciens États membres du Fonds de 1971 en retard dans la soumission de leurs rapports sur les hydrocarbures.

La non-soumission des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues donnant lieu à contribution (rapport sur les hydrocarbures) constituant un problème récurrent tant pour le Fonds de 1971 que pour le Fonds de 1992, il a été décidé lors de l'élaboration du Protocole portant création du Fonds complémentaire d'inclure dans ce Protocole des dispositions prévoyant que le versement d'indemnités au titre de dommages par pollution serait refusé temporairement ou de manière permanente dans les États qui ne s'acquitteraient pas de leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures. Cette question a été examinée à la session de mars 2005 de l'Assemblée du Fonds complémentaire. Il a été décidé que c'est à cette Assemblée qu'il incomberait de déterminer s'il y a lieu de refuser de verser des indemnités. Certaines dispositions de procédure relatives à cette question ont été incorporées dans le Règlement intérieur de ce Fonds.

### Mise en recouvrement des contributions

Les contributions sont mises en recouvrement chaque année par les organes directeurs de chaque Fonds pour faire face aux versements d'indemnités escomptés et aux frais administratifs estimés pour l'année à venir.

### Facturation différée

Les trois Fonds appliquent un système de facturation différée en vertu duquel l'Assemblée ou le Conseil d'administration fixe le montant total des contributions à mettre en recouvrement pour une année civile donnée mais peut décider que seul un montant inférieur, à spécifier, doit 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.

## 9.2 Mise en recouvrement de contributions/remboursements

### Fonds de 1971

**Contributions pour 2004**

En octobre 2004, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions destinées aux fonds des grosses demandes d'indemnisation. Il n'est plus

possible de mettre en recouvrement des contributions destinées au fonds général du Fonds de 1971.

Le Conseil d'administration a décidé de rembourser aux contributaires, au 1er mars 2005, pour un montant total de £9,65 millions, les excédents dégagés sur quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation. Il a également été décidé que les remboursements aux contributaires des États qui n'ont pas remis leurs rapports sur les hydrocarbures seraient différés jusqu'à ce que tous ces rapports aient été soumis.

**Contributions pour 2005**
En octobre 2005, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions pour 2005 pour les trois fonds des grosses demandes d'indemnisation restants, à savoir ceux du *Vistabella*, du *Nissos Amorgos* et du *Pontoon 300.*

## Fonds de 1992

**Contributions pour 2004**
L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre en recouvrement pour le fonds général des contributions d'un montant de £5,4 millions et pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* des contributions d'un montant de £33 millions, l'intégralité des sommes mises en recouvrement devant être payée au plus tard le 1er mars 2005. Il a été décidé que les contributaires au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* se verraient rembourser un montant supplémentaire de £600 000.

Les contributions pour 2004 au fonds général du Fonds de 1992 ont été mises en recouvrement sur la base des quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues en 2003 dans les États Membres du Fonds de 1992. La répartition des contributions mises en recouvrement en 2004 pour ce Fonds auprès des États Membres est indiquée dans le graphique reproduit à la page 38.

**Contributions pour 2005**
L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions au fonds général pour 2005. Elle a également décidé de prélever des contributions en 2005 pour les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et le *Prestige* d'un montant de £2 millions et de £3,5 millions respectivement mais de différer toutes les mises en recouvrement. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il y a lieu et dans quelle mesure il y a lieu de facturer tout ou partie des contributions différées pour paiement au cours de la seconde moitié de 2006.

## Fonds complémentaire

**Contributions pour 2005**
L'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé de continuer d'accorder au Fonds complémentaire des prêts remboursables assortis d'un intérêt pour couvrir ses dépenses administratives. L'Assemblée du Fonds complémentaire a donc décidé en octobre 2005 de différer jusqu'à l'automne 2006 la première mise en recouvrement des contributions au fonds général. Elle a également décidé que, puisqu'il ne s'était pas produit de sinistre amenant ou susceptible d'amener le Fonds à verser des indemnités, il n'était pas nécessaire de mettre en recouvrement des contributions pour un quelconque fonds des demandes d'indemnisation.

## 9.3 Variation des contributions au fil des ans

Le détail des contributions annuelles des Fonds de 1971 et de 1992 pour 2004 et 2005 figure dans le tableau ci-contre.

Les versements effectués par le Fonds de 1971 et par le Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures varient considérablement d'une année à l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser aux Fonds a lui aussi varié d'une année à l'autre, comme le montre le graphique à la page 39.

Le total mis en recouvrement au fil des années est de £386 millions pour le Fonds de 1971 et de £356 millions pour le Fonds de 1992. Des remboursements pour un montant de £117 millions et de £42 millions ont été effectués respectivement aux contributaires du Fonds de 1971 et à ceux du Fonds de 1992. Sur les sommes mises en recouvrement par le Fonds de 1971 au fil des ans, £368 768 restaient impayées au 31 décembre 2005. Sur celles mises en recouvrement par le Fonds de 1992 depuis sa création en 1996, £745 250 restaient impayées à cette même date. Les arriérés représentent donc respectivement 0,14 % et 0,24 % des montants nets mis en recouvrement.

À ce jour, aucune contribution n'a été mise en recouvrement pour le Fonds complémentaire.

## CONTRIBUTIONS AUX FONDS DE 1971 ET DE 1992 POUR 2004 ET 2005

| Organisation | Année des contributions annuelles | Décision de l'organe directeur | | Fonds général/ Fonds des grosses demandes d'indemnisation | Montant total exigible/ à rembourser £ | Année de réception des hydro-carbures | Montant à percevoir/ rembourser par tonne £ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **FONDS DE 1971** | 2004 | octobre 2004 | rembourse-ments | *Aegean Sea* Espagne | -800 000 | 1991 | -0,0008305 |
| | | | exigible au 1er mars 2005 | *Keumdong N° 5* République de Corée | -8 100 000 | 1992 | -0,0075540 |
| | | | | *Sea Empress* Royaume-Uni | -350 000 | 1995 | -0,0002965 |
| | | | | *Nakhodka* Japon | -400 000 | 1996 | -0,0003275 |
| | 2005 | octobre 2005 | pas de contributions à mettre en recouvrement | | - | | |
| **FONDS DE 1992** | 2004 | octobre 2004 | montant à percevoir/ remboursements | fonds général | 5 400 000 | 2003 | 0,0039297 |
| | | | | *Prestige* Espagne | 33 000 000 | 2001 | 0,0243113 |
| | | | exigible au 1er mars 2005 | *Nakhodka* Japon | -600 000 | 1996 | -0,0009048 |
| | 2005 | octobre 2005 | pas de contributions à mettre en recouvrement | fonds général | - | | |
| | | | mise en recouvrement différée | *Erika* France | 2 000 000 | 1998 | 0,0017919 |
| | | | exigible au 2ème semestre 2006 | *Prestige* Espagne | 3 500 000 | 2001 | 0,0025770 |

# 10 PRÉPARATIFS EN VUE DE L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION HNS

En 1996, une Conférence diplomatique a adopté 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 HNS, également dénommée Convention SNPD). La Conférence a invité l'Assemblée du Fonds de 1992 à confier à l'Administrateur du Fonds, outre les fonctions qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la réalisation des tâches administratives nécessaires à la mise en place du Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds HNS, également dénommé Fonds SNPD) en application de la Convention HNS. En 1996, l'Assemblée du Fonds de 1992 a chargé l'Administrateur d'accomplir les tâches prévues par la Conférence HNS, étant entendu que toutes les dépenses encourues seraient remboursées par le Fonds HNS.

La Convention HNS entrera en vigueur 18 mois après la ratification par au moins 12 États, pour autant que deux conditions soient remplies, à savoir que quatre de ces États aient des navires totalisant au moins 2 millions d'unités de jauge brute et qu'au cours de l'année civile précédente, les États ayant ratifié la Convention aient reçu une quantité totale d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons comprenant des substances nocives et potentiellement dangereuses autres que des hydrocarbures, du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz de pétrole liquéfié (GPL).

Au 31 décembre 2005, huit États (Angola, Chypre, Fédération de Russie, Maroc, Saint-Kitts-et-Nevis, Samoa, Slovénie et Tonga) avaient adhéré à la Convention HNS. Seuls deux de ces États ayant des navires représentant au total une quantité d'au moins 2 millions d'unités de jauge brute, les conditions d'entrée en vigueur de la Convention HNS sont loin d'être remplies.

Le Secrétariat des FIPOL a créé un site web consacré à la mise en oeuvre de la Convention HNS (www.hnsconvention.org).

Le Secrétariat a également mis au point un système de suivi des cargaisons donnant lieu à contribution relevant de la Convention HNS, qui comprend une base de données de toutes les substances répondant à la définition des substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS). Le système définitif a été diffusé en août 2005 sous forme d'un CD-ROM contenant un logiciel pour l'installation sur l'ordinateur personnel des utilisateurs. Le Secrétariat a créé un site web spécialement consacré à ce système (www.hnscccc.org).

En octobre 2005, l'attention de l'Assemblée du Fonds de 1992 a été attirée sur le fait qu'une réglementation révisée tendant à éviter la pollution marine causée par des navires transportant des hydrocarbures ou des produits chimiques avait été adoptée par le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'OMI en octobre 2004. Cette réglementation révisée qui comprend les annexes I et II de la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78) et le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac de 1983 (Recueil IBC) devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2007 en vertu de la procédure d''acceptation tacite', selon laquelle les modifications entreront en vigueur à cette date sauf si, d'ici au 1er juillet 2006, au moins un tiers des États parties ou les États parties ayant des navires représentant au moins 50 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale se déclarent opposés aux amendements.

La définition des substances nocives et potentiellement dangereuses donnée à l'article 1.5 de la Convention HNS repose en grande partie sur des listes de substances répertoriées dans un certain nombre de conventions et de recueils de l'OMI destinés à assurer la sécurité maritime et à prévenir la pollution. Plus particulièrement, les alinéas a) i) à a) iii) de la définition des substances nocives et potentiellement dangereuses donnée à l'article 1.5 reposent respectivement sur les annexes I et II de MARPOL 73/78 et du Recueil IBC. Si, comme prévu, l'annexe II révisée entre en vigueur le 1er janvier 2007, la référence faite à l'alinéa a) ii) de l'article 1.5 de la Convention HNS aux 'substances liquides nocives transportées en vrac qui sont

énumérées à l'appendice II de l'Annexe II de MARPOL 73/78, telle qu'amendée...' n'aurait plus de sens à compter de cette date au même titre que la référence aux '… substances et mélanges provisoirement classés dans les catégories de pollution A, B, C ou D conformément à la règle 3 4) de [l'] Annexe II'.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a donc noté qu'il était essentiel que la question relative à la définition des substances nocives et potentiellement dangereuses en vertu de l'alinéa a) ii) de l'article 1.5 soit réglée au plus vite, car les substances répondant à la définition de substances nocives et potentiellement dangereuses selon ce volet de la définition constitueraient probablement une partie importante de la cargaison donnant lieu à contribution. L'Assemblée a chargé l'Administrateur d'en discuter avec le Secrétaire général de l'OMI afin de trouver une solution pratique au problème et de s'efforcer d'éviter que des problèmes de ce genre ne se reproduisent.

Le Secrétariat des FIPOL a organisé à Londres les 28 et 29 juin 2005 un atelier visant à aider les États à se préparer à la ratification de la Convention HNS. Il a établi une version révisée du guide de mise en oeuvre de la Convention HNS qu'il avait élaboré comme base de cet atelier. Le guide, ainsi que les présentations PowerPoint faites dans le cadre de l'atelier, peuvent être consultés sur le site web susmentionné, consacré à la mise en oeuvre de la Convention HNS.

Un autre atelier sur la Convention HNS sera organisé au printemps 2006 et portera sur des aspects plus pratiques de la mise en oeuvre de la Convention HNS.

*L'autorité maritime et portuaire de Singapour a effectué un exercice de grande ampleur de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses, impliquant un rejet de benzène par un chimiquier.*

# 11 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

## 11.1 Renseignements d'ordre général

Les organes directeurs des FIPOL 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 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, Comité exécutif du Fonds de 1992 ou Assemblée du Fonds complémentaire). Toutefois, les organes directeurs confèrent normalement à l'Administrateur le pouvoir très étendu de conclure le règlement des 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 portant création des Fonds, ceux-ci 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 (dits paiements 'au prorata'). 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.

L'un des effets majeurs de la création du Fonds complémentaire est que, dans presque tous les cas, il devrait être possible d'acquitter dès le début les indemnités pour les dommages dus à la pollution dans les États Membres du Fonds complémentaire à hauteur de 100 % du montant des dommages convenu entre le Fonds et le demandeur. Il ne sera donc pas nécessaire de procéder à des paiements au prorata au cours des premières phases du sinistre.

## 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, les demandeurs sont tenus d'étayer leur demande en fournissant notes explicatives, factures, reçus et autres justificatifs.

Pour qu'elle soit admise par les Fonds, 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 d'indemnisation relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et des Conventions 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.

Les Assemblées des trois Fonds 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.

À sa session de mai 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant pour le compte 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). La résolution rappelle qu'il est important, si l'on veut que le régime établi par les Conventions de 1992 fonctionne correctement et équitablement, que ces conventions soient mises en oeuvre et appliquées de manière uniforme dans tous les États qui y sont parties, et que les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures reçoivent un traitement identique dans tous ces États. La résolution souligne également qu'il est essentiel que les tribunaux des États accordent l'intérêt qu'il convient aux décisions des organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 concernant l'interprétation et l'application des Conventions de 1992.

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 demandes. D'une manière générale, la démarche des Fonds est pragmatique, ce qui facilite les accords de règlement à l'amiable.

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 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 demandes.

Une version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992, a été publiée en anglais, espagnol et français en avril 2005. Pour l'essentiel elle s'inspire très largement de la précédente version et ne modifie pas la politique du Fonds de 1992 pour ce qui est du traitement des demandes d'indemnisation ou de leur recevabilité. Le texte révisé se distingue principalement de l'ancienne version en ce qu'il consacre une section spécifique à chacun des grands types de demandes d'indemnisation prévues par les Conventions au titre des coûts engagés pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde, des dommages aux biens, des préjudices économiques subis par les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la transformation du poisson, des pertes économiques enregistrées par le secteur du tourisme, ainsi que des dommages à l'environnement et des études de suivi écologique. Cette présentation permet d'illustrer par des exemples spécifiques les critères de recevabilité applicables dans le cadre des différents types de demandes d'indemnisation et de dresser la liste des diverses sortes de pièces justificatives à fournir dans chaque cas.

Le Fonds complémentaire n'est normalement pas appelé à intervenir directement dans le processus de traitement des demandes d'indemnisation. Le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 précise que les critères selon lesquels les demandes d'indemnisation peuvent être prises en compte pour indemnisation par le Fonds complémentaire sont identiques à ceux du Fonds de 1992. Eu égard aux dispositions du Protocole portant création du Fonds complémentaire et pour des raisons d'ordre pratique, l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé en mars 2005 qu'il était inutile que ce Fonds dispose de son propre manuel des demandes d'indemnisation.

Le Manuel des demandes d'indemnisation est disponible sur le site web des Fonds (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 2005

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 2005, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 100 évènements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève à ce jour à £329 millions (US$631 millions).

L'annexe XX du présent rapport contient un récapitulatif de tous les sinistres pour lesquels le Fonds de 1971 a effectué des versements à titre

| Navire | Lieu du sinistre | Année | Paiements effectués par le Fonds de 1971 |
|---|---|---|---|
| *Antonio Gramsci* | Suède | 1979 | £9,2 millions |
| *Tanio* | France | 1980 | £18,7 millions |
| *Ondina* | République fédérale d'Allemagne | 1982 | £3,0 millions |
| *Thuntank 5* | Suède | 1986 | £2,4 millions |
| *Rio Orinoco* | Canada | 1990 | £6,2 millions |
| *Haven* | Italie | 1991 | £30,3 millions |
| *Aegean Sea* | Espagne | 1992 | £34,1 millions |
| *Braer* | Royaume-Uni | 1993 | £45,7 millions |
| *Taiko Maru* | Japon | 1993 | £7,2 millions |
| *Keumdong N°5* | République de Corée | 1993 | £11,0 millions |
| *Toyotaka Maru* | Japon | 1994 | £5,1 millions |
| *Sea Prince* | République de Corée | 1995 | £21,1 millions |
| *Yuil N°1* | République de Corée | 1995 | £15,9 millions |
| *Senyo Maru* | Japon | 1995 | £2,3 millions |
| *Sea Empress* | Royaume-Uni | 1996 | £31,2 millions |
| *Nakhodka*[4] | Japon | 1997 | £49,6 millions |
| *Nissos Amorgos*[5] | Venezuela | 1997 | £11 millions |
| *Osung N°3* | République de Corée/Japon | 1997 | £8,2 millions |

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 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 en charge financière à la suite des sinistres énumérés ci-dessus.

## Sinistres non encore réglés par le Fonds de 1971

Au 31 décembre 2005, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour cinq sinistres intéressant le Fonds de 1971, 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 deux sinistres majeurs est résumée ci-dessous.

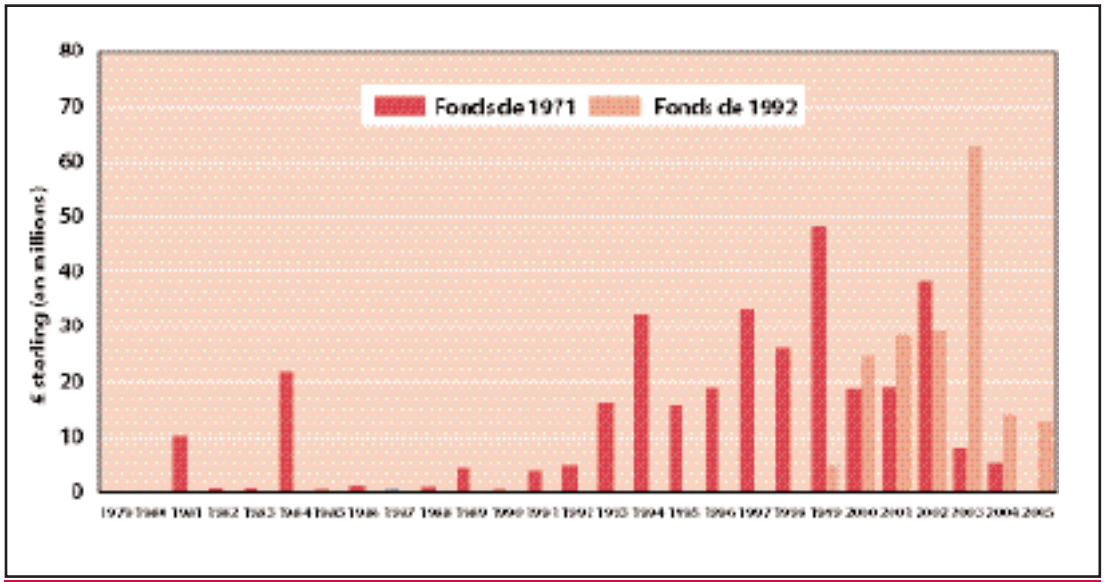
Au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), des demandes ont été approuvées à ce jour pour un montant de US$24,4 millions. Des demandes correspondant à des montants importants ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux vénézuéliens.

Pour ce qui est du sinistre du *Pontoon 300* (Émirats arabes unis, 1998), des demandes d'un montant total de £32,4 millions, dont une demande de £31,3 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.



[4] *Le Fonds de 1992 a versé par ailleurs £61,1 millions à titre d'indemnisation pour le sinistre du* Nakhodka.

[5] *Des demandes présentées par des tiers sont en suspens.*




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

## 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 2005

Depuis sa création en mai 1996, le Fonds de 1992 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 29 sinistres, ou pourrait le faire à l'avenir. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à £172 millions (US$295 millions).

Le Fonds de 1992 a payé des indemnités de plus de £2 millions au titre des sinistres énumérés ci-après:

| Navire | Lieu du sinistre | Année | Paiements effectués par le Fonds de 1992 |
|---|---|---|---|
| *Nakhodka*[6] | Japon | 1997 | £61,1 millions |
| *Erika* | France | 1999 | £67,9 millions |
| *Prestige* | Espagne | 2002 | £40.7 millions |

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

Au 31décembre 2005, on comptait six sinistres survenus avant 2005 et qui ont 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* (France, 1999) et du *Prestige* (Espagne, 2002). Ces deux sinistres ont fait naître des demandes d'indemnisation qui dépassent largement le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992.

Le Gouvernement français et la compagnie pétrolière française TotalFinaElf SA se sont engagés à ne faire valoir leurs demandes d'indemnisation au titre de l'*Erika* que si et pour autant que les autres demandeurs auront été intégralement indemnisés. Des indemnités d'un montant total de £76,7 millions ont été versées au titre de 5 574 demandes nées de ce sinistre.

Des demandes d'indemnisation concernant le sinistre du *Prestige* ont été déposées en Espagne pour des montants très élevés et, en France, pour des montants importants. Les autorités portugaises ont également présenté des demandes. Des indemnités s'élevant à £40 millions ont été payées au Gouvernement espagnol. D'autres indemnités pour un montant de £745 000 ont été versées à des demandeurs privés en Espagne et en France.

### Sinistres survenus en 2005 relevant du Fonds de 1992

En 2005, le Fonds de 1992 est intervenu dans le cadre d'un nouveau sinistre qui pourrait donner lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 en République de Corée. Malgré sa gravité pour les personnes touchées par le déversement, ce sinistre n'a pas entraîné de dommages par pollution très étendus.



[6] *Comme indiqué ci-dessus, le Fonds de 1971 a versé par ailleurs £49,6 millions à titre d'indemnisation pour le sinistre du* Nakhodka.

# DEUXIÈME PARTIE

# 12 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2005

Le Rapport donne dans cette section des renseignements sur les sinistres dont les FIPOL se sont occupés en 2005, retraçant l'évolution des différentes affaires au cours de l'année 2005 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, disponibles sur le site internet des FIPOL (www.iopcfund.org).

Le Fonds complémentaire n'a pas eu à connaître de sinistre en 2005.

Les montants des demandes ont été arrondis dans le Rapport. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 30 décembre 2005, 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.

*Les États baltes ont pris part à un exercice de déversement d'hydrocarbures de grande ampleur dans les eaux suédoises, sous l'égide de la Commission d'Helsinki.*

# 13 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

## 13.1 VISTABELLA

*(Caraïbes, 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 (£247 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. 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 (£890 000) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'indemnisation 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 de première instance 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. L'affaire a été renvoyée devant le tribunal de première instance.

Dans un jugement rendu en mars 2000, le tribunal de première instance a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 une somme de FFr8,2 millions ou €1,3 million (£890 000) plus les intérêts. L'assureur a fait appel du jugement.

La cour d'appel a rendu son jugement en février 2004, dans lequel elle a confirmé la décision prise par le tribunal de première instance en mars 2000. L'assureur n'a pas fait appel auprès de la cour de cassation.

Le Fonds prend actuellement des mesures pour mettre le jugement à exécution.

## 13.2 AEGEAN SEA

*(Espagne, 3 décembre 1992)*

### Le sinistre

Par gros temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (56 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de brut, s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière 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 majeure partie 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 (£199 millions) ont été soumises devant les tribunaux pénal et civil. De nombreuses demandes ont été réglées à l'amiable mais beaucoup de demandeurs ont poursuivi leur action en justice.

## 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, de l'assureur du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (le 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 (£1 250). 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.

## Accord de règlement global

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-loi royal ('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-loi 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 étaient donc remplies.

Le 30 octobre 2002, un accord a été conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club, aux termes duquel 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 milliards (£37 millions). Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'est engagé à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur qui condamnait le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités du fait du sinistre.

Le 1er novembre 2002, en application de 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).

## Faits récents

Six demandeurs n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol sur le montant des pertes qu'ils avaient subies et ont poursuivi leur action devant le tribunal de première instance de La Corogne à l'encontre de l'État espagnol, du capitaine, du UK Club, du propriétaire du navire et du Fonds de 1971, pour un montant total de €3 646 000 (£2,5 millions). Dans son argumentation présentée devant le tribunal, le Fonds de 1971 a fait valoir qu'il n'était pas tenu d'indemniser ces demandeurs dans la mesure où le Gouvernement espagnol, en vertu de l'accord susmentionné conclu avec le Fonds de 1971, s'était engagé à indemniser toutes les victimes du sinistre

ayant des demandes en souffrance et où cet engagement avait été approuvé par un décret-loi royal.

En décembre 2005, le tribunal a rendu son jugement sur trois de ces demandes. Dans son jugement, le tribunal rejetait les arguments du Fonds de 1971 au motif que le décret-loi royal ne déchargeait pas le Fonds de 1971 de ses responsabilités à l'égard des victimes, dans la mesure où il se rapportait à un contrat conclu entre le Fonds de 1971 et l'État espagnol. Le tribunal a également considéré que l'État espagnol n'avait pas été autorisé par les victimes à conclure un accord au sujet des demandes qu'ils avaient formées auprès de tiers. Le tribunal a considéré que le gouvernement et le Fonds étaient conjointement responsables à l'égard des demandeurs mais il a octroyé des sommes nettement inférieures à celles qui avaient été demandées.

Toutes les parties ont fait appel de ces jugements.

En vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, le Gouvernement espagnol paiera toutes les sommes octroyées par ces jugements.

## 13.3 BRAER

*(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)*

### Le sinistre

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire s'est finalement fracturé, déversant la cargaison et les soutes dans la mer. Sous l'action des intempéries, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des embruns d'hydrocarbures sur des terres agricoles et des maisons situées à proximité du littoral. Le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'interdiction 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

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 s'est élevé à £51,9 millions environ, dont le Fonds de 1971 a payé £45,7 millions et l'assureur du propriétaire du navire, Assurancetöreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millions.

La seule demande restante, présentée par Shetland Sea Farms Ltd, une société des îles Shetland, avait trait à un contrat d'achat de smolts provenant d'une société située sur le continent. 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 tentatives d'accords de règlement à l'amiable ont échoué.

### Action en justice intentée par Shetland Sea Farms Ltd

La société a intenté une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. La question s'est posée de savoir si certaines des pièces sur lesquelles le demandeur s'appuyait étaient authentiques.

Le tribunal de première instance a rendu sa décision en juillet 2001. Après audition des témoins, il 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 tromper le Bureau des demandes d'indemnisation mis en place par le Fonds de 1971 et le Skuld Club en faisant croire que les prétendus engagements contractuels de Shetland Sea Farms étaient fondés sur une correspondance 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 question 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 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 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, la limitant à une réclamation fondée sur une perte de profits de 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 du navire, 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 demande fondée sur les prétendus contrats dont il avait été déterminé qu'ils étaient faux.

En janvier 2005, la cour d'appel a prononcé un jugement confirmant la décision du tribunal de première instance, dans lequel elle a soutenu que, même si Shetland Sea Farms ne pouvait invoquer l'existence du prétendu contrat, la société pouvait fonder la demande d'indemnisation sur le fait qu'elle aurait acheté, élevé et vendu des smolts dont elle aurait tiré des bénéfices. Le demandeur n'a pas encore chiffré la demande d'indemnisation conformément aux critères fixés par le tribunal. Il est peu probable qu'une audience ait lieu avant l'été 2006.

Le Skuld Club s'est engagé à verser tout montant déterminé par une décision de justice finale.

## 13.4 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.

En mars 1994, l'assureur en responsabilité 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 (£6,2 millions), plus un montant de Dr 378 millions ou €1,1 million (£760 000) 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 ayant tardé anormalement à rendre son rapport au tribunal, les demandeurs ont déposé officiellement une plainte à son encontre pour manquement au devoir. À la suite d'une réunion informelle en novembre 2005 avec le juge chargé de la procédure, le liquidateur s'est vu fixer la date limite du 16 janvier 2006 pour remettre son rapport au tribunal.

Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action en justice 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 interrompu la période de prescription en intentant une action contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de prescription vis-à-vis du Fonds.

## 13.5 YEO MYUNG

*(République de Corée, 3 août 1995)*

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), entraînant le déversement d'environ 40 tonnes de fuel-oil lourd.

Des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des pertes subies dans les secteurs de la pêche et du tourisme ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Won 1 553 millions (£890 000).

La seule demande en suspens, qui se chiffrait à Won 335 millions (£193 000), 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.

Avant que la procédure en limitation n'ait été menée à son terme, le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire ont réglé toutes les questions en suspens concernant les indemnités que l'assureur avait versées en sus du montant de limitation applicable au *Yeo Myung*, la prise en charge financière et la répartition des frais communs. Toutefois, en octobre 2005, lors du partage par le tribunal chargé de la procédure en limitation du fonds constitué en mars 1996 par le propriétaire du navire/son assureur, il a été octroyé au Fonds de 1971 la somme de Won 20,3 millions (£11 600) correspondant à environ 95 % du fonds de limitation. Du fait de la décision du tribunal, le propriétaire du navire/son assureur ont acquitté deux fois le montant de limitation. Le Fonds de 1971 a donc remboursé au propriétaire du navire/son assureur la somme qu'il avait reçue du tribunal, déduction faite du montant de la prise en charge financière déjà payée par le Fonds à l'assureur conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

## 13.6 KRITI SEA

*(Grèce, 9 août 1996)*

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

En décembre 1996, le propriétaire du navire a constitué par le biais d'une garantie bancaire un fonds de limitation d'un montant de Dr 2 241 millions, soit €6,6 millions (£4,5 millions).

La plupart des demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement mais quelques-unes font l'objet d'actions devant la Cour suprême de Grèce. Le montant total des demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement et des sommes réclamées devant la Cour suprême reste en deçà du niveau auquel le Fonds de 1971 serait appelé à verser des indemnités ou à effectuer une prise en charge financière. Toutefois, le Fonds étant un défendeur dans la procédure engagée devant la Cour suprême, ses avocats ont assisté aux audiences de cette cour en novembre 2005. La Cour suprême devrait rendre son jugement début 2006.

## 13.7 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. Selon les autorités vénézuéliennes, le navire se serait en fait échoué en dehors du canal proprement dit. On estime à 3 600 tonnes la quantité de brut déversée.

Le sinistre a donné lieu à des procédures juridiques auprès d'un tribunal pénal de Cabimas, de tribunaux civils à Caracas et à Maracaibo, de la cour d'appel de Maracaibo et de la Cour suprême. Un certain nombre de demandes ont fait l'objet d'un 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. Dans sa défense devant le tribunal pénal, celui-ci a maintenu que les dommages étaient en

très grande partie dus 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.

En septembre 2000, la cour d'appel a décidé de ne pas examiner l'appel, et d'ordonner au tribunal pénal de Cabimas d'adresser le dossier à la Cour suprême du fait que celle-ci examinait une demande d'"avocamiento"[7]. La décision de la cour d'appel a semblé laisser entendre que le jugement du tribunal pénal de Cabimas était nul et non avenu.

En août 2004, la Cour suprême a décidé de renvoyer le dossier sur les procédures pénales contre le capitaine à la cour d'appel.

Dans un jugement prononcé en février 2005, la cour d'appel a confirmé qu'il avait été établi que la responsabilité pénale du capitaine était engagée du fait d'une négligence ayant causé des dommages par pollution à l'environnement. Elle a décidé toutefois que, conformément au droit procédural vénézuélien et étant donné que plus de quatre ans et demi s'étaient écoulés depuis la date de l'infraction, les procédures pénales contre celui-ci étaient frappées de prescription. Dans son jugement, la cour a indiqué que sa décision était sans préjudice des responsabilités civiles susceptibles de naître de l'infraction pénale sur laquelle elle s'était prononcée et qui avait été déclarée frappée de prescription.

## Demandes d'indemnisation soumises aux tribunaux

### Demandes présentées par la République du Venezuela

La République du Venezuela a présenté une demande d'indemnisation de US$60,3 millions (£35 millions) au titre de dommages à l'environnement contre le capitaine, le propriétaire du navire et son assureur, Assuranceföreningen Gard (Gard Club), devant le tribunal pénal de Cabimas. Le Fonds de 1971 a été informé de l'action pénale et est intervenu dans la procédure en présentant des conclusions.

La République du Venezuela a également présenté une demande d'indemnisation de US$60,3 millions (£35 millions) au titre de dommages à l'environnement contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club devant le tribunal civil de Caracas. Le Fonds n'a pas été informé de la procédure civile.

À sa session de juillet 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait confirmé la position du Fonds de 1971, selon laquelle les éléments des demandes d'indemnisation formées par la République du Venezuela ne concernaient pas des dommages dus à la pollution relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et qu'il convenait donc de considérer ces demandes comme irrecevables. À cette même session, le Conseil d'administration a noté que les deux demandes présentées par la République du Venezuela se recoupaient car elles étaient fondées sur le même rapport universitaire et avaient trait aux mêmes rubriques de dommages. Il a également été noté que la Procuraduría General de la República (Procureur général) avait reconnu l'existence de cette situation de recoupement, dans une note soumise en août 2001 aux avocats vénézuéliens du Fonds de 1971.

L'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds stipule:

> Les droits à indemnisation prévus par l'article 4 et à la prise en charge financière visée à l'article 5 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, 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.

Les actions en justice intentées par la République du Venezuela devant les tribunaux civils et pénaux n'étaient pas à l'encontre du Fonds de 1971 qui n'était par conséquent pas défendeur dans ces actions. Bien que le Fonds soit intervenu dans la procédure engagée devant le tribunal pénal de Cabimas, ces actions n'auraient pas pu aboutir à un



[7] *En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence, 'avocamiento', et statuer sur le fond. De telles circonstances exceptionnelles sont définies comme étant des circonstances qui affectent 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. Lorsque la demande d'"avocamiento' est accordée, la Cour suprême agit comme tribunal de première instance et son jugement est sans appel.*

jugement à son encontre. Comme indiqué ci-dessus, aux termes de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, pour empêcher qu'une demande d'indemnisation ne soit frappée de prescription envers le Fonds de 1971, une action en justice doit être intentée contre celui-ci dans les six ans à compter de la date de l'événement. La République du Venezuela n'ayant intenté aucune action en justice contre le Fonds de 1971 dans le délai de six ans qui est venu à expiration en février 2003, le Conseil d'administration, à sa session d'octobre 2005, a fait sienne l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les demandes formées par la République du Venezuela sont frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

**Demandes présentées par les entreprises de transformation de poissons**

Trois entreprises de transformation de poissons ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à US$30 millions (£17 millions) devant la Cour suprême, contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Dans ce cas, la Cour suprême agirait en tant que tribunal de première et de dernière instance. Aucune pièce justificative n'ayant été fournie à l'appui des demandes, le Fonds de 1971 les a considérées comme irrecevables.

En août 2003, le Fonds de 1971 a remis des conclusions à la Cour suprême, dans lesquelles il a fait valoir que les demandeurs avaient présenté des demandes d'indemnisation au tribunal pénal de Cabimas et au tribunal civil de Caracas contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club pour un seul et même dommage et, qu'en abandonnant ces demandes ultérieurement, ils avaient renoncé implicitement à toute réclamation contre le Fonds de 1971. Ce dernier a également soutenu que non seulement les demandeurs n'avaient pas démontré l'étendue des pertes qu'ils avaient subies mais aussi que les éléments de preuve fournis indiquaient que les pertes n'étaient pas imputables à la pollution. Aucun fait nouveau n'est intervenu en ce qui concerne ces demandes.

Dans un jugement rendu en juillet 2005, la Cour suprême a décidé d'accepter le retrait des demandes formées par un groupe de 11 entreprises de transformation de poissons, de coquillages et de crustacés et par le syndicat des pêcheurs FETRAPESCA après que les demandes des six entreprises de transformation de crevettes et des 2 000 pêcheurs ont fait l'objet d'un accord de règlement avec le Fonds de 1971 en décembre 2000. Dans son jugement, la Cour suprême a également rejeté la demande d'"avocamiento".

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

Le tableau en bas de la page présente les demandes qui ont fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable.

Immédiatement après le sinistre, le *Nissos Amorgos* a été saisi, conformément à une ordonnance rendue par le tribunal pénal de Cabimas. Le propriétaire du navire a offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£780 000), correspondant au montant de limitation applicable au *Nissos Amorgos* aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le tribunal de Cabimas a ordonné de lever la saisie du navire en juin 1997.

| Demandeur | Catégorie | Montant du règlement (Bs) | Montant du règlement (US$) |
|---|---|---|---|
| Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA) | Nettoyage | | 8 364 223 |
| ICLAM[8] | Mesures de sauvegarde | 61 075 468 | |
| Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes | Manque à gagner | | 16 033 389 |
| Autres demandes[9] | Dommages aux biens et manque à gagner | 289 000 000 | |
| **Total** | | **Bs350 075 468 (£78 800)** | **US$24 397 612 (£14,2 millions)** |

[8] *Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.*

[9] *Intégralement honorées par l'assureur du propriétaire du navire, à l'exception de la demande présentée par Corpozulia, un office du tourisme de la République du Venezuela.*

Le tribunal a également disposé 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, à savoir 60 millions de DTS, correspondait à Bs39 738 millions, soit US$83 221 800 (£48 millions).

## Niveau des paiements

Au vu de l'incertitude quant au montant total des demandes nées de ce sinistre, le Comité exécutif puis le Conseil d'administration ont décidé de limiter les paiements à 25 % des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur. En juillet 2003, le Conseil d'administration a décidé de relever le niveau des paiements du Fonds de 1971 de 40 % à 65 %, dans la mesure où les demandes présentées par la République du Venezuela se recoupaient.

À la session du Conseil de mai 2004, la délégation vénézuélienne a déclaré que la République du Venezuela avait proposé que les demandes qu'elle avait déposées soient examinées une fois que les victimes auraient été intégralement dédommagées, de sorte que les demandes d'indemnisation en suspens contre le Fonds et celles qui avaient fait l'objet d'un accord de règlement donnent lieu à un dédommagement des victimes, et de manière à ce que la République soit indemnisée 'en dernière position' et en fonction du montant d'indemnisation disponible au Fonds. Le Conseil a noté que le Vice-Ministre des affaires étrangères avait déclaré, dans une lettre à l'Administrateur, que la République du Venezuela avait accepté que les demandes par elle formulées soient traitées une fois que le Fonds aurait totalement indemnisé les demandeurs déjà reconnus par lui et ceux qui seraient reconnus légalement par un tribunal en vertu d'un jugement définitif, dans les limites du montant maximum disponible fixé par les Conventions.

Le Conseil a chargé l'Administrateur d'obtenir de la République du Venezuela les assurances nécessaires garantissant que l'interprétation que celle-ci donnait de l'expression 'rester en dernière position' correspondait à celle de l'Administrateur (à savoir que le gouvernement en cause s'engageait à ne pas maintenir ses demandes d'indemnisation ni à demander qu'elles soient honorées en vertu des Conventions, ou des textes de sa législation nationale mettant en œuvre lesdites conventions, tant que toutes les autres demandes recevables n'auraient pas été intégralement payées à hauteur du montant, soit fixé par voie extrajudiciaire, soit arrêté par un tribunal compétent dans le cadre d'un jugement définitif). Le Conseil a autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements à 100 % des demandes établies, lorsqu'il aurait reçu les assurances voulues.

Une lettre du Ministre des affaires étrangères du Venezuela, reçue en août 2004, contenait, de l'avis de l'Administrateur, les assurances nécessaires garantissant que la République était d'accord avec sa propre interprétation de ce concept. De ce fait, l'Administrateur a décidé de relever le niveau des paiements à 100 %. Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement ont donc donné lieu au paiement de l'intégralité des indemnités.

## Action récursoire possible contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones

En mai 2004, le Conseil d'administration s'est penché sur la question de savoir si le Fonds de 1971 devait entreprendre une action récursoire contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), l'organisme chargé de l'entretien du chenal de navigation du lac de Maracaibo. Le Conseil d'administration a décidé que le Fonds de 1971 devrait remettre à plus tard la décision d'entreprendre ou non une action récursoire contre l'INC.

Un délai de prescription de 10 ans s'applique à une action récursoire du Fonds de 1971 contre l'INC. Une telle action serait donc frappée de prescription le 28 février 2007.

À la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, la délégation vénézuélienne, reconnaissant que la plupart des demandes d'indemnisation en souffrance nées du sinistre du *Nissos Amorgos* étaient frappées de prescription, a invité le Conseil d'administration à autoriser l'Administrateur à se mettre en relation avec le Gard Club, le ministère public et le Procureur général de la République du Venezuela pour faciliter le règlement des questions en suspens découlant de ce sinistre. La délégation a fait observer qu'en réglant les questions encore en souffrance, on accélèrerait la liquidation du Fonds de 1971.

Le Conseil d'administration a invité l'Administrateur à se mettre en relation avec le Gard Club, le ministère public et le Procureur général de la République du Venezuela aux fins de leur prêter son concours pour régler les questions en souffrance.

## 13.8 PLATE PRINCESS

*(Venezuela, 27 mai 1997)*

### Le sinistre

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

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

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

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

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

### Actions en justice

Le tribunal pénal de première instance de Cabimas a immédiatement ouvert une enquête sur les causes du sinistre. Il a décidé qu'une action au pénal devait être intentée contre le capitaine du *Plate Princess*.

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande au tribunal pénal à l'encontre du capitaine du *Plate Princess* au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, réclamant un montant estimatif de US$10 060 par bateau (£5 900), soit un montant total de US$17 millions (£10 millions). Cette demande est présentée au titre des dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche, ainsi que du manque à gagner. FETRAPESCA a également présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* d'un montant estimé à US$10 millions (£6 millions), au titre du manque à gagner enregistré par les pêcheurs.

Un syndicat local de pêcheurs a aussi présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US$20 millions (£12 millions).

Les dispositions relatives à la prescription figurant dans la Convention de 1971 portant création du Fonds sont mentionnées à la page 57 au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos*.

Le Fonds de 1971 n'a pas reçu notification des actions en justice. Les demandes à l'encontre dudit Fonds ont par conséquent été frappées de prescription le 27 mai 2000 ou peu après cette date.

À la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, la délégation du Venezuela a indiqué que ses conseillers juridiques estimaient que les demandes d'indemnisation concernant ce sinistre n'étaient pas, contrairement à ce qu'on tenait pour établi, frappées de prescription au titre de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Évoquant une décision récente de la Cour suprême du Venezuela concernant cet événement, la délégation a fait part de son souhait d'inscrire le

sinistre du *Plate Princess* à l'ordre du jour de la prochaine session du Conseil d'administration du Fonds de 1971.

L'Administrateur a déclaré que, bien qu'il n'ait pas eu connaissance de la décision de la Cour suprême, le Fonds de 1971 n'avait pas été informé d'une action contre le propriétaire du navire et/ou son assureur dans les trois ans qui avaient suivi la date à laquelle le dommage était survenu conformément à l'article 7.6, et aucune action en justice n'avait été intentée contre le Fonds de 1971 dans les six ans qui avaient suivi la date du sinistre; aussi les demandes d'indemnisation nées dudit sinistre étaient, selon lui, frappées de prescription en vertu de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Fonds de 1971 procède actuellement à l'examen de la situation en ce qui concerne ce sinistre.

## 13.9 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), provoquant le déversement de 190 tonnes d'hydrocarbures de soute. 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* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à €7,3 millions (£5 millions).

### Demandes d'indemnisation

Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a été approuvée pour un montant de €207 000 (£140 000) 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 de règlement pour un montant total de €2,3 millions (£1,6 million).

Des actions en justice ont été engagées à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur-responsabilité 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 €1,4 million (£960 000).

Seulement trois demandes, d'un montant total de €976 000 (£670 000), demeurent en instance devant les tribunaux; la plus importante d'entre elles, formée par le Port autonome du Havre au titre des frais de nettoyage, se chiffre à €915 000 (£630 000).

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. 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 par 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.

L'action en justice concernant la demande d'indemnisation du Port autonome du Havre et l'action intentée contre celui-ci feront l'objet d'une audience début 2006.

## 13.10 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 déversés 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.

### Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes d'indemnisation recevables soumises en Malaisie, à Singapour et en Indonésie ont été réglées par le propriétaire du navire.

Dans le cadre de la procédure en limitation intentée par le propriétaire du navire à Singapour, le tribunal a établi à 8 846 942 DTS (£7,4 millions) le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Le total des indemnités versées par le propriétaire du navire est très en deça du niveau auquel le Fonds de 1971 serait appelé à effectuer des paiements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière.

L'assureur du propriétaire du navire a cependant 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 demande future 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 qui pourrait avoir pour effet d'exposer le Fonds au paiement d'indemnités ou à une prise en charge financière. L'Administrateur a engagé des discussions avec l'assureur du propriétaire du navire en vue de régler les questions en souffrance.

## 13.11 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 hauteur 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**

Les autorités municipales d'Umm al Quwain ont présenté contre le Fonds de 1971 des demandes s'élevant au total à Dh 199 millions (£32 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 (voir le tableau page 63). Il n'a été fourni que peu de pièces justificatives - voire aucune - à l'appui de ces demandes, et les montants concernés semblaient être fondés sur des estimations. La principale demande soumise par la

municipalité au titre des dommages causés à l'environnement avait trait à des pertes alléguées de stocks de poisson et autres ressources marines, dont des mangroves, et paraissait être basée sur des modèles théoriques.

Le Fonds de 1971 a informé les autorités municipales d'Umm al Quwain que les demandes 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, 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.

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. Dans la procédure, le Fonds de 1971 a donc soutenu que les demandes présentées par cette dernière étaient forcloses.

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-demandeur pour un montant de Dh 6,4 millions (£1 million), correspondant à la demande présentée par le Centre de recherche sur les ressources marines comprise dans la demande émanant de ladite municipalité. Cependant, le Ministère de l'agriculture et des pêches s'est également associé à l'action du Fonds de 1971 en tant que co-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.

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

| Demande d'indemnisation | Montant demandé (Dh) | Montant évalué (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 |
| **Total** | **Dh 198 752 497 (£32 millions)** | **Dh 3 218 047 (£510 000)** |

arabes unis. Le tribunal a décidé en outre de réunir 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 à la page précédente.

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 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 et le Ministère de l'agriculture et des pêches ont indiqué que le montant évalué par les experts au titre des préjudices subis n'était pas acceptable et demandé que le tribunal renvoie la question à ces derniers en les invitant à réévaluer les demandes d'indemnisation à la lumière de leurs observations.

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.

Le Fonds a tenu plusieurs réunions avec les experts et les autres parties aux fins de parvenir à un accord sur le montant des préjudices subis, sans préjuger de la question de la prescription s'agissant des demandes d'indemnisation déposées par la municipalité d'Umm al Quwain. Ces réunions ont abouti à la conclusion d'un accord de principe concernant la demande présentée par le Ministère de l'agriculture et des pêches au sujet du Centre de recherche sur les ressources marines pour un montant de Dh 1,6 million (£250 000), laquelle n'est pas frappée de prescription. Cependant cette demande n'a pas été payée dans l'attente de recevoir des précisions quant au bénéficiaire du montant convenu. Pour ce qui est des demandes de la municipalité, aucun accord n'est intervenu sur le montant.

À l'audience tenue en décembre 2004, le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* a déposé un mémoire visant à modifier les conclusions des experts du tribunal. Lors d'une audience ultérieure, le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* a adressé une requête au tribunal pour s'associer à d'autres défenseurs dans la procédure. La municipalité et le Fonds ont demandé au tribunal de rejeter ces requêtes au motif qu'elles n'étaient pas fondées et qu'elles étaient présentées pour faire durer la procédure inutilement. La procédure a été suspendue en attendant de recevoir les conclusions des experts concernant les objections soulevées par les différentes parties.

## 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. En l'absence d'indication sur le montant total des indemnités qui seraient octroyées par les tribunaux dans le cadre des actions intentées dans les Émirats arabes unis, le Conseil d'administration a décidé à diverses sessions et, dernièrement, à la session d'octobre 2004, 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 mai 2004, la cour d'appel a rouvert le dossier à la demande du capitaine du remorqueur *Falcon 1*. En mars 2005, la cour a débouté le capitaine de son appel et l'a condamné à un an d'emprisonnement.

## Action intentée par le Fonds de 1971 à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*

En janvier 2000, le Fonds de 1971 a engagé une action à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, soutenant que, puisque le naufrage du *Pontoon 300* était imputable au fait que la barge n'était pas en état de naviguer et à la négligence du capitaine et du propriétaire du *Falcon 1* au cours du remorquage, le propriétaire du remorqueur était responsable du dommage qui s'en était suivi. Le Fonds a réclamé Dh 4,5 millions (£710 000), correspondant à la majeure partie des indemnités qu'il avait versées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

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 (£710 000). La demande formée contre le propriétaire du *Falcon 1* a été rejetée essentiellement parce que, aux termes de la charte-partie, le capitaine du remorqueur était sous l'autorité de l'affréteur.

Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement. Lors de la procédure d'appel, le Fonds a porté le montant demandé à Dh 4,7 millions (£740 000) 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 (£740 000) 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 avait été 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 avril 2004, la cour d'appel a rendu un jugement favorable au Fonds de 1971 dans lequel elle déclare que l'affréteur et le propriétaire du *Falcon 1* sont tenus solidairement de payer au Fonds la somme de Dh 3,5 millions (£550 000).

Le Fonds de 1971 a fait appel de ce jugement devant la Cour de cassation concernant la question du montant. Le propriétaire du *Falcon 1* a interjeté appel de la décision pour des motifs de procédure faisant valoir, notamment, que l'action au civil aurait dû être suspendue en attendant le jugement définitif de la procédure pénale relative au sinistre.

La Cour de cassation de Doubaï n'a pas fixé la date à laquelle elle examinerait les appels.

## 13.12 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 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 que puisqu'au moment du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, les Émirats arabes unis étaient parties aussi bien aux Conventions de 1969/1971 qu'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 £1,4 million en différentes devises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Elles ont été approuvées et acquittées par les Fonds à raison de £1 million.

### 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 (£800) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

### Action en recours

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 de l'*Al Jaziah 1*.

En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice devant le tribunal de première instance 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 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 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 et de 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 fallait 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.

En novembre 2003, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi a nommé un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992. Les Fonds ont rencontré l'expert à deux reprises et lui ont fourni les renseignements complémentaires qu'il avait requis.

En août 2005, l'expert a informé le tribunal qu'il n'était pas en mesure de terminer son rapport en raison d'autres engagements et le tribunal a nommé un nouvel expert doté du même mandat. Les Fonds ont rencontré le nouvel expert en octobre 2005 et ont fourni des informations supplémentaires. Cet expert devrait présenter son rapport au tribunal début 2006.

## 13.13 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

Le propriétaire du navire et son assureur, la London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd (London Club), ont accepté les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage à hauteur de US$620 000 (£360 000). Le tribunal estonien de première instance a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et toutes les procédures contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre des demandes au titre des opérations de nettoyage sont terminées.

Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US$655 000 (£380 000) une demande de EK 45,1 millions (£2 millions) formée par l'État estonien et qui relève plutôt de l'amende ou du droit. Le tribunal a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et la procédure contre le propriétaire du navire et le Club, dans le cadre de cette demande, est terminée.

L'affréteur 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 se chiffrant à US$100 000 (£58 000).

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 (£425 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage. Ces demandes sont en suspens devant le tribunal de première instance.

### Actions en justice

En novembre 2000, le propriétaire du quai du port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont entamé une action en justice auprès du 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, en application de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Notifié de ces actions en justice, le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure.

Dans ce contexte, la question se pose de savoir si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ont bien été intégrées dans le droit interne de l'Estonie.

**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. 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 estonien n'ait donné son approbation 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 interne estonien et ne pouvaient donc pas être invoquées devant les tribunaux estoniens.

Le propriétaire du navire et le London Club ont soulevé cette question dans leur argumentation auprès du tribunal de première instance, comme le Fonds de 1971 l'avait fait pour protéger sa position.

Le 1er décembre 2003, le tribunal de première instance a rendu sa décision sur le point de droit constitutionnel. Le tribunal 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 par conséquent décidé qu'il faudrait procéder à un examen de constitutionnalité auprès de la Cour suprême.

**Examen de constitutionnalité**
Dans une décision rendue en avril 2004, la Cour suprême a déclaré qu'elle n'effectuerait pas l'examen de constitutionnalité requis par le tribunal de première instance. Les raisons de cette décision peuvent se résumer comme suit:

> La Cour suprême a fait référence au fait que le tribunal de première instance avait engagé une procédure d'examen de constitutionnalité sans se prononcer sur le fond de l'affaire. Dans ses décisions précédentes, la Cour suprême avait soutenu que lorsqu'elle avait procédé à un examen de constitutionnalité, elle avait tout d'abord vérifié si la disposition déclarée contraire à la Constitution était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire devant les tribunaux car, en vertu du Code d'examen de constitutionnalité, la Cour suprême ne doit se prononcer que sur la constitutionnalité ou la validité d'une disposition pertinente. La Cour suprême a affirmé que l'élément décisif pour définir la pertinence consistait à déterminer si la disposition en cause était d'une importance capitale en l'espèce, à savoir si l'on se prononcerait différemment dans le cas où la disposition serait considérée contraire plutôt que conforme à la Constitution. La Cour suprême a noté que le tribunal de première instance avait rendu sa décision sans préciser les faits d'une importance fondamentale dans cette affaire. Elle a déclaré que le tribunal, au moment de rendre sa décision, n'avait pas pu déterminer avec certitude quelle disposition était applicable et d'une importance capitale en l'espèce. Elle a ajouté qu'elle ne pouvait pas évaluer quelle disposition juridique était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire ni si la norme était conforme à la Constitution.

**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.

Le Fonds de 1971 a présenté une argumentation soutenant qu'en vertu du droit estonien, la notion de faute intentionnelle devait être interprétée comme étant un acte délibéré s'agissant du sinistre mais aussi de 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 permettaient 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.

La procédure suit son cours devant le tribunal de première instance. La date de la prochaine audience n'a pas été fixée.

# 14 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1992

## 14.1 SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

*(Allemagne, juin 1996)*

### Le sinistre

Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont entrepris des 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.

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 46 $m^3$ de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.

Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'assumer la responsabilité de la pollution causée par les hydrocarbures. Elles ont précisé que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires. Le propriétaire du navire et son assureur-responsabilité, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), ont informé les autorités qu'ils niaient toute responsabilité pour le déversement.

### Rôle du Fonds de 1992

Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que si leurs tentatives de recouvrement du 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 *Kuzbass* 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 (£890 000). La demande a ultérieurement été portée à €1,4 million (£960 000) plus les intérêts.

Le Fonds de 1992 a été notifié de la procédure en novembre 1998. Le Fonds de 1992 s'est porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.

Pour un résumé des argumentations présentées par les parties, se reporter aux pages 102 et 103 du Rapport annuel de 2001.

Afin que ses 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, le Gouvernement allemand a 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 le Gouvernement allemand contre le propriétaire et le West of England Club. Le tribunal a accordé la suspension de la procédure.

En décembre 2002, le tribunal de première instance 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 le Gouvernement allemand n'avait pas fourni d'élément de preuve concluant, selon lequel le *Kuzbass* était le navire responsable, mais considérait que les éléments de preuve indirects 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 qui avaient été faites lors de cette audience. Ils ont soutenu en outre que le tribunal avait recueilli 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 en ce qui concerne les questions de fond était que le *Kuzbass* ne pouvait pas avoir atteint la zone de déchargement alléguée dans le délai disponible, que les analyses chimiques des échantillons de pollution 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 au sud de la mer du Nord au cours de la période considérée et auraient donc pu provoquer la pollution.

Dans sa réponse, le Gouvernement allemand a rappelé les éléments de preuve indirects ayant conduit le tribunal de première instance à conclure que le *Kuzbass* était la cause de la pollution et a également répondu aux points évoqués par les demandeurs en appel. Le Fonds a aussi présenté ses éléments de réponse allant en grande partie dans le sens de ceux du Gouvernement allemand.

À l'audience qui s'est tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein a fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusqu'à présent ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution. Elle a notamment appelé l'attention sur les autres navires qui auraient pu causer la pollution et sur lesquels les autorités allemandes n'avaient pas mené d'enquête. La cour a également émis des réserves quant à l'exactitude des éléments de preuve indirects et sur l'interprétation qui en avait été donnée par le tribunal de première instance. Se fondant sur les documents ayant été soumis, la cour d'appel a indiqué que les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand. Elle a vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable stipulant que le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €120 000 (£82 000) et que les dépenses récupérables seraient partagées entre ce dernier, le propriétaire du navire/West of England Club sur la base de 92 % - 8 %. Cette recommandation laisserait entendre que le Fonds de 1992 devrait payer le solde du montant recevable de la demande d'indemnisation du Gouvernement allemand. Toutefois, la cour a également donné aux parties la possibilité de soumettre d'autres conclusions écrites et de citer des témoins.

L'Administrateur, en concertation avec le Gouvernement allemand, a mené des entretiens sans engagement avec le West of England Club en vue de parvenir à une transaction à l'amiable. Le propriétaire du navire et le West of England Club ont proposé une transaction à l'amiable de la question incluant toutes les parties en présence, au titre de laquelle le propriétaire du navire et le West of England Club acquitteraient 18 % et le Fonds de 1992, 82 % de toutes les pertes avérées encourues par la République fédérale d'Allemagne du fait du sinistre.

À sa session de mars 2005, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le Fonds de 1992 devait parvenir à une transaction à l'amiable de la question. Le Comité a noté que, s'il y avait eu des motifs raisonnables de soupçonner que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution, les éléments de preuve étaient largement de nature indirecte et que, en avançant leurs arguments, les autorités allemandes avaient cherché à convaincre le tribunal de première instance que ces éléments de preuve étaient suffisants pour faire peser sur le propriétaire du navire l'obligation de prouver que le *Kuzbass* n'était pas à l'origine de la pollution. Un certain nombre de délégations se sont dites déçues par les derniers faits survenus dans le cadre de la procédure judiciaire, reconnaissant toutefois que les éléments de preuve à charge du propriétaire du navire et du West of England Club étaient, sur des points essentiels, insuffisants. Ces délégations ont appuyé la recommandation de l'Administrateur tendant à ce que le Fonds de 1992 cherche à parvenir à une transaction à l'amiable avec les autres parties.

Le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure un accord de règlement à l'amiable avec toutes les autres parties en présence (soit la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire et le West of England Club) à condition que le montant devant être versé par le propriétaire du navire et le Club dépasse les 18 % qui constituaient l'offre en vigueur.

À la suite de la session de mars 2005, le West of England Club et le propriétaire du navire ont augmenté leur offre, la portant de 18 % à 20 %.

Estimant que, compte tenu des circonstances, il n'était pas possible de convaincre ces derniers d'augmenter leur offre au-delà de 20 % et, au vu de la décision du Comité exécutif, l'Administrateur a décidé d'accepter la proposition de règlement qui était faite.

En juillet 2005, le Fonds de 1992 et le West of England Club ont achevé, avec l'assistance de leurs experts, une première évaluation de la demande d'indemnisation présentée par les autorités allemandes. La demande a été évaluée à titre provisoire à €932 000 (£640 000) en attendant de recevoir des informations supplémentaires concernant certains éléments de la demande. On prévoit que le montant évalué augmente de manière considérable lorsque les autorités allemandes auront fourni d'autres précisions. La demande devrait faire l'objet d'un accord de règlement début 2006.

## 14.2 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.

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 ou des hydrocarbures venaient à s'échapper, on pouvait 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'était 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' à la lumière des informations que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, qui comprenaient aussi les plans originaux et un croquis indiquant les modifications apportées par la suite au navire. 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 et 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 en se fondant sur des inspections de l'épave effectuées par des plongeurs. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies de ces propositions.

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.

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

En août 2004, les autorités françaises ont signalé au Fonds qu'un contrat avait été accordé à un consortium composé d'une société française de

plongée et des directeurs d'un port de plaisance de Martinique. À l'origine, l'intention était de redresser l'épave au fond de la mer avant de retirer les trois citernes contenant le bitume de la cale du navire, puis de remorquer les citernes et de les placer en cale sèche à Fort de France pour évacuer le bitume. Le coût total de l'opération a été estimé à environ €1,1 million (£755 000).

Les opérations ont commencé en octobre 2004. Les tentatives pour redresser l'épave au fond de la mer ayant échoué, les entrepreneurs ont décidé de découper le bordé de muraille et le bordé de pont de l'épave de façon à pouvoir accéder aux trois citernes contenant le bitume. Sous l'effet d'une forte mer et de plusieurs problèmes d'ordre pratique, l'enlèvement des citernes a pris plus de temps que prévu et s'est révélé plus difficile qu'escompté. À la mi-décembre 2004, les entrepreneurs avaient retiré les citernes de la cale à l'aide de sacs de flottaison et les avaient posées au fond de la mer près de l'épave, où elles sont restées jusqu'en mars 2005, période où les conditions météorologiques étaient plus propices au remorquage des citernes en cale sèche. Les opérations ont repris en mars 2005 comme prévu. Cependant, d'autres problèmes techniques ayant été rencontrés, le remorquage des citernes jusqu'au rivage et l'enlèvement du bitume n'ont pas été terminés avant juillet 2005.

Le Gouvernement français devrait prochainement présenter au Fonds de 1992 une demande au titre des dépenses engagées pour les opérations d'enlèvement du combustible de soute et de la cargaison de bitume.

### Action en justice

En octobre 2002, le Gouvernement français a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 demandant à titre provisoire €232 000 (£160 000) pour couvrir le coût de l'enlèvement du mazout resté à bord du *Dolly*. Il est dit dans l'assignation qu'une demande serait faite d'un montant dépassant €2,2 millions (£1,5 million) pour les coûts supplémentaires encourus au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

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

## 14.3 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 les plages et stockées provisoirement. Total SA, compagnie pétrolière française, 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 a été estimé à quelque €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 Total SA, entre le 6 juin et le 15 septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

## Fonds de limitation du propriétaire du navire

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 (£8,8 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 en responsabilité, 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.

## 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 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 DTS 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 ce dernier, 135 millions de DTS = FF1 211 966 811, soit €184 763 149 (£127 millions).

## Engagements pris par Total SA et par le Gouvernement français

Total SA s'est engagé 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 Total SA.

## Autres sources de crédits

Le Gouvernement français a mis en place, afin d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche, un mécanisme 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 de la pêche. OFIMER a indiqué que ses paiements reposaient sur les évaluations effectuées par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. OFIMER a versé €4,2 millions (£2,9 millions) à des demandeurs du secteur de la pêche et €2,1 millions (£1,4 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 (£6,9 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 du Fonds de 1992 à effectuer au titre du sinistre de l'*Erika*.

En juillet 2000, il a décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient quant au 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 d'octobre 2003 du Comité exécutif, l'Administrateur a déclaré que bien que de grandes incertitudes continuaient de régner quant au montant total des demandes établies, elles étaient moindres qu'en avril 2003 et qu'il allait donc 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, en décembre 2003, qu'il y avait une marge suffisante pour permettre au Fonds de 1992 de commencer à effectuer des paiements à l'État français. Le Fonds de 1992 a effectué à ce dernier un premier paiement de €10,1 millions (£7 millions) pour la demande subrogée de l'État français au titre des paiements supplémentaires versés aux demandeurs du secteur du tourisme. En octobre 2004, le Fonds de 1992 a versé à l'État français €6 millions (£4,2 millions) de plus au titre des paiements supplémentaires effectués par ce dernier dans le cadre du mécanisme visant à procéder à des versements d'urgence aux demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture et de la production de sel gérés par OFIMER. En décembre 2005, le Fonds de 1992 a versé €15 millions (£10 273 870,87) à l'État français pour les frais engagés par les autorités françaises pour les opérations de nettoyage. Des paiements supplémentaires devraient être effectués à ce titre en 2006, à mesure que diminuera le montant que risque de devoir payer le Fonds au titre des autres demandes d'indemnisation.

## Bureau des demandes d'indemnisation

La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation destiné à faire office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation.

Une cinquantaine d'experts sont intervenus dans l'étude des demandes d'indemnisation concernant les opérations de nettoyage, la pêche, la mariculture et le tourisme.

Le Bureau a été fermé le 31 juillet 2004 mais son administrateur continue de traiter les questions en suspens à partir de son bureau de Lorient.

## Traitement des demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2005, 6 984 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €208 millions (£143 millions). À cette date, 95 % des demandes avaient été évaluées. Quelque 800 demandes, d'un montant total de €24,8 millions (£17 millions), avaient été rejetées.

Des indemnités avaient été versées au titre de 5 631 demandes pour un montant total de €116,3 millions (£76,7 millions), dont €12,8 millions (£8,8 millions) avaient été pris en charge par la Steamship Mutual et €103,5 millions (£67,9 millions) par le Fonds de 1992.

Le tableau au verso présente 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 conclusions de ces enquêtes sont récapitulées dans le Rapport annuel 2001, pages 118 et 119.

**BILAN DES DEMANDES PRÉSENTÉES AU 31 DÉCEMBRE 2005**

| Catégorie | Demandes déposées | Demandes évaluées | Demandes rejetées | Paiements effectués | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Nombre de demandes | Montants € |
| Mariculture et ostréiculture | 1 006 | 1 001 | 89 | 844 | 7 758 232 |
| Gisements de coquillages | 530 | 527 | 109 | 370 | 889 189 |
| Bateaux de pêche | 319 | 318 | 29 | 282 | 1 099 551 |
| Entreprises de transformation | 51 | 50 | 6 | 43 | 976 832 |
| Tourisme | 3 691 | 3 669 | 441 | 3 195 | 75 291 978 |
| Dommages aux biens | 711 | 440 | 98 | 330 | 2 059 060 |
| Opérations de nettoyage | 149 | 140 | 13 | 122 | 21 605 370 |
| Divers | 527 | 480 | 29 | 446 | 6 659 618 |
| **Total** | **6 984** | **6 625** | **814** | **5 631** | **116 339 830** |

Un juge d'instruction de Paris mène une enquête au pénal sur la cause 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 chargés du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification (RINA) et l'un des responsables de RINA l'ont également été. En décembre 2001, la société Total SA et certains de ses dirigeants ont été mis en examen 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. Le procès devrait se dérouler courant 2006.

À la demande de certaines parties, le tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire sur la cause du sinistre. Les experts ont remis leur rapport fin novembre 2005. Selon leurs conclusions, ce qui est arrivé à l'*Erika* était inévitable en raison de la forte corrosion des structures intérieures des citernes-ballast n° 2 qui se sont, de ce fait, affaissées dès que le navire a rencontré du gros temps. Les experts ont indiqué que le niveau de corrosion dépassait très largement les normes acceptables pour une société de classification et contredisait les mesures d'épaisseur des parois intérieures des citernes auxquelles avait procédé la société de classification RINA en 1997 et, surtout en 1998. Une fois que les lisses de pont et les parties supérieures des cloisons transversales des citernes-ballast n° 2 s'étaient affaissées, personne, compte tenu de l'état de la mer à ce moment, n'aurait pu faire quoi que ce soit pour donner un cours différent aux évènements.

Les experts ont indiqué qu'il aurait été impossible de déceler le niveau de corrosion lors de l'inspection du navire effectuée par Total SA, ni au moment du chargement de celui-ci à Dunkerque avant son dernier voyage et que les procédures d'inspection des autres grandes compagnies pétrolières ni un contrôle effectué par l'État du port n'auraient fait apparaître le problème. En revanche, ce n'était pas le cas, selon eux, de Tevere Shipping (le propriétaire immatriculé) et de Panship (la société gestionnaire), qui ont supervisé la cinquième visite spéciale du navire à Bijela (Croatie) en 1998, ni de RINA qui a effectué les visites à Bijela et à Augusta en 1999.

L'Administrateur se propose d'examiner le rapport des experts judiciaires avec l'aide des propres experts du Fonds de 1992 et rendra compte au Comité exécutif en 2006.

## Actions en recours engagées par le Fonds de 1992

Bien que, tant que les enquêtes sur la cause du sinistre ne seront pas achevées, le Fonds de 1992 ne puisse pas décider définitivement s'il conviendrait d'intenter des actions récursoires pour recouvrer les indemnités qu'il aura versées et, dans l'affirmative, de déterminer les parties contre lesquelles ces actions seraient engagées, le Comité exécutif a étudié, en octobre 2000, la question de savoir s'il y lieu que le Fonds prenne les mesures nécessaires pour empêcher la prescription de ses droits. Le Comité 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 récursoires, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de trois ans, contre les parties ci-après:

- Tevere Shipping Co Ltd (propriétaire immatriculé de l'*Erika*)
- Steamship Mutual (assureur en responsabilité de l'*Erika*)
- Panship Management and Services Srl (exploitant de l'*Erika*)
- Selmont International Inc (armateur affréteur de l'*Erika*)
- TotalFinaElf SA (société de holding)
- Total Raffinage Distribution SA (chargeur)
- Total International Ltd (vendeur de la cargaison)
- Total Transport Corporation (affréteur au voyage de l'*Erika*)
- RINA Spa/Registro Italiano Navale (société de classification)

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 d'octobre 2002 du Comité exécutif, l'Administrateur a été informé du fait 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 récursoire, à titre conservatoire, contre le Bureau Veritas et cette action a également été intentée devant le tribunal de grande instance de Lorient le 11 décembre 2002.

Aucun fait nouveau n'est intervenu dans le cadre de ces actions en 2005.

Comme indiqué plus haut, le Directeur adjoint du CROSS et trois officiers de la marine française, entre autres, ont été mis en examen au pénal. Si leur culpabilité était établie, le Fonds de 1992 serait fondé à introduire une action en recours contre l'État français, mais tant que le procès au pénal n'aura pas eu lieu, il 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 10 ans. Pour les questions engageant 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.

## Demandes déposées par les producteurs de sel

Des efforts ont été faits pour réduire au minimum l'impact du déversement sur la production de sel dans les marais salants de Loire-Atlantique et de Vendée, et plusieurs 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 et du manque à produire dû au report de la campagne 2001. Des

demandes ont également été présentées au titre du coût de la restauration des étangs salés de Guérande en 2001.

Les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient estimé qu'il était possible de produire du sel en 2000 mais que, par suite de l'interruption due à l'interdiction de prise d'eau, le rendement maximum aurait représenté 20 % de celui escompté cette année-là. Des indemnités ont été versées à titre provisoire aux demandeurs sur la base de 80 % de manque à produire.

S'agissant de la production de sel à Noirmoutier, le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient également estimé qu'il était possible de produire du sel en 2000, mais que le rendement maximum aurait représenté 30 % de celui escompté cette année-là. Des indemnités ont été versées à titre provisoire aux producteurs de sel sur la base de 70 % de manque à produire. Quatre-vingts producteurs ont accepté l'évaluation du Fonds et cinq autres ont engagé des actions en justice.

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. L'expert a présenté son rapport à la fin décembre 2004. Il y concluait que la production de sel aurait été possible en 2000 mais que, par suite des interdictions imposées, le rendement maximum aurait oscillé entre 4 et 11 % de la production normale.

Au vu des conclusions de l'expert judiciaire, le Fonds de 1992 a pris contact avec les demandeurs aux fins d'étudier la possibilité de parvenir à des règlement à l'amiable. Des règlements ont été négociés avec 22 producteurs de sel de Guérande sur la base d'une perte de production de 95 %. Cent quarante producteurs de cette région ont fait valoir leurs demandes en justice.

## Prescription

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation à faire valoir auprès du propriétaire du navire et de son assureur s'éteignent si une action en justice n'est pas 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 durant ce délai, conformément aux formalités requises par le tribunal saisi d'une action contre le propriétaire du navire ou son assureur (article 6). 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 le sinistre.

En septembre 2002, le Fonds de 1992 a informé par lettre de la question de la prescription chacune des personnes qui avaient déposé une demande au Bureau des demandes d'indemnisation et avec lesquelles aucun accord n'avait encore été conclu à cette date. De plus, le Fonds de 1992 a organisé une série de présentations devant les chambres de commerce et d'industrie de Quimper, Saint-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 qu'afin d'éviter tout risque de prescription, les demandeurs considèrent que ce délai a commencé à courir à la date du sinistre - à savoir le 12 décembre 1999. 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, et dont les demandes n'avaient pas fait l'objet d'un accord, 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 des poursuites en justice vers la fin du mois de décembre 2002 ou pendant le premier semestre

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 cette période 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 actions en justice, et pour lesquelles le délai de prescription était venu à expiration après la session de février 2003 du Comité, ont fait l'objet d'un accord à l'amiable.

Un certain nombre de demandeurs n'ont pas engagé d'action en justice contre le Fonds de 1992 avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, se bornant à former des demandes contre le propriétaire du navire et la Steamship Mutual dans le cadre d'action en limitation. Le Fonds a été informé officiellement de ces actions par le liquidateur du fonds de limitation. Toutefois, comme indiqué ci-dessus, le demandeur doit, pour empêcher qu'une demande d'indemnisation ne soit frappée de prescription à l'égard du Fonds, intenter une action en justice contre ce dernier dans les six ans à compter de la date du sinistre, à savoir au plus tard le 12 décembre 2005. Début décembre 2005, le Fonds a écrit à tous ces demandeurs pour appeler leur attention sur le délai de prescription de six ans. À la suite de quoi, un pêcheur a introduit une action pour une demande d'indemnisation de quelque €50 000 (£33 000) au titre du manque à gagner en 2000.

## Actions en justice

Le Conseil général de Vendée et un certain nombre d'autres instances, tant publiques que privées, ont intenté des actions devant divers tribunaux contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, des sociétés du groupe Total SA et d'autres parties, 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. Le Fonds de 1992 a demandé à être autorisé à se porter partie dans les procédures. À ce jour, seules des audiences concernant des points de procédure ont eu lieu.

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, la Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc, le fonds de limitation dont il est question ci-dessus et le Fonds de 1992, réclamant un montant de €190,5 millions (£131 millions).

Quatre sociétés appartenant au Groupe Total SA ont introduit des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, le Fonds de 1992 et d'autres parties leur demandant une somme de €143 millions (£98 millions).

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 incombaient en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Steamship Mutual avait versé €12 843 484 (£8,8 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 que l'assureur du propriétaire du navire aurait versé au-delà du montant de limitation.

Des demandes se chiffrant au total à €497 millions (£341 millions) ont été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire, constitué par la Steamship Mutual. Cette somme englobe les demandes formées par l'État français et par Total SA. Cependant, la plupart de ces demandes, autres que celles de l'État français et de Total SA, 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.

Sept cent quatre-vingt-seize demandeurs ont engagé des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Au 31 décembre 2005, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 426 de ces demandeurs. Le tribunal s'était prononcé sur 57 demandes d'indemnisation. Les actions engagées par 313 demandeurs (dont 145 paludiers) étaient toujours en instance. Le montant total des demandes en instance, hors les demandes de l'État français et de Total SA, était de €63 millions (£43 millions).

Le Fonds de 1992 poursuivra les discussions avec les demandeurs dont les demandes ne sont pas frappées de prescription afin d'aboutir, s'il y a lieu, à des règlements à l'amiable.

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

Cinquante-sept jugements ont été prononcés par différents tribunaux français dont la plupart ont été rendus en faveur du Fonds de 1992. Ces jugements portaient essentiellement sur des questions de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner subi par des personnes dont les biens n'avaient pas été pollués (dit 'préjudice économique pur').

Comme indiqué à la section 11.2, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont adopté des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. S'agissant des demandes au titre de préjudices économiques purs, ces critères peuvent se résumer comme suit.

> Les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs ne sont recevables que si elles portent sur des pertes ou des dommages causés par une contamination. Le point de départ est la pollution et non pas l'événement lui-même.
>
> Pour qu'un préjudice économique pur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande n'est pas jugée recevable pour la seule raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures. Pour établir l'existence d'un lien de causalité, on prend en considération les éléments suivants:
>
> - la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la zone contaminée
> - le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte
> - la possibilité pour le demandeur de disposer d'autres sources d'approvisionnement ou de débouchés commerciaux
> - le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.
>
> Le Fonds de 1992 tient également compte de la mesure dans laquelle le demandeur a pu atténuer sa perte.
>
> Pour ce qui est du secteur du tourisme, une distinction est établie entre a) les demandeurs qui vendent des biens ou des services directement aux touristes et dont les entreprises sont directement atteintes par une baisse de la fréquentation touristique 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 est estimé que, dans cette deuxième catégorie, le lien de causalité entre la contamination et les pertes alléguées par les demandeurs n'est généralement pas suffisamment étroit. Les demandes de ce type ne seront donc normalement pas considérées comme recevables dans leur principe.
>
> Une demande pour un préjudice économique pur est évaluée en fonction des résultats financiers effectivement obtenus par le demandeur lors de périodes

comparables d'années antérieures à l'événement. L'évaluation n'est pas fondée sur des chiffres prévisionnels. Il est tenu compte des circonstances particulières propres au demandeur et de tous les éléments de preuve qui sont présentés. Le critère est de savoir si l'activité commerciale du demandeur dans son ensemble a enregistré une perte économique à la suite de la contamination.

Toute économie effectuée sur les frais généraux ou sur d'autres dépenses courantes qui n'ont pas été encourues du fait de l'événement doit être déduite des pertes subies par le demandeur.

Dans certains cas, les tribunaux ont appliqué les critères de recevabilité définis par le Fonds; dans d'autres cas ils se sont bornés à en tenir compte. Ils ont aussi déclaré en certaines occasions qu'ils n'étaient pas liés par les critères arrêtés par le Fonds et que la recevabilité devait être établie en appliquant la législation française, mais sont parvenus aux mêmes conclusions que le Fonds qui a rejeté les demandes d'indemnisation quand la condition de causalité entre l'événement et le dommage n'était pas remplie.

Le Fonds de 1992 a interjeté appel de 11 jugements et cinq demandeurs ont également fait appel. On trouvera ci-après un résumé de certains jugements prononcés en 2005 qui ont été défavorables au Fonds de 1992 mais n'ont pas tous fait l'objet d'appel de la part de ce dernier, ainsi que des jugements défavorables à des demandeurs qui ont fait appel. Sont signalés également des jugements susceptibles de présenter un intérêt général[10].

Il était indiqué dans le Rapport annuel pour 2004 qu'à l'heure où ce rapport était mis en forme, un certain nombre de jugements n'avaient pas donné lieu à appel de la part des demandeurs. Exception faite des jugements présentés ci-après, les demandeurs n'ont pas interjeté appel.

Tous les jugements défavorables au Fonds de 1992 sont signalés dans les documents soumis au Comité exécutif et peuvent être consultés sur le site web des FIPOL (www.iopcfund.org).

**Tribunal de commerce de Lorient et cour d'appel de Rennes**

En décembre 2003, le tribunal de commerce de Lorient s'est prononcé sur quatre demandes dans les secteurs du tourisme et de la pêche qui avaient été rejetées par le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992.

L'une de ces demandes, d'un montant de €10 671 (£7 300), portait sur 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 pas pu l'être par suite des répercussions négatives du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande au motif qu'elle ne répondait pas aux critères de recevabilité établis par le Fonds puisqu'il s'agissait d'une 'demande de deuxième degré du secteur du tourisme'.

Dans son jugement, le tribunal de commerce a déclaré avoir pour fonction de déterminer s'il y avait 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 pour autant 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 le montant réclamé au titre de la perte de revenus locatifs.

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 ostréiculteur du Morbihan. Le Fonds de 1992 avait 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



[10] *Des jugements ont également été prononcés contre le propriétaire du navire et la Steamship Mutual. Pour alléger le texte, il n'est question ici que du Fonds de 1992.*

Fonds, le tribunal de commerce 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 et, s'il en était ainsi, pour évaluer le préjudice.

Le Fonds de 1992 a fait appel des quatre jugements.

La cour d'appel, dans un jugement rendu en mai 2004, a rejeté l'appel interjeté par le propriétaire d'un bien situé dans la région qui devait être loué à d'autres entreprises. Tout en estimant que les critères avancés par le Fonds de 1992 ne liaient pas les tribunaux nationaux, la cour d'appel a considéré que le demandeur n'avait pas démontré qu'il y avait un lien suffisant de causalité entre l'événement en question et le dommage allégué, et n'avait pas davantage prouvé qu'il s'était produit un quelconque dommage. Le demandeur n'a pas fait appel du jugement de la cour.

Dans un jugement rendu en mai 2005, la cour d'appel a rejeté la demande présentée par une personne vendant et louant des machines destinées à la fabrication de crème glacée. Le tribunal a déclaré qu'il était compétent pour interpréter la notion de 'dommage par pollution' au regard des Conventions de 1992 et l'appliquer aux affaires examinées. Le tribunal a considéré que le dommage allégué était de source indirecte, et qu'il n'était pas certain que les difficultés concernant la commande et la vente du matériel destiné à fabriquer ou distribuer des crèmes glacées étaient directement causées par la pollution, mais qu'étant donné la nature particulière du produit à vendre, ces difficultés pouvaient avoir d'autres causes, comme les conditions météorologiques, la situation géographique et l'état du marché. La cour d'appel a estimé que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il existait un lien de causalité suffisant entre la perte alléguée et le sinistre de l'*Erika*, pas plus qu'il n'avait prouvé qu'une perte avait été subie.

En mai 2005, la cour d'appel a également prononcé des jugements concernant des demandes présentées par le propriétaire d'un hôtel situé à Carnac et par un ostréiculteur du Morbihan dans lesquels elle déclarait que les critères de recevabilité du Fonds de 1992 ne liaient pas les tribunaux nationaux, mais pouvaient cependant constituer une référence d'ordre indicatif pour le juge national. Le tribunal a indiqué que, dans les deux affaires, le différend se rapportait à la question de savoir si les pertes subies en 2001 étaient dues à la pollution, qui était survenue vers la fin de 1999, ce qui était un point de fait nécessitant une enquête technique sur la base des éléments de preuve fournis par les parties. La cour d'appel a confirmé les décisions du tribunal de commerce selon lesquelles les demandes d'indemnisation étaient recevables en principe ainsi que la désignation d'experts. La cour d'appel a modifié le mandat des experts de telle sorte qu'ils établissent si les pertes subies par l'hôtel provenaient d'une diminution du nombre de voyageurs, en particulier des hommes et femmes d'affaires et des clients étrangers, et si les pertes enregistrées par l'ostréiculteur résultaient d'une méfiance durable des consommateurs envers les fruits de mer, notamment les huîtres, en raison de la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika* ou si elles avaient d'autres causes. La cour d'appel a renvoyé les affaires devant le tribunal de commerce de Lorient qui devrait se prononcer début 2006.

**Tribunal de commerce de Lorient**

**Supermarchés et hôtel**

Le propriétaire d'un supermarché à Quiberon et le propriétaire d'un hôtel à Carnac avaient présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à €50 217 (£35 000) et €108 740 (£75 000) respectivement, au titre des pertes qu'ils auraient subies en 2000 et 2001 du fait du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds avait évalué les demandes à €27 088 (£19 000) et €50 414 (£35 000) respectivement, s'agissant des pertes subies en 2000 mais avait rejeté les demandes relatives aux pertes de 2001 au motif qu'il n'existait pas un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution par les hydrocarbures née du sinistre de l'*Erika*.

Le propriétaire d'un supermarché à Belle-Île avait déposé des demandes d'indemnisation d'un montant de €127 949 (£87 900) et €68 000 (£46 700) respectivement, pour des pertes qu'il aurait subies en 2000 et 2001 en raison du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait évalué les pertes pour 2000 à €77 159 (£53 000) et celles pour 2001 à €11 840 (£8 100).

En octobre 2005, le tribunal s'est prononcé au sujet de ces demandes d'indemnisation, déclarant dans ses jugements qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds et qu'il appartenait au tribunal d'interpréter le concept de 'dommage par pollution' énoncé dans les

*Zone touchée par le sinistre de l'Erika*

Conventions de 1992 et de l'appliquer à chaque demande en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre l'événement et les dommages. Le tribunal a ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de verser aux demandeurs les indemnités évaluées par le Fonds. Étant donné que les faits n'avaient pas été établis, le tribunal a chargé un expert judiciaire de déterminer si le chiffre d'affaires avait diminué en 2000 et 2001 par rapport aux années précédentes et de démontrer s'il existait un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et le sinistre de l'*Erika*.

En octobre 2005, le Fonds a proposé aux demandeurs de leur payer les montants évalués par ses soins sans recevoir de leur part de réponse à sa proposition.

**Tribunal de commerce de Rennes**

**Un pêcheur et son association**

Un pêcheur avait soumis une demande de €8 027 (£5 500) se rapportant à un manque à gagner dû au sinistre de l'*Erika*. Le demandeur avait accepté l'évaluation faite par le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et la Steamship Mutual pour un montant de €1 357 (£930). Le demandeur avait reçu deux versements à titre provisoire pour un montant total de €1 085 (£740) et signé un reçu et un quitus concernant cette somme, le montant restant dû étant de €272 (£160). Avant que le dernier versement ait été effectué, il a engagé une action contre le Fonds, alléguant que l'accord conclu avec le Fonds de 1992 n'était pas valable, demandant une indemnisation au titre des pertes s'élevant au total à €6 942 (£4 000).

Une association de demandeurs s'est associée à la procédure judiciaire à l'appui du demandeur, lequel est membre de l'association. Celle-ci n'a pas déposé de demande spécifique au titre de pertes ou dommages causés par le sinistre de l'*Erika*, mais a réclamé au Fonds de 1992 la somme symbolique de €1 (£0,7) pour dommages non définis.

Dans un jugement rendu en mars 2005, le tribunal de commerce a rejeté la demande du demandeur concerné. Le tribunal a considéré qu'en signant un reçu et un quitus le demandeur avait accepté les modalités de l'accord proposé et conclu un accord de règlement valable au regard de la législation française. Le tribunal a déclaré que les reçus et quitus constituaient à tous égards des accords de

règlement valables et étaient considérés par le Code civil français comme des contrats par lesquels les parties mettaient fin à un différend existant ou empêchaient un différend de naître. Le tribunal a donc conclu que l'accord entre le demandeur concerné et le Fonds était valable et a débouté le demandeur, précisant que celui-ci n'avait droit à aucune indemnité supplémentaire au-delà du solde du montant de règlement. Il a été indiqué que l'association de demandeurs n'avait subi aucun dommage relevant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et la demande de l'association a été jugée irrecevable. Le tribunal a également déclaré que les actions du demandeur concerné et de l'association étaient excessives et il leur a ordonné de verser au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds un montant symbolique de €1.

Le demandeur concerné et l'association ont fait appel de ce jugement.

**Location de meublés et crêperie**
Un demandeur du Finistère avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €77 467 (£52 000) au titre du manque à gagner qu'il aurait subi en 2000 et 2001 dans le cadre de deux activités commerciales, à savoir la location de meublés aux touristes et l'exploitation d'une crêperie. Le Fonds de 1992 avait évalué la demande correspondant à l'année 2000 à €13 819 (£9 000), alors que le montant réclamé était de €29 367 (£19 893), et avait rejeté la demande pour 2001 au motif que le sinistre de l'*Erika* n'avait pas eu d'effet négatif sur le tourisme dans la région en 2001 et qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre la perte qui aurait été subie en 2001 et la pollution provenant du sinistre de l'*Erika*.

Dans un jugement rendu en juin 2005, le tribunal s'est déclaré d'accord avec l'évaluation qu'avait effectuée le Fonds de 1992 des pertes enregistrées en 2000. Le tribunal a néanmoins estimé que le montant réclamé pour 2001 semblait certes exagéré, mais qu'il n'était pas déraisonnable d'admettre que l'effet psychologique de la pollution causée par le sinistre de l'*Erika* ait pu influer sur la saison touristique de 2001. Le tribunal a toutefois déclaré qu'il ne disposait pas d'éléments suffisants pour pouvoir évaluer le montant des pertes pour 2001. Il a demandé aux experts du Fonds d'évaluer la demande d'indemnisation correspondant à cette année-là en ce qui concernait les deux activités commerciales. Les experts du Fonds de 1992 ont évalué la demande conformément à la requête du tribunal et le Fonds proposera un accord de règlement au demandeur.

**Ports de pêche**
Une chambre de commerce avait soumis une demande d'un montant de €16 470 (£11 000) au titre d'un surcroît de dépenses encourues du fait du sinistre de l'*Erika*. Sur le montant réclamé, €1 703 (£1 151) concernaient une série d'analyses d'eau de mer visant à vérifier la pollution par les hydrocarbures survenue dans les ports le long de la côte du Finistère sud, et €13 589 (£9 184) concernaient les coûts liés à une consommation accrue d'eau potable utilisée pour nettoyer les étals d'un marché de poisson à la criée. La demande avait été évaluée par le Fonds de 1992 à €7 065 (£4 800), dont €1 093 (£740) concernaient les analyses d'eau de mer et €4 789 (£3 236) la consommation accrue d'eau potable. Dans son évaluation, le Fonds avait exclu le coût des analyses d'eau de mer qui avaient été réalisées dans deux ports situés hors de la zone polluée.

Dans un jugement rendu en juin 2005, le tribunal s'est déclaré d'accord avec l'évaluation qu'avait effectuée le Fonds de 1992 de la partie de la demande concernant la consommation accrue d'eau potable. En ce qui concerne les analyses d'eau de mer, le tribunal a toutefois noté que les autorités avaient donné des instructions pour que ces analyses soient effectuées tout au long de la côte du Finistère sud. Le tribunal a estimé que les analyses d'eau de mer effectuées dans les ports de la région ne devaient pas être écartées même si les hydrocarbures n'avaient pas finalement touché ces ports. Le tribunal a estimé que les analyses y étaient justifiées et auraient dû être couvertes par l'évaluation. Il a donc demandé aux parties de réévaluer la demande dans ce sens.

Les experts du Fonds de 1992 ont réévalué la demande en ce qui concerne les analyses d'eau de mer en tenant compte de la décision du tribunal sur ce point et un accord de règlement a été conclu avec le demandeur.

**Demande d'indemnisation déposée par un étudiant qui n'avait pas obtenu l'emploi qu'il escomptait**
Une demande d'indemnisation au titre d'un manque à gagner d'un montant de €978 (£670)

avait été présentée par un étudiant qui, contrairement à 1998 et 1999, n'avait pas été employé pendant l'été 2000 dans un terrain de camping de Névez (département du Finistère) en qualité d'aide-cuisinier. Cette demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif qu'il n'y avait pas de lien de causalité suffisant entre la perte alléguée et la pollution par les hydrocarbures due au sinistre de l'*Erika*.

L'étudiant a engagé des poursuites judiciaires en arguant que, si le sinistre de l'*Erika* n'avait pas eu lieu, il aurait été employé comme les années précédentes sur le terrain de camping en question. Il a soutenu que puisqu'il vivait à Névez où se trouvait le terrain de camping, il ne pouvait concevoir d'aller travailler ailleurs puisque que les frais que cela aurait supposé auraient absorbé l'essentiel de son salaire. Il a également fait observer que les travailleurs saisonniers étant engagés plusieurs mois à l'avance, au moment où il était apparu que la saison touristique 2000 souffrirait de la pollution par les hydrocarbures, il était trop tard pour qu'il puisse trouver un autre emploi.

Dans le cadre de la procédure, le Fonds de 1992 a fait valoir que la demande ne répondait pas aux critères de recevabilité du Fonds et que, de toute façon, en tant que travailleur saisonnier, l'étudiant aurait dû pouvoir trouver un travail hors de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures.

Le tribunal a noté que le terrain de camping se situait dans la zone polluée et que son activité avait été fortement affectée par le déversement d'hydrocarbures. Il a donc conclu que l'activité de l'étudiant sur le terrain de camping relevait étroitement de l'économie de la zone touchée, qu'en tant qu'étudiant il était fortement tributaire de cet emploi et qu'il n'aurait pu en prendre un autre en qualité d'aide-cuisinier puisque cela l'aurait obligé à quitter l'endroit où ses parents vivaient et qu'il ne lui aurait donc pas été possible de trouver un autre emploi du même genre. Le tribunal a donc accepté la demande et ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser le montant réclamé de €978 (£670) plus les intérêts et une somme de €3 000 (£2 000) au titre des dépenses engagées. Le tribunal a également décidé que le jugement était immédiatement applicable qu'il y ait ou non appel.

À sa session d'octobre 2005, le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait examiné la question de savoir s'il devait faire appel de ce jugement. Le Comité a pris note des considérations qu'avait exprimées auparavant le Comité exécutif du Fonds de 1971 sur la question dans le cadre des sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Braer*, et des considérations exprimées par le 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1971. Lorsqu'en juin 1993, le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait examiné certaines demandes nées des sinistres de l'*Aegean Sea* et du *Braer* soumises par des employés d'usines de transformation de poisson, d'élevages de moules ou d'installations de purification des coquillages, qui avaient été mis au chômage partiel ou licenciés, il avait estimé que les préjudices subis par les employés résultaient plus indirectement de la contamination que les pertes des sociétés ou des personnes travaillant à leur propre compte, puisque les préjudices subis par les employés résultaient des répercussions du déversement sur leurs employeurs, qui avaient dû réduire leurs effectifs. Il avait été fait référence au fait que, même si le Comité exécutif du Fonds de 1971 avait accepté à une session antérieure des demandes concernant des usines de transformation de poisson, il avait été estimé que les pertes subies par les employés étaient moins directes que les pertes subies par les entreprises de transformation. Le Comité avait conclu que ces pertes ne pouvaient être considérées comme 'des dommages causés par la contamination' et ne relevaient donc pas de la définition du 'dommage par pollution'.

Lorsque cette question avait été examinée par le Fonds de 1971, les avis divergeaient au sein du Comité exécutif comme du Groupe de travail intersessions. D'une part on avait soutenu que les préjudices subis par les employés licenciés résultaient plus indirectement de la contamination que les pertes subies par les entreprises et les travailleurs indépendants et que ces préjudices ne pouvaient être considérés comme des dommages dus à la contamination. D'autre part il avait été suggéré que le critère décisif devrait être de savoir si l'activité en question avait été affectée par le déversement et non par la structure de l'entreprise. Au cours des débats au sein du Groupe de travail, certaines délégations avaient soutenu que la décision prise par l'employeur de licencier du personnel devait être considérée comme une mesure visant à minimiser ses pertes et que les préjudices subis par les employés devraient donc être considérés comme des 'préjudices ou dommages causés par des mesures de sauvegarde'

ouvrant droit à l'indemnisation en vertu de l'article I.6 de la Convention sur la responsabilité civile. Comme indiqué plus haut, le Comité exécutif avait décidé que les demandes formées par des employés dans cette situation n'étaient pas recevables, et que telle avait donc été la politique suivie par les FIPOL. L'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé, en juin 1996, que les critères établis par le Comité exécutif du Fonds de 1971 devaient être appliqués par le Fonds de 1992 au moment de déterminer la recevabilité des demandes.

À la session d'octobre 2005 du Comité, l'Administrateur a déclaré que la question clé était de déterminer s'il existait un lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et les pertes subies par les employés qui avaient été licenciés ou mis au chômage partiel et avaient donc subi ce que l'on appelle un 'préjudice économique pur' (c'est-à-dire une perte économique subie par des personnes dont les biens n'avaient pas été pollués par les hydrocarbures).

Au cours des débats du Comité en octobre 2005, certaines délégations qui, lors de l'examen effectué par le Comité exécutif du Fonds de 1971 dans le cadre des sinistres antérieurs, puis de l'examen mené par le 7ème Groupe de travail intersessions, s'étaient exprimées en faveur d'une reconnaissance des demandes formées par des employés, ont réaffirmé qu'à leur avis les demandes déposées par des employés qui avaient été licenciés devraient être recevables en principe. Ces délégations estimaient toutefois qu'il y avait lieu de distinguer les travailleurs qui bénéficiaient d'un contrat d'emploi de ceux qui avaient simplement bon espoir d'obtenir un emploi. On a fait valoir que l'étudiant relevait de cette deuxième catégorie, que le lien de causalité entre la perte subie et la pollution était insuffisant et que sa demande était donc irrecevable.

La plupart des délégations ont estimé que, bien que le montant de la demande soit faible par rapport aux dépens qu'un appel serait susceptible d'entraîner, il s'agissait d'une importante question de principe et que pour cette raison il y avait lieu de faire appel. Ces délégations ont estimé que la demande reposant simplement sur l'espoir d'obtenir un emploi, le facteur décisif était l'absence de lien de cause à effet et non pas la question de savoir s'il s'agissait ou non d'une 'demande du secteur du tourisme de deuxième degré'.

Même si l'opportunité de revoir la politique du Fonds en ce qui concerne la recevabilité des demandes déposées par des employés qui avaient été débauchés ou licenciés ne ralliait pas suffisamment de suffrages à ce stade, plusieurs délégations ont fait valoir que les critères de recevabilité du Fonds n'étaient pas gravés dans le marbre et qu'il conviendrait de les revoir de temps à autre pour s'assurer qu'ils restent pertinents et d'actualité.

Le Comité a décidé que la politique du Fonds relative aux demandes concernant les pertes subies par des employés temporairement débauchés, partiellement maintenus au travail, ou licenciés ne devrait pas être modifiée et que le Fonds devrait continuer de rejeter ce type de demandes. L'Administrateur a donc été chargé d'interjeter appel du jugement, ce qui a été fait en novembre 2005.

**Syndicat de paludiers**

Un syndicat de paludiers avait présenté une demande d'indemnisation subrogée d'un montant de €16 327 (£11 200) concernant les sommes avancées par lui à 51 de ses membres au titre des dépenses exceptionnelles engagées pour la remise en état des marais salants en 2001, rendue nécessaire du fait du sinistre de l'*Erika*. Le syndicat avait fait valoir que le début de la production de sel avait été retardée de deux mois par rapport aux campagnes habituelles, en raison de la nécessité de restaurer les marais qui avaient souffert de la prolifération d'animaux et de plantes nuisibles du fait du sinistre. Un rapport d'un professeur du Laboratoire de biologie marine de Nantes avait conclu que cette prolifération n'avait pas été provoquée par le sinistre de l'*Erika* mais par une abondance exceptionnelle de précipitations au cours des campagnes de récolte en 2000 et 2001. Le Fonds avait donc rejeté la demande d'indemnisation.

Dans un jugement prononcé en octobre 2005, le tribunal a considéré que, compte tenu des rapports de l'expert, le demandeur n'avait pas démontré l'existence d'un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution par les

hydrocarbures résultant du sinistre de l'*Erika* et avait rejeté la demande d'indemnisation.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

**Tribunal de commerce de Saint-Brieuc**

**Exploitant d'un terrain de camping**
En septembre 2004, le tribunal s'est prononcé sur une demande d'un montant de €33 265 (£24 000), présentée par l'exploitant d'un terrain de camping situé dans les Côtes d'Armor, c'est-à-dire dans la partie septentrionale de la Bretagne, pour des pertes qui auraient été subies en 2001 par suite du sinistre de l'*Erika*.

L'exploitant de ce terrain de camping avait précédemment soumis une demande au titre de pertes subies en 2000. Cette première demande avait fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de €15 883 (£11 000), qui avait été versé au demandeur par le Fonds de 1992 en décembre 2002. Le Fonds avait estimé que, bien que ce terrain de camping se trouve dans le nord de la Bretagne, c'est-à-dire hors de la zone directement affectée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, ce déversement avait entraîné une perte d'activité commerciale pour la saison 2000. Mais, à quelques exceptions près, il n'était plus resté de pollution sur les plages bretonnes après la fin de la saison 2000. Par conséquent, le Fonds de 1992 avait rejeté la demande présentée au titre de pertes survenues pendant la saison 2001 au motif que toute perte d'activité commerciale subie par l'exploitant de ce terrain de camping pendant cette saison était sans rapport avec la pollution des plages par l'*Erika*.

Le tribunal a néanmoins estimé que la demande était recevable car il considérait que la baisse du chiffre d'affaires en 2001, par rapport à 1999, était imputable au sinistre de l'*Erika* et il a octroyé au demandeur un montant de €26 719 (£18 000).

Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement.

**Tribunal de commerce de Vannes**

**Agence de travail temporaire**
Une agence recrutant des travailleurs temporaires dans les secteurs de l'agriculture et de l'ostréiculture avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €48 198 (£33 100) au titre d'un manque à gagner survenu en 2000. La demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif qu'il n'y avait pas un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution.

Dans son jugement prononcé en juin 2005, le tribunal a estimé que, conformément à la Constitution française, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds primaient sur la législation française. Le tribunal a relevé que pour harmoniser les principes régissant l'indemnisation, les organes directeurs du Fonds avaient arrêté des critères de recevabilité des demandes qui étaient énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation où il était notamment établi que, pour qu'une demande d'indemnisation soit recevable, il fallait qu'un lien suffisant de causalité soit établi entre la pollution et la perte ou le dommage allégué par le demandeur. Dans son jugement le tribunal a estimé que les critères de recevabilité des demandes arrêtés par le Fonds permettaient de déterminer s'il existait un lien de causalité suffisant, à savoir la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la pollution, le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte, la mesure dans laquelle le demandeur disposait d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales et le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.

Le tribunal a noté que l'activité du demandeur concernait plus particulièrement le secteur agricole. Il a estimé que le demandeur n'avait pas démontré que la baisse de son chiffre d'affaires était due au sinistre de l'*Erika* et, pour ce motif, l'a débouté.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

**Crêperie**
Le propriétaire d'une crêperie dans le Morbihan avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €52 806 (£36 300) pour le manque à gagner qu'il aurait subi à cause du sinistre de l'*Erika*. La demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif que le demandeur, ayant acheté la crêperie le 31 mai 2000, soit six mois après le

sinistre de l'*Erika*, était pleinement conscient des conséquences que le sinistre pouvait avoir sur son activité commerciale.

Dans son jugement prononcé en juin 2005, le tribunal a pris note de la position adoptée par les organes directeurs du Fonds de 1992, à savoir que pour qu'une demande d'indemnisation soit recevable il devait exister un lien de causalité suffisant entre la pollution et la perte ou le dommage allégué par le demandeur. Le tribunal s'est référé aux critères de recevabilité établis par les organes directeurs pour les demandes d'indemnisation de préjudices purement économiques. Le tribunal a noté que le demandeur avait acheté son entreprise en sachant pertinemment que le sinistre avait eu lieu et en pleine conscience des conséquences que celui-ci pourrait avoir sur son activité. Le tribunal a estimé que le demandeur n'avait pas prouvé que la baisse de son chiffre d'affaires était la conséquence de la pollution et, pour ce motif, l'a débouté.

Le demandeur a fait appel du jugement.

**Restaurant/crêperie**
Le propriétaire d'un restaurant/crêperie dans le Morbihan avait soumis des demandes d'indemnisation pour un manque à gagner survenu en 2000 et 2001 d'un montant total de €53 748 (£36 900). Les demandes d'indemnisation des pertes subies en 2000, d'un montant de €35 748 (£24 500), portaient sur toute l'année civile. Le Fonds de 1992 avait estimé que le sinistre de l'*Erika* n'avait nui à l'activité touristique que jusqu'au terme de la saison touristique à la fin de novembre 2000 et avait reconnu en principe la recevabilité de la demande pour cette période mais avait rejeté la part de la demande concernant décembre 2000. Il avait évalué la part recevable de la demande à €12 304 (£8 500). Le Fonds avait rejeté une partie de la demande d'indemnisation des préjudices qui auraient été subis en 2001 au motif que le sinistre n'avait pas affecté l'activité commerciale du demandeur cette année-là.

Dans son jugement prononcé en juin 2005, le tribunal a noté que pour harmoniser les principes d'indemnisation, les organes directeurs du Fonds avaient arrêté des critères de recevabilité figurant dans le Manuel des demandes d'indemnisation d'où il ressortait notamment qu'il fallait qu'un lien suffisant de causalité soit établi entre la pollution et la perte ou le dommage allégué par le demandeur.

Le tribunal a estimé qu'en ce qui concernait la demande pour 2000, le demandeur avait le droit d'être indemnisé pour les pertes subies entre janvier et novembre, période qui correspondait à la saison touristique. Le tribunal a accepté l'évaluation de la perte effectuée par le Fonds en considérant que cette évaluation était fondée.

S'agissant de la demande pour 2001, le tribunal a estimé que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi une quelconque perte cette année-là et que le Fonds de 1992 avait, lui au contraire, fourni des preuves montrant que la baisse du chiffre d'affaires en 2001 et 2002 était due à des facteurs étrangers au sinistre de l'*Erika*. Pour ce motif le tribunal a rejeté cette demande.

Le demandeur a fait appel du jugement.

**Poissonnier**
Un poissonnier avait présenté une demande d'indemnisation s'élevant à €5 182 (£3 600) relative au manque à gagner subi en janvier et février 2000 en raison du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds avait évalué cette demande à €5 132 (£3 500), montant qui avait été versé au demandeur. Ce dernier a déposé une demande supplémentaire d'un montant de €8 062 (£5 500) concernant le manque à gagner pour la période allant du 1er mars au 31 octobre 2000. Le Fonds avait évalué cette demande à €476 (£330) étant donné qu'il n'avait pas pris en compte, dans le calcul du manque à gagner pour 2000, le fait que le demandeur avait recruté des employés supplémentaires en août 2000 uniquement. Le demandeur a repoussé cette offre et saisi le tribunal de commerce de Vannes, réclamant une somme de €9 088 (£6 200) concernant 20 % du montant accepté de sa demande initiale et le manque à gagner pour la période allant du 1er mars au 31 octobre 2000 du fait du sinistre de l'*Erika*.

Dans un jugement prononcé en décembre 2005, le tribunal a accepté le calcul des pertes effectué par le demandeur. Le Fonds ne fera pas appel du jugement.

**Tribunal de grande instance de Paris**

**Ostréiculteur**
Un ostréiculteur de la Loire-Atlantique avait engagé une action concernant une demande d'indemnisation d'un montant total de €35 000 (£24 000), pour une baisse des ventes enregistrée au cours de la période allant d'octobre 2000 à avril 2001 et la disparition qui avait suivi de son activité ostréicole du fait du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande au motif qu'il n'existait pas de lien de causalité entre le sinistre de l'*Erika* et les pertes alléguées, étant donné que la demande portait sur une période pendant laquelle aucune interdiction administrative n'avait frappé la récolte maricole dans la région. Le demandeur avait déjà perçu des indemnités de la part du Fonds d'un montant total de €46 148 (£31 700) correspondant aux pertes subies au cours de la période allant de janvier à septembre 2000.

Dans un jugement prononcé en février 2005, le tribunal a estimé que le demandeur avait déjà été dédommagé pour les pertes qu'il avait subies en raison de l'interdiction de récolter les produits maricoles et de la diminution du nombre de visiteurs dans la région touchée par le sinistre de l'*Erika*, ce qui avait fait baisser ses ventes. Le tribunal a soutenu que le demandeur ne pouvait pas démontrer que la diminution des ventes après septembre 2000 et la disparition qui avait suivi de son activité ostréicole étaient imputables au sinistre de l'*Erika* étant donné que les éléments de preuve présentés montraient que le demandeur avait décidé de changer d'activité professionnelle alors que le marché de l'huître avait retrouvé, à partir d'octobre 2000, un niveau de ventes similaire à ce qu'il était avant le sinistre. La demande a été rejetée pour ce motif.

Le demandeur n'a pas interjeté appel du jugement.

**Organisation pour la protection des oiseaux marins**
Une organisation pour la protection des oiseaux avait présenté une demande de €242 041 (£166 000), au titre du coût des opérations de nettoyage des oiseaux pollués par le pétrole sur la côte atlantique française après le sinistre de l'*Erika*. Cette demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif que l'organisation avait déjà été indemnisée par le Gouvernement français dans le cadre du Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence pour les cas de pollution par les hydrocarbures, par Total SA et par des donateurs privés.

Dans un jugement rendu en février 2005, le tribunal a noté que l'organisation avait déjà reçu du Gouvernement français, de Total SA et de donateurs privés un montant total de €1 744 322 (£1,2 million). Le tribunal a affirmé que le Fonds n'était tenu de compenser que les pertes réellement subies et il a conclu que le demandeur n'avait pas démontré qu'il y avait eu des pertes autres que celles déjà indemnisées; il a donc rejeté la demande.

Le demandeur a fait appel du jugement.

**Société de vente de cartes postales**
Une société vendant des cartes postales et des affiches en Bretagne avait présenté une demande de €23 572 (£16 200) concernant un manque à gagner qu'elle aurait subi du fait du sinistre de l'*Erika*. Cette demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif que le demandeur fournissait des biens et des services à d'autres entreprises du secteur du tourisme mais non directement à des touristes, et qu'il n'y avait donc pas de lien de causalité suffisamment étroit entre la pollution et la perte alléguée.

Dans un jugement rendu en février 2005, le tribunal a expressément mentionné les critères du Fonds concernant la recevabilité des demandes au titre de pertes économiques pures. Le tribunal a considéré en particulier que le Fonds avait défini les critères de recevabilité comme exigeant un degré de proximité raisonnable entre la pollution et la perte ou le dommage subi par le demandeur, et qu'il fallait tenir compte de la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la zone contaminée, du degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte, de la possibilité pour le demandeur de disposer d'autres sources d'approvisionnement ou d'autres perspectives commerciales, et du degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.

Le tribunal a noté que le Fonds de 1992 faisait une distinction entre, d'une part, les demandeurs qui vendaient des biens ou des services directement aux touristes et dont les activités étaient directement

affectées par une baisse de la fréquentation touristique dans la région touchée par un déversement d'hydrocarbures et, d'autre part, les demandeurs qui fournissaient des biens ou des services à d'autres entreprises du secteur du tourisme, mais non directement aux touristes. Le tribunal a déclaré que, dans l'affaire en question, le Fonds de 1992 avait considéré que de façon générale il n'y avait pas un degré de proximité suffisant entre la pollution et les pertes qui auraient été subies par les demandeurs et que, normalement, les demandes de ce type ne seraient pas recevables en principe. Le tribunal a noté que le demandeur relevait de cette dernière catégorie puisqu'il ne vendait pas ses marchandises directement aux touristes mais seulement à d'autres entreprises du secteur du tourisme. Le tribunal a relevé en outre que le demandeur ne vendait pas ses produits uniquement à des entreprises de Bretagne mais aussi dans une mesure importante à des entreprises de plusieurs autres régions de France. Le tribunal, estimant que le demandeur ne remplissait pas les conditions donnant droit à une indemnisation telles que fixées par le Fonds de 1992, a donc rejeté la demande.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

**Agent immobilier**

Un agent immobilier avait présenté une demande pour un montant de €115 036 (£79 000) au titre d'un manque à gagner dû à une diminution des locations annuelles et saisonnières et à une baisse des ventes de biens immobiliers dans la zone touchée qui auraient eu pour origine le sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande d'indemnisation s'agissant de la diminution des activités de location annuelle et de la baisse des ventes de biens immobiliers au motif que le sinistre de l'*Erika* n'avait pas eu d'incidence à long terme sur l'activité économique de la région et que la décision de clients potentiels de prendre une location à l'année ou d'acheter un bien avait été seulement retardée en raison des opérations de nettoyage. La demande au titre des pertes subies en ce qui concerne la location saisonnière à la suite du sinistre avait été évaluée par le Fonds de 1992 à €9 129 (£6 300), laquelle somme avait été versée au demandeur.

Dans un jugement rendu en février 2005, le tribunal a rejeté la partie de la demande se rapportant à un manque à gagner dû à une diminution des activités de location annuelle. Le tribunal a considéré qu'il n'avait pas été établi que la location annuelle, qui ne représentait que 8 % du chiffre d'affaires du demandeur, était liée à la fréquentation touristique dans la région touchée, et qu'en conséquence la demande d'indemnisation au titre de cette rubrique était irrecevable.

Le tribunal a également rejeté la partie de la demande se rapportant à un manque à gagner dû à une diminution des ventes de biens immobiliers dans la zone touchée, puisque le demandeur n'avait pu prouver que le sinistre de l'*Erika* avait eu un effet durable sur cette activité. Le tribunal partageait l'opinion du Fonds de 1992 selon laquelle l'achat d'un bien immobilier était un investissement à long terme qui pouvait être affecté à court terme par un événement comme le sinistre de l'*Erika*, lequel ne pouvait avoir d'autre effet que de retarder la décision d'acheter un bien en attendant l'achèvement des opérations de nettoyage. Le tribunal a également considéré que la décision d'acheter un bien dépendait directement d'autres facteurs tels que le prix de vente, le niveau des taux d'intérêt et la possibilité d'obtenir des prêts.

Le tribunal a estimé que le demandeur avait droit à une indemnisation d'un montant de €9 129 (£6 300) au titre des pertes résultant de la diminution des activités de location saisonnière, mais qu'aucune décision ne pouvait être prononcée à cet égard puisque le Fonds avait déjà versé cette somme au demandeur.

Le demandeur n'a pas fait appel de ce jugement.

**Construction et vente d'avions ultralégers**

Une demande d'un montant de €142 185 (£97 700) avait été soumise par une entreprise dont la principale activité était la construction et la vente d'avions ultralégers et la vente d'équipement pour ces avions. L'entreprise avait pour activité secondaire le remorquage aérien de banderoles de publicité dans la Loire-Atlantique. La demande concernait le manque à gagner que l'entreprise aurait subi de 2000 à 2003 dans le cadre de cette dernière activité par suite du sinistre de l'*Erika*. Cette demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif que le demandeur fournissait des biens et des services à d'autres entreprises du secteur touristique mais pas directement aux touristes et qu'il n'y avait donc pas un lien suffisant de causalité entre la pollution et la perte alléguée.

Dans un jugement prononcé en septembre 2005, le tribunal s'est reporté expressément aux critères de recevabilité appliqués par le Fonds aux demandes d'indemnisation de pertes économiques pures. Il a noté que le Fonds de 1992 établissait une distinction entre, d'une part, les demandeurs qui vendaient des biens et services directement aux touristes et dont les entreprises étaient directement touchées par une baisse de la fréquentation touristique dans la zone touchée par un déversement d'hydrocarbures et, d'autre part, les demandeurs qui fournissaient des biens et des services à d'autres entreprises du secteur touristique mais pas directement aux touristes. Le tribunal a mentionné le fait que dans ce deuxième cas le Fonds de 1992 estimait qu'il n'y avait généralement pas un degré suffisant de proximité entre la pollution et les pertes alléguées par les demandeurs et que normalement les demandes de ce type ne seraient pas recevables en principe. Le tribunal a déclaré que bien que les tribunaux nationaux ne soient pas liés par les critères de recevabilité établis par le Fonds, ceux-ci pouvaient néanmoins être utilisés comme référence et en tout état de cause ne constituaient pas un obstacle à une indemnisation si un lien de causalité était démontré entre les dommages allégués et la pollution résultant du sinistre de l'*Erika*. Le tribunal a noté que le demandeur avait appuyé sa demande sur l'annulation de contrats de remorquage de banderoles publicitaires sans apporter aucune preuve de ces annulations. Le tribunal a estimé que puisque le demandeur ne vendait pas ses services directement aux touristes mais seulement à d'autres entreprises du secteur touristique (notamment des casinos et des parcs d'attractions), le demandeur n'avait pas prouvé qu'il y avait un lien direct de causalité entre la baisse alléguée de l'activité de remorquage aérien des banderoles et la pollution, pas plus qu'il n'avait démontré que cette pollution avait eu une incidence sur le tourisme au-delà de 2000. Pour ces motifs, le tribunal a rejeté la demande.

Le demandeur a fait appel du jugement.

**Tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon**

**Entreprise de vente au détail de matériel pour sports nautiques**
Une entreprise vendant du matériel pour sports nautiques avait présenté une demande d'un montant de €19 291 (£13 300) pour des pertes subies en 2000 par suite du sinistre de l'*Erika*, dans le cadre de sa double activité de vente de ce matériel à des touristes et à des écoles de voile en Vendée. Le Fonds de 1992 avait évalué à €549 (£370) la demande au titre du manque à gagner résultant de la baisse des ventes aux touristes, mais avait rejeté la demande au titre des pertes dues à la diminution des ventes aux écoles de voile au motif que ces ventes portaient sur des services fournis à d'autres entreprises du secteur du tourisme et non directement aux touristes et au motif qu'il n'existait donc pas un lien de causalité suffisant entre la pollution et les pertes alléguées.

Dans un jugement prononcé en septembre 2005, le tribunal a indiqué qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité définis par le Fonds de 1992. Il a déclaré qu'il appartenait au tribunal d'interpréter la notion de 'dommage par pollution' énoncée dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer à chaque demande en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre l'événement qui avait provoqué le dommage ('le fait générateur') et les pertes subies, et en évaluant l'étendue du préjudice subi par les victimes en fonction des critères du droit français. Le tribunal a soutenu qu'il existait indiscutablement un lien de causalité direct entre la pollution causée par le sinistre de l'*Erika* et les pertes subies et que ces pertes ne pouvaient être contestées. Pour ces motifs, le tribunal a accepté l'intégralité du montant réclamé et ordonné au Fonds d'indemniser le demandeur en conséquence.

Le Fonds de 1992 a fait appel du jugement.

**Activités saisonnières de location**
Le tribunal a prononcé quatre jugements concernant les demandes présentées par des agences immobilières en Vendée pour des préjudices qu'elles auraient subis dans leur activité de location saisonnière d'appartements et de villas meublés en 2000, par suite de la baisse de fréquentation touristique dans la zone touchée par le sinistre de l'*Erika*. Le Fonds avait évalué les pertes de trois de ces demandes pour des montants moindres que les montants réclamés. Il avait rejeté la quatrième demande en estimant que le demandeur n'avait pas apporté la preuve de son préjudice.

Dans les quatre jugements, le tribunal a réitéré les déclarations qu'il avait faites lors des demandes formées par l'entreprise de vente au détail de matériel pour sports nautiques, concernant les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds de 1992 et l'interprétation de la notion de 'dommage par pollution' énoncée dans les Conventions de 1992. Le tribunal a estimé qu'il existait indiscutablement un lien de causalité entre la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika* et le préjudice subi, et que l'évaluation des pertes ne pouvait reposer uniquement sur le nombre de demandes des propriétaires souhaitant louer leurs biens immobiliers reçues par l'agent, mais qu'il fallait également prendre en compte le nombre de semaines durant lesquelles les appartements et les villas étaient loués. Le tribunal a donc accordé à trois des quatre demandeurs l'intégralité du montant réclamé et ordonné l'exécution immédiate des jugements, qu'il soit fait ou non appel. Le tribunal a octroyé €11 696 (£8 000), sur les €25 383 (£17 400) réclamés, au demandeur dont la demande avait été rejetée par le Fonds de 1992.

Avant de décider s'il y avait lieu de faire appel des jugements qui ne portaient pas sur les critères de recevabilité du Fonds mais sur les montants, le Fonds de 1992 a chargé ses experts d'examiner les jugements. Après avoir examiné les jugements, ces derniers ont indiqué que les montants accordés ne leur paraissaient pas raisonnables. Le Fonds a donc fait appel des quatre jugements.

**Tribunal de commerce de Brest**

**Ostréiculteur**
En février 2005, le tribunal de commerce de Brest s'est prononcé sur une demande d'indemnisation d'un montant de €83 265 (£57 200) présentée par un ostréiculteur du Finistère nord. La demande, concernant un manque à gagner qui aurait été subi, avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif qu'il n'existait pas un degré de proximité raisonnable entre la pollution et le préjudice allégué et qu'en tout état de cause, il n'avait été démontré aucune perte.

Dans son jugement, le tribunal a déclaré que, conformément à la Constitution française, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds, primaient sur la législation française. Il a fait remarquer également que le demandeur avait délibérément surévalué ses pertes, que l'activité commerciale était située dans le Finistère nord, c'est-à-dire éloignée de la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures provenant de l'*Erika*, et que le demandeur n'était pas tributaire économiquement de la ressource affectée. Le tribunal a soutenu que la demande ne répondait à aucun des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de pertes économiques pures, arrêtés par le Fonds et a rejeté la demande pour ce motif.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

**Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne**

**Bar**
En mars 2005, le tribunal a prononcé un jugement concernant une demande s'élevant à €53 852 (£37 000) émanant du propriétaire d'un bar.

Le Fonds de 1992 avait jugé recevable et accepté la partie de cette demande relative au manque à gagner et aux frais financiers supplémentaires, évaluant les pertes à €30 292 (£20 800), montant qu'il avait versé au demandeur.

L'autre partie de la demande portait sur les pertes qu'aurait subies le demandeur en rapport avec la vente de son entreprise qui avait, selon ses dires, perdu de la valeur par suite du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait rejeté cette partie de la demande au motif qu'il n'existait pas de lien de causalité suffisant entre la baisse du prix de vente et le sinistre de l'*Erika*.

Le tribunal a soutenu que le manque à gagner et les frais financiers supplémentaires supportés par le plaignant avaient été intégralement dédommagés par le Fonds de 1992 et que le plaignant se trouvait par conséquent dans la situation économique qui aurait été la sienne si le sinistre ne s'était pas produit. Le tribunal, considérant qu'il n'existait pas de lien de causalité entre la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika* et la décision du demandeur de céder son entreprise, a rejeté la demande.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

## Autres jugements

Un certain nombre de demandes ont été rejetées

par les tribunaux au motif que le demandeur n'avait pas apporté la preuve du préjudice subi, comme par exemple dans les jugements prononcés par le tribunal de commerce de Lorient concernant les affaires du grossiste en viande, du bar, du terrain de camping et du sculpteur, et dans le jugement rendu par le tribunal de commerce de Paris concernant l'affaire de l'ostréiculteur. D'autres demandes ont été rejetées car les tribunaux ont estimé qu'il n'y avait pas de lien de causalité suffisant entre le préjudice subi et le déversement d'hydrocarbures causé par l'*Erika* comme, par exemple, dans les affaires du fabriquant de poteaux de signalisation et de la crêperie jugées par le tribunal de commerce de Rennes. Dans certains cas, les tribunaux ont accepté les évaluations des pertes effectuées par le Fonds ou ont évalué les pertes pour un montant très proche des estimations du Fonds, bien que ces estimations étaient sensiblement moins élevées que les montants réclamés. À cet égard, on citera les jugements rendus par le tribunal de commerce de Rennes dans l'affaire de l'ostréiculteur, par le tribunal de commerce de Saint-Brieuc dans l'affaire du terrain de camping, par le tribunal de grande instance de Saint-Nazaire dans les affaires de l'entreprise de vente de matériel de sport, du bien situé sur la plage, et par le tribunal de commerce de Vannes dans les affaires de la crêperie et de l'hôtel/restaurant.

## 14.4 AL JAZIAH 1

*(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)*

Voir les pages 66 et 67.

## 14.5 SLOPS

*(Grèce, 15 juin 2000)*

### Le sinistre

Alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du 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 $m^3$ d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, dont 1 000 à 2 000 $m^3$ auraient été des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, mais on en ignore 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'était agi 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 transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils sont normalement exploités. Le Comité exécutif a noté que cette

*En 2000, à la suite d'une explosion, un incendie s'est déclaré à bord du Slops, une installation flottante de réception de déchets mazoutés, alors qu'il se trouvait dans le port du Pirée (Grèce).*

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. Il a en outre été 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

**Procédures auprès du tribunal de première instance**

En février 2002, deux entrepreneurs grecs ont engagé des actions en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992 pour obtenir réparation à raison de €1,5 million (£1 million) et de €787 000 (£540 000) (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 ordonné au Fonds de 1992 de verser aux entreprises €1,5 million (£1 million) et €787 000 (£540 000) 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).

**Procédures auprès de la cour d'appel**

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 flottantes 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 $m^3$ 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 par mer 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 amarrées 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 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 alors que les opérations de nettoyage avaient considérablement progressé et qu'en tout état de cause ils auraient pu être accusés de contribuer aux dommages 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 amenait à 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, 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 a rendu son jugement en février 2004. Elle a soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et a rejeté les demandes d'indemnisation. La cour a interprété le terme 'navire' d'après la définition énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, c'est-à-dire comme un engin marin transportant des hydrocarbures d'un lieu A à un lieu B.

La cour d'appel a pris en considération les éléments de preuve présentés par le Fonds qui établissaient clairement qu'au moment du sinistre le *Slops* n'était pas exploité en tant que bâtiment de mer ou unité de flottaison aux fins du transport d'hydrocarbures persistants dans ses citernes. La cour a accepté la position du Fonds selon laquelle le *Slops*, initialement construit en tant que navire-citerne, avait effectué son dernier voyage en tant que navire transportant des hydrocarbures, en 1994. La cour a noté également que le *Slops* avait été par la suite vendu à des intérêts grecs qui l'avaient transformé en installation flottante de stockage et de traitement de déchets mazoutés et, qu'à cet effet, on avait retiré l'hélice et plombé le moteur, et que l'Autorité centrale du port du Pirée avait confirmé que le *Slops* était resté en permanence au mouillage depuis mai 1995 sans appareil de propulsion. La cour a évoqué le fait que les autorités grecques compétentes n'avaient pas exigé que le *Slops* soit assuré conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que ceci indiquait également qu'on ne saurait considérer le *Slops* comme un 'navire' en vertu des Conventions de 1992.

**Procédures auprès de la Cour suprême**
Les demandeurs ont interjeté appel auprès de la Cour suprême.

Dans l'argumentation présentée à la Cour suprême, les demandeurs ont fait valoir que le *Slops*, qui par sa construction présentait toutes les caractéristiques d'un navire transportant des hydrocarbures, était au mouillage et avait été utilisé comme une installation flottante de réception et de traitement de produits pétroliers provenant d'autres navires. Ils ont aussi affirmé que par suite d'un incendie une grosse quantité d'hydrocarbures embarqués en vrac en tant que cargaison dans les citernes du navire s'était déversée. Les demandeurs ont soutenu que la cour d'appel avait interprété de façon incorrecte la définition du terme 'navire' dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Selon les demandeurs il est clair que ce terme est défini de façon non seulement à prévenir la pollution mais aussi à indemniser les victimes de pollution par des hydrocarbures et ceux qui contribuent à la prévention d'une telle pollution.

Les demandeurs ont en outre affirmé que la définition du terme 'navire' englobait aussi un engin conçu et construit pour transporter des hydrocarbures et qui, au moment du sinistre, n'effectuait pas de voyages et était (pendant une période plus ou moins longue) immobile, opérant en tant qu'unité de réception et de traitement des hydrocarbures et des résidus d'hydrocarbures et transportant des hydrocarbures dans ses citernes de cargaison. C'était, selon les demandeurs, d'autant plus vrai que l'engin avait à son bord des résidus d'hydrocarbures provenant du transport et faisait courir un risque élevé de pollution dans des zones vitales comme les ports. Les demandeurs ont aussi déclaré que la cour d'appel avait examiné une question qui n'était pas évoquée, considérant qu'elle ne pouvait appuyer l'opinion selon laquelle il y avait, au moment du sinistre, des résidus d'hydrocarbures provenant du dernier voyage du *Slops*. Ils ont également fait valoir que la définition du terme 'navire' introduisait la présomption réfutable de présence de résidus à bord, laquelle n'avait pas été réfutée par le Fonds.

Dans l'argumentation présentée à la Cour suprême, les demandeurs ont donné à entendre que le jugement de la cour d'appel n'était pas juridiquement fondé et contenait une argumentation insuffisante.

En mai 2005, le Fonds de 1992 a déposé auprès de la Cour suprême une argumentation faisant valoir que la cour d'appel avait interprété correctement la définition du terme 'navire' et que le pourvoi devait être rejeté. Le Fonds a repris devant la Cour suprême une grande partie des arguments qui avaient été avancés dans la procédure devant la cour d'appel, faisant valoir qu'il n'était pas possible que les résidus de précédents voyages soient restés à bord, étant donné que le *Slops* avait été transformé en installation flottante de récupération d'hydrocarbures. Le Fonds a également soutenu qu'en tout état de cause, la prétendue présomption réfutable ne s'appliquerait pas dans cette affaire. En outre, le Fonds a attiré l'attention de la Cour suprême sur la Résolution n° 8 évoquée plus haut.

Le Fonds de 1992 a présenté à la Cour suprême l'avis d'expert du Dr Thomas A. Mensah[11]. Dans cet avis, le Dr Mensah a conclu qu'aucun élément ne permettait de penser, que ce soit dans les dispositions et les termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, dans le droit international de la mer ou dans les règles et principes du droit international relatifs à l'interprétation et à l'application des traités, que l'on pouvait qualifier le *Slops* de 'navire' en relation avec le sinistre. Il a estimé qu'au moment du sinistre, le *Slops* ne satisfaisait à aucun critère requis pour être considéré comme un navire tel que défini par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puisque ce n'était pas un 'bâtiment de mer ou engin marin… construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison'; ce n'était pas non plus un navire qui 'transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison' ou 'pendant tout voyage faisant suite à un tel transport'. De l'avis du Dr Mensah, on ne pouvait donc pas dire que les dommages dus à la pollution résultant du sinistre relèvent du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il s'ensuit donc que le Fonds de 1992 ne saurait être soumis à une quelconque obligation en ce qui concerne l'indemnisation de ces dommages par pollution.

En septembre 2005, les cinq juges de la Cour suprême qui ont examiné l'affaire ont conclu que la question de savoir si la cour d'appel avait ou non correctement interprété et appliqué l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile



[11] *Ancien Secrétaire général adjoint de l'Organisation maritime internationale, ancien Président du Tribunal international du droit de la mer à Hambourg (Allemagne).*

devait être renvoyée devant la session plénière de la Cour suprême. D'après le Code de procédure civile grec, pour qu'un jugement prononcé par une division de la Cour suprême soit concluant et contraignant, ce jugement doit être prononcé au moins à la majorité plus une voix. Il est ressorti que trois juges avaient été favorables aux demandeurs et deux au Fonds de 1992. La session plénière se composera d'une moitié des juges de la Cour suprême choisis au hasard. Seule la question de l'interprétation et de l'application de l'article I.1 sera examinée en session plénière qui aura lieu début 2006; les autres motifs de l'appel invoqués par les demandeurs ayant été rejetés par la division de la Cour suprême.

## 14.6 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. Le Service des garde-côtes suédois, l'Agence suédoise des services de secours ainsi que les autorités locales ont mené les opérations de nettoyage, récupérant ainsi quelque 20 $m^3$ de pétrole en mer et sur le rivage.

D'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). 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 assuré par la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club). Le propriétaire du navire et son assureur affirment 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 (£70 000), et l'Agence suédoise des services de secours, de concert avec les autorités locales, de SKr 4,1 millions (£300 000) 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 de celui-ci, 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'analyses effectuées par le laboratoire de la police suédoise sur des échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et sur des échantillons prélevés sur plusieurs îles suédoises. Le Fonds 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 du navire

Le Service des garde-côtes suédois a condamné le propriétaire de l'*Alambra* à une amende de SKr 439 000 (£32 000) 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 suédoise (ZEE) 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 au motif 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 du navire a fait appel de cette décision auprès de la Cour suprême.

La Cour suprême a soutenu que le Service des garde-côtes suédois avait compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux à un navire étranger dans la ZEE suédoise et qu'il en serait ainsi même si le navire en cause n'avait pas été arraisonné ou saisi à l'intérieur de la zone économique exclusive suédoise ou dans les eaux territoriales suédoises. La Cour suprême a jugé en outre que l'exercice de cette compétence n'était pas en contradiction avec les obligations internationales de la Suède.

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

En septembre 2003, le Gouvernement suédois a engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra*, et demandant une indemnisation de SKr 5 260 364 (£385 000) 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 du navire 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.

Le tribunal de district a décidé que l'action engagée contre le Fonds devrait être suspendue jusqu'à ce que l'action contre le propriétaire du navire/London Club soit instruite.

S'agissant des argumentations présentées par les parties, il convient de se reporter à la page 92 du Rapport annuel de 2004.

En mai 2005, le propriétaire du navire et le London Club ont demandé au tribunal de suspendre la procédure pour laisser aux parties le temps de négocier un accord à l'amiable. Le tribunal a acquiescé à leur demande de suspension.

## 14.7 PRESTIGE

*(Espagne, 13 novembre 2002)*

### Le sinistre

Le 13 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, qui transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd, a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures à environ 30 km au large du Cap Finisterre (Galice, Espagne). Le 19 novembre, pendant qu'on le remorquait vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 km à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de 3 500 mètres et de 3 830 mètres, respectivement. Environ 25 000 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire. Au cours des semaines qui ont suivi, les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave se sont poursuivies à un rythme qui a lentement diminué. Le Gouvernement espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 800 tonnes de cargaison restaient à bord de l'épave.

En raison du caractère très persistant de la cargaison du *Prestige*, les fuites d'hydrocarbures ont dérivé longtemps au gré des vents et des courants, parcourant de grandes distances. La côte ouest de la Galice (Espagne) a été très polluée et les hydrocarbures ont finalement gagné le golfe de Gascogne, polluant la côte nord de l'Espagne et le littoral français. Des traces d'hydrocarbures ont été découvertes au Royaume-Uni (Îles anglo-normandes, Île de Wight et Kent).

Les opérations de nettoyage ont essentiellement été menées en mer et sur le littoral espagnol. Mais d'importantes opérations de nettoyage ont également été effectuées en France. Enfin des opérations de nettoyage en mer ont été menées au large du Portugal.

Pour plus de détail sur ces opérations et l'incidence du déversement, se reporter aux pages 105 à 109 du Rapport annuel de 2003.

Le *Prestige* était inscrit auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club) pour couvrir sa responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.

Entre mai et septembre 2004, quelque 13 000 tonnes de cargaison ont été retirées de l'avant de l'épave. Environ 700 tonnes ont été laissées dans la section de poupe.

## Bureaux des demandes d'indemnisation

En prévision du grand nombre de demandes d'indemnisation attendu et après consultation avec les autorités espagnoles et françaises, le London Club et le Fonds de 1992 ont installé des bureaux des demandes d'indemnisation à la Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France).

## Demandes d'indemnisation

**Espagne**

Au 31 décembre 2005, le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne avait reçu 829 demandes pour un total de €834 millions (£573 millions). Ces demandes comprenaient une demande d'un montant de €132 millions (£90 millions) émanant d'un groupe de 58 associations de Galice, des Asturies et de Cantabrie représentant 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages et sept demandes émanant du Gouvernement espagnol d'un montant total de €653,5 millions (£449 millions) soumises entre octobre 2003 et avril 2005.

Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portaient sur les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, les allégements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration et les dépenses afférentes aux campagnes de publicité. À l'origine, les demandes incluaient les éléments de dépenses afférents aux opérations de nettoyage dans le Parc national de l'Atlantique pour un montant de €11,9 millions (£8,2 millions) au total. Ces éléments de dépenses ont été retirés, le financement de ces opérations ayant été obtenu d'une autre source.

On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différentes catégories de demandes reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne.

| Catégorie de demande (Espagne) | Nombre de demandes | Montant réclamé € |
|---|---|---|
| Dommages aux biens | 230 | 2 714 188 |
| Nettoyage | 17 | 4 335 197 |
| Mariculture | 12 | 15 435 172 |
| Pêche et ramassage de coquillages | 179 | 136 290 816 |
| Tourisme | 14 | 688 303 |
| Entreprises de transformation/vente du poisson | 305 | 19 595 273 |
| Divers | 65 | 1 463 152 |
| Gouvernement espagnol | 7 | 653 499 285 |
| **Total** | **829** | **834 021 386** |

La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions (£265 millions), a été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €107 millions (£74 millions). Pour les paiements effectués au Gouvernement espagnol, voir la page 106.

Depuis décembre 2003, un certain nombre de réunions se sont tenues avec les représentants du Gouvernement espagnol et une quantité importante d'informations complémentaires a été apportée à l'appui de ses demandes. La coopération avec les représentants du Gouvernement espagnol se poursuit et l'évaluation de l'ensemble des demandes soumises par le Gouvernement est en progrès.

Sur le reste des demandes soumises, 62 % ont été évaluées. Pour un bon nombre des demandes restantes, la documentation fournie à l'appui est insuffisante et d'autres pièces ont été réclamées aux demandeurs. Quatre cent trente-neuf de ces autres demandes, d'un montant total de €24,6 millions (£16,9 millions), ont été approuvées à hauteur de €2,7 millions (£1,9 million) et des paiements provisoires d'un montant total de €90 532 (£62 200) ont été effectués à hauteur de 15 % des montants évalués pour 90 des demandes évaluées. La question du niveau des paiements est traitée à la page 106 ci-dessous[12]. Le reste des demandes approuvées est en attente d'une réponse des demandeurs ou bien fait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'ont pas accepté les montants évalués. Cent neuf demandes d'un montant total de €10,3 millions (£7,1 millions) ont été rejetées, la plupart parce que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'ils avaient subi une perte.

À la session de mai 2004 du Comité exécutif, la délégation espagnole a déclaré que 67 villes avaient demandé une réparation dont le total atteignait €37,6 millions (£25,8 millions) et que les quatre régions autonomes touchées avaient estimé leurs dommages à €150 millions (£103 millions). Au 31 décembre 2005, le Gouvernement espagnol s'était entendu avec toutes les régions et avec presque toutes les villes touchées par le déversement. Un accord n'a pu être conclu avec quatre villes.

En juin 2005, la délégation espagnole a informé le Comité que son gouvernement soumettrait des demandes pour les dépenses encourues par les régions autonomes et les municipalités que le Gouvernement avait remboursées ainsi que pour les dépenses afférentes à l'évacuation des résidus mazoutés. Cette délégation a déclaré qu'elle escomptait soumettre d'ici la fin 2005 ou au début de 2006 ces demandes ainsi que la demande évaluée par le Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio) (voir plus bas la section intitulée Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités espagnoles), un organisme étatique d'assurance créé pour régler les demandes soumises au titre de dommages qui ne sont normalement pas couverts par les polices d'assurance commerciales, notamment les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles. Au 31 décembre 2005, aucune de ces demandes n'avait été soumise.

**France**

Au 31 décembre 2005, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 458 demandes d'un montant total de €107,1 millions (£73,6 millions). On trouvera dans le tableau à la page 102 une ventilation des différents types de demandes.

Sur les 458 demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, 78 % avaient été évaluées au 31 décembre 2005. Pour bon nombre des demandes restantes, la documentation fournie à l'appui est insuffisante et d'autres pièces ont été réclamées aux demandeurs. Trois cent sept demandes avaient été approuvées pour un montant de €5,9 millions (£4,1 millions) et des versements provisoires d'un montant total de €904 779 (£620 000) avaient été effectués à hauteur de 15 % des montants évalués pour 145 des demandes approuvées. Le reste des demandes approuvées est en attente d'une réponse des demandeurs ou bien fait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'ont pas accepté les montants évalués. Quarante demandes avaient été rejetées, la plupart parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie.

Cent dix-huit demandes avaient été soumises par des ostréiculteurs pour un montant total de €1,2 million (£825 000) au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance du marché



[12] *Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites du calcul des versements provisoires.*

| Catégorie de demande (France) | Nombre de demandes | Montant réclamé € |
|---|---|---|
| Dommages aux biens | 9 | 87 772 |
| Nettoyage | 56 | 10 572 270 |
| Mariculture | 121 | 1 754 274 |
| Ramassage de coquillages | 3 | 116 810 |
| Bateaux de pêche | 58 | 1 594 131 |
| Tourisme | 188 | 24 326 451 |
| Entreprises de transformation/vente du poisson | 9 | 301 446 |
| Divers | 13 | 899 561 |
| Gouvernement français | 1 | 67 499 154 |
| **Total** | **458** | **107 151 869** |

due à la pollution. Les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient examiné ces demandes et 108 d'entre elles, d'un montant total de €1 055 704 (£725 000), avaient été évaluées à €325 275 (£225 000). Des versements d'un montant total de €18 779 (£12 900) avaient été effectués pour 28 de ces demandes à hauteur de 15 % des montants évalués. Les experts nommés par le London Club et le Fonds de 1992 procèdent actuellement à l'examen des 10 demandes restantes.

En septembre 2005, des représentants du Fonds de 1992 et les experts nommés par ce dernier ont tenu une réunion avec l'Association interprofessionnelle pour le développement de la pêche artisanale (ASSIDEPA), représentant les demandeurs appartenant au secteur de la pêche, et avec le Centre de gestion et de comptabilité agricole (CGCA), représentant des ostréiculteurs ayant présenté des demandes. Les problèmes rencontrés dans l'évaluation des demandes restantes ont fait l'objet d'une discussion entre ces représentants et ceux du Fonds de 1992. Un représentant de chaque association a été désigné pour poursuivre la discussion avec des experts du Fonds afin de mener à terme le plus tôt possible les évaluations restantes. Une réunion s'est tenue en décembre 2005 entre le représentant du CGCA et les experts du Fonds, à l'occasion de laquelle un complément d'information a été fourni.

Le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 188 demandes relevant du secteur du tourisme d'un montant total de €24,4 millions (£16,8 millions). Cent quarante-neuf de ces demandes avaient été évaluées au total à €8 millions (£5,5 millions). Cent vingt-sept avaient été approuvées pour un montant de €6,5 millions (£4,5 millions) et des versements provisoires d'un montant total de €710 000 (£490 000) avaient été effectués à hauteur de 15 % des montants évalués pour 73 demandes.

En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande d'un montant de €67,5 millions (£46 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage réalisées et les mesures de sauvegarde prises. Le Fonds de 1992 et le London Club ont provisoirement évalué la demande à €31,2 millions (£21 millions). Un complément d'information a été demandé au Gouvernement français en août 2005, pour que les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club puissent terminer l'évaluation.

Cinquante-cinq demandes supplémentaires, d'un montant total de €10,5 millions (£7,2 millions), avaient été soumises par les autorités locales au titre des dépenses de nettoyage. Vingt-deux de ces demandes avaient été évaluées à €3,4 millions (£2,3 millions). Dix-huit avaient été approuvées pour un montant de €983 607 (£675 000) et des versements provisoires d'un montant total de €120 889 (£83 000) avaient été effectués pour 10 demandes à hauteur de 15 % des montants évalués.

**Portugal**

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,3 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de

*Le sinistre du Prestige a atteint à divers degrés les côtes d'Espagne, de France et du Royaume-Uni.*

sauvegarde. Une réunion s'est tenue en juillet 2004 entre des représentants du Fonds de 1992 et des représentants des administrations publiques concernées. En février 2005, le Gouvernement portugais a fourni au Fonds de 1992 des documents supplémentaires à l'appui de sa demande. Cette documentation supplémentaire contenait une demande supplémentaire d'un montant de €1 million (£690 000), également soumise pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Les demandes ont été provisoirement évaluées à €1,86 million (£1,3 million). Un complément d'information a été demandé au Gouvernement portugais.

## 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'intenter une action en justice dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu (article VIII). En vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation auprès du Fonds de 1992 s'éteignent à moins que le demandeur n'ait soit intenté une action en justice contre le Fonds dans ce délai de trois ans, soit notifié au Fonds dans ce même délai une action engagée contre le propriétaire du navire ou son assureur (article 6). Les deux conventions prévoient qu'il ne peut en aucun cas être intenté d'action en justice après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement.

En septembre 2005, des lettres individuelles concernant la question de la prescription ont été envoyées à tous ceux qui avaient présenté aux Bureaux des demandes d'indemnisation en Espagne et en France des demandes pour lesquelles on n'était pas parvenu à l'époque à un accord de règlement. Des annonces publicitaires ont été insérées dans la presse nationale et locale dans ces deux pays, appelant l'attention sur la question de la prescription. En ce qui concerne le sinistre du *Prestige*, il peut y avoir des incertitudes quant à la date à laquelle commencerait à courir le délai de prescription de trois ans pour les demandeurs particuliers (c'est-à-dire la date à laquelle le préjudice subi par chaque demandeur est survenu). Au vu de l'incertitude concernant le début du délai de prescription, il a été suggéré dans les lettres et les annonces publicitaires que les demandeurs devraient considérer que ce délai avait commencé à courir à la date du sinistre, c'est-à-dire le 13 novembre 2002, de manière à éviter tout risque que les demandes ne soient frappées de prescription. Il a également été spécifié que même si un demandeur avait engagé une action en justice, cela n'empêcherait pas sa

demande d'être examinée ultérieurement dans le but de parvenir à un accord à l'amiable.

À la réunion de septembre 2005 avec les représentants de l'ASSIDEPA et du CGCA indiquée plus haut, le représentant du Fonds de 1992 a profité de l'occasion pour attirer l'attention sur le troisième anniversaire du sinistre qui était imminent et sur les mesures que devaient prendre les demandeurs dont les demandes n'avaient pas encore fait l'objet d'un accord de règlement le 13 novembre 2005 afin que ces demandes ne soient pas frappées de prescription.

## Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités espagnoles

Le Gouvernement espagnol et les autorités régionales ont indemnisé à hauteur de €40 (£27) par jour toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquelles figuraient des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers, ainsi que des personnes dont le travail à terre est fortement tributaire de la pêche qui a été interdite, 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.

Le Gouvernement espagnol a également fourni une aide à d'autres particuliers et entreprises touchés par le déversement d'hydrocarbures, sous forme de prêts, d'abattements fiscaux et de dispenses des cotisations dues à la sécurité sociale.

En juin 2003 et juillet 2004, le Gouvernement espagnol a adopté une législation sous la forme de deux décrets-lois royaux ouvrant un crédit de €249,5 millions (£171 millions) destiné à dédommager intégralement certaines catégories de victimes de la pollution. Pour percevoir une indemnité, les demandeurs devaient renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation à l'État espagnol. Il est prévu dans les décrets que l'évaluation des demandes d'indemnisation sera effectuée selon 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.

À la session de février 2004 du Comité exécutif, la délégation espagnole a déclaré que son gouvernement avait reçu près de 29 000 demandes d'indemnisation de la part de victimes du sinistre du *Prestige* qui souhaitaient utiliser le mécanisme de paiement prévu par le premier décret-loi royal. Cette délégation a déclaré également qu'environ 22 800 de ces demandes se rapportaient aux groupes de personnes travaillant dans le secteur de la pêche et qu'elles seraient évaluées soit selon une formule ('estimation objective') soit selon un barème. Il a été noté que quelque 5 000 demandes formulées par d'autres groupes feraient l'objet d'une estimation au cas par cas.

En mai 2005, le Gouvernement espagnol a informé le Fonds de 1992 que des accords avaient été conclus avec quelque 19 500 travailleurs du secteur de la pêche et que €88 millions (£60 millions) environ leur avaient été versés au total en vertu des décrets-lois royaux. On s'attend à ce que les demandes qui avaient été déposées au nom de ces travailleurs dans le cadre des procédures judiciaires devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) soient retirées à la suite de l'accord conclu avec le Gouvernement espagnol, en vertu des décrets-lois royaux (voir plus bas la section sur les actions en justice en Espagne).

En 2004, le Fonds de 1992 a été informé par le Gouvernement espagnol que les demandes formées en vertu des décrets feraient l'objet d'une évaluation au cas par cas par le Consorcio (voir plus bas la section sur les demandes d'indemnisation en Espagne). Au 31 décembre 2005, celui-ci avait reçu 971 demandes concernant quelque 3 700 personnes.

Étant donné que les décrets-lois royaux prévoient que l'évaluation des demandes doit être effectuée selon 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, des réunions ont eu lieu entre des représentants du Consorcio et du Fonds de 1992 respectivement, pour débattre des critères en question. Au 31 décembre 2005, le Consorcio avait donné les détails sur les demandes soumises indiqués dans le tableau de la page 105. Le montant total des demandes est de €229,9 millions (£158 millions).

Le Consorcio a demandé l'aide des experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 afin

| Catégorie de demande que le Consorcio doit évaluer | Nombre de demandes |
|---|---|
| Mariculture (dommages aux biens et manque à gagner) | 103 |
| Pêche (dommages aux biens et manque à gagner) | 179 |
| Vendeurs de poisson et de coquillages (manque à gagner) | 310 |
| Entreprises de transformation du poisson et des coquillages (manque à gagner) | 79 |
| Personnes travaillant dans le secteur de la pêche (manque à gagner) | 109 |
| Tourisme (manque à gagner) | 86 |
| Activités à terre (dommages et manque à gagner pendant les opérations de nettoyage) | 72 |
| Dommages aux biens | 14 |
| Divers | 19 |
| **Total** | **971** |

d'évaluer 241 de ces demandes d'un montant total de €47,8 millions (£32,9 millions). Un certain nombre des demandes qui ont été transmises à ces experts ne s'appuient pas sur des preuves suffisantes pour que la perte faisant l'objet de la demande puisse être établie. Le Consorcio a sollicité des demandeurs un complément de preuves et d'informations. Les experts du Consorcio et les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 ont fait une évaluation commune de 184 demandes. Cent soixante-quatre de ces demandes, d'un montant de €11,6 millions (£8 millions), ont été approuvées par le Fonds de 1992 et le London Club à hauteur de €1,94 million (£1,3 million). Cent trente-quatre des demandes faisant partie des 241 demandes pour lesquelles le Consorcio avait sollicité une aide ont également été directement soumises au Bureau des demandes d'indemnisation. Des renseignements détaillés ont été fournis au Consorcio sur 88 de ces évaluations communes, avec l'approbation des demandeurs. D'autres évaluations sont en cours.

## Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités françaises

Le Gouvernement français a mis en place un mécanisme pour effectuer des paiements, en sus des montants versés par le Fonds de 1992, aux demandeurs des secteurs de la pêche et du ramassage des coquillages qui avaient présenté une demande dans ce sens avant le 13 décembre 2004. Des paiements ont été effectués en janvier 2005 à 175 demandeurs pour un montant total de €1,15 million (£790 000).

Le Gouvernement français a informé l'Administrateur que ces paiements avaient été effectués à titre d'acompte sur les sommes à verser par le Fonds de 1992, que les demandeurs devraient les rembourser et qu'il ne présentera pas de demandes subrogées à l'encontre du Fonds de 1992 en ce qui concerne les paiements effectués.

## Responsabilité du propriétaire du navire

Le montant de limitation applicable au *Prestige*, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, est d'approximativement 18,9 millions de DTS, soit €22 777 986 (£15,7 millions). Le 28 mai 2003, le propriétaire du navire a déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) pour constituer le fonds de limitation requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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

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 DTS par événement, y compris la somme versée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Ce montant devrait être converti en monnaie nationale, sur la base de

*On utilise parfois des hélicoptères pour transporter du matériel sur des côtes d'accès difficile.*

la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de la décision de l'Assemblée concernant la date du premier versement des indemnités.

Suivant les principes appliqués dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé en février 2003 que, dans l'affaire du *Prestige*, la conversion se ferait sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de cette session, soit le 7 février 2003. Par conséquent, 135 millions de DTS correspondent à €171 520 703 (£117,9 millions).

## Niveau des paiements

**Examen de la question par le Comité exécutif en mai 2003**

Contrairement à ce qui s'était passé dans des affaires antérieures, l'assureur du *Prestige* (le London Club) a décidé de ne pas effectuer de paiement individuel à hauteur du montant de limitation du propriétaire du navire, suivant en cela le conseil juridique selon lequel, si le Club payait les demandeurs de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient probablement pas compte de ces paiements lors de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire et le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation.

En mai 2003, 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. Cette décision a été prise à la lumière des chiffres fournis par les délégations des trois États touchés et d'une évaluation effectuée par l'Administrateur selon laquelle le montant total des dommages pouvait atteindre €1 milliard (£687 millions). Le Comité exécutif a décidé en outre que le Fonds de 1992 devrait, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, payer les demandeurs, même si le London Club ne leur versait pas une indemnisation directement.

**Paiements à l'État espagnol fixés par l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2003**

À la session du Comité exécutif tenue en octobre 2003, la délégation espagnole a proposé que le Fonds de 1992 fasse des avances à titre d'acompte, sous réserve de certaines garanties, au Gouvernement espagnol et aux gouvernements des autres pays touchés qui le souhaiteraient. Étant

donné l'importance de cette question et de ses ramifications, le Comité exécutif a décidé de renvoyer la question à l'Assemblée.

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

- Sous réserve qu'il procède à évaluation générale du montant total du dommage recevable en Espagne dans le cadre du sinistre du *Prestige*, l'Administrateur était autorisé 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 serait effectué sous réserve également que le Gouvernement espagnol fournisse une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol et dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement.
- 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). Les termes et conditions de la garantie devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur.
- Si le Comité exécutif réduisait le montant du versement, la différence devrait être remboursée par le Gouvernement espagnol.
- 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. Sur la base des pièces justificatives fournies, il a fait une première estimation de €107 millions (£73,5 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 d'un certain nombre d'experts une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, et il a conclu que ce coût serait d'au moins €303 millions (£208 millions).

Sur cette base et comme l'Assemblée l'a autorisé à le faire, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,5 millions), correspondant à la différence entre 15 % de €383,7 millions soit €57 555 000 et 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande du Gouvernement espagnol, soit €16 050 000. Ce paiement a été fait contre une garantie bancaire couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €41 505 000) émise par l'Instituto de Credito Oficial, banque espagnole renommée sur le marché financier, et contre l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

La somme de €57 555 000 (£39 914 906) a été versée à l'État espagnol le 17 décembre 2003.

**Examen de la question par le Comité exécutif en octobre 2004**

Lors de la session d'octobre 2004 du Comité exécutif, les délégations espagnole et française ont fait savoir qu'elles s'étaient consultées sur la manière dont l'affaire du *Prestige* avait été traitée afin d'étudier la possibilité d'améliorer le règlement des demandes d'indemnisation. Ces délégations ont estimé que le taux d'indemnisation à 15 % avait placé les victimes dans une situation défavorable.

La délégation espagnole a déclaré qu'en raison des dispositions prises pour indemniser les victimes, l'administration espagnole avait directement souffert du faible niveau des paiements car elle avait engagé des dépenses considérables pour combattre les effets du sinistre et avait indemnisé les victimes.

La délégation française a déclaré que l'annonce du taux de 15 %, le plus bas dans l'histoire des Fonds de 1971 et de 1992, avait suscité, en France, des réactions d'incompréhension et d'hostilité à l'encontre du régime international. De l'avis de la délégation française, en dépit des pertes constatées, le faible nombre des demandes déposées s'explique par le fait qu'un taux de 15 % ne couvre pas, pour beaucoup d'entreprises, les frais supplémentaires qu'entraîne, d'une part, l'établissement d'un dossier d'indemnisation et, d'autre part, le temps

passé pour répondre aux demandes d'explications ultérieures des experts.

Il a été déclaré que les deux gouvernements considéraient que le relèvement du taux d'indemnisation devrait constituer une priorité du Fonds de 1992 pour l'année à venir, d'autant que la date d'expiration du délai de prescription de trois ans se rapprochait. De l'avis de ces gouvernements, afin de permettre aux victimes qui ne l'avaient pas encore fait de déposer une demande avant cette échéance, il fallait leur adresser un message clair afin qu'elles puissent apprécier, au regard du montant du préjudice qu'elles estimaient avoir subi et de leur possible dédommagement, l'opportunité d'introduire une action avant novembre 2005. Ces deux délégations ont fait valoir que les demandeurs devraient être informés aussi rapidement que possible de la possibilité d'être indemnisés, car il serait particulièrement désastreux pour l'image du Fonds que la décision de relèvement significatif du niveau des paiements intervienne après expiration du délai de prescription, laissant un certain nombre de victimes dans l'impossibilité d'intenter une action appropriée.

Les délégations française et espagnole ont instamment demandé au Fonds de déployer tous les moyens nécessaires pour instruire rapidement les dossiers actuellement en sa possession, qui représentent une part importante du préjudice estimé de chaque État, afin de pouvoir déterminer de manière réaliste la possibilité de relever le taux d'indemnisation lors de la prochaine session du Comité et, à cette fin, elles ont renouvelé leur engagement de fournir aux experts du Fonds les explications dont ils pourraient avoir besoin.

L'Administrateur a fait valoir que selon les chiffres fournis par les gouvernements des trois pays touchés par le sinistre, le montant total des demandes d'indemnisation susceptibles d'être présentées pouvait atteindre quelque €1 038 millions (£713 millions) et qu'il n'était donc pas possible, à son avis, de fixer à plus de 15 % le niveau des paiements à ce stade. Il a fait observer que, conformément à la position adoptée par les organes directeurs des FIPOL, le niveau des paiements devrait être déterminé en fonction des demandes d'indemnisation qui pourraient être adressées au Fonds de 1992 et non en fonction de l'évaluation des demandes par le Fonds.

Un certain nombre de délégations ont indiqué que tout en reconnaissant que le niveau actuel des paiements, fixé à 15 %, le plus faible dans l'histoire des FIPOL, était extrêmement fâcheux pour les demandeurs, le Fonds de 1992 n'avait pas d'autre choix que de le maintenir pour le moment, tout en prévoyant de le revoir chaque fois que l'occasion se présenterait.

Compte tenu de l'incertitude qui continue de régner quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir à 15 % le niveau des paiements au titre des pertes ou des dommages subis par les différents demandeurs.

**Examen de la question en juin 2005**

En juin 2005, le Comité exécutif a examiné une approche élaborée par l'Administrateur après consultation des délégations espagnole, française et portugaise reposant sur les principes d'un relèvement du niveau des paiements, d'une répartition entre les trois États du montant d'indemnisation disponible et de l'apport par ces États de certains engagements et garanties tendant à éviter tout surpaiement.

Le Comité a chargé l'Administrateur de faire une proposition détaillée sur la base de l'approche qu'il avait proposée, après concertation avec les trois délégations visées, et en prenant en compte les points soulevés au cours des discussions, proposition qui porterait sur les aspects juridiques et techniques et que le Comité examinerait à sa session d'octobre 2005.

**Proposition détaillée de l'Administrateur**

En octobre 2005, le Comité exécutif a étudié une proposition de l'Administrateur qui s'articulait autour des cinq éléments suivants:

- Une estimation du montant final probable des demandes recevables au titre des dommages subis dans chacun des trois États concernés.
- Une révision du niveau de paiements d'après cette estimation.
- Une répartition provisoire entre les trois États du montant maximum payable par le Fonds de 1992 sur la base du montant total des demandes d'indemnisation recevables d'après les évaluations effectuées jusqu'à présent.

- Les engagements qui devraient être pris et les garanties qui devraient être données par les Gouvernements espagnol, français et portugais.
- Une répartition définitive entre les trois États du montant maximum payable par le Fonds de 1992 sur la base du règlement final de toutes les demandes nées du sinistre, que ce soit comme suite à des accords conclus avec les demandeurs ou comme suite à des jugements définitifs rendus par un tribunal compétent.

Les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club avaient procédé à une évaluation provisoire au 1er septembre 2005 du montant total des demandes recevables dans chacun des trois États concernés comme indiqué dans le tableau ci-dessous, en reconnaissant que les montants évalués augmenteraient au fur et à mesure que l'examen des demandes d'indemnisation progresserait et que des renseignements complémentaires seraient reçus et analysés.

Sur la base du montant total des demandes recevables ainsi évaluées, l'Administrateur a proposé que le montant maximum payable par le Fonds de 1992, soit environ €148,7 millions (£102 millions) (c'est-à-dire 135 millions de DTS diminués du montant de limitation de €22,8 millions (£15,7 millions) applicable au *Prestige*), soit provisoirement réparti comme suit entre les trois États.

Comme le montant total des demandes recevables au titre des dommages subis en Espagne serait bien supérieur au montant des demandes recevables au titre des dommages subis en France et au Portugal, toute modification du montant total des demandes recevables concernant chacun des trois États effectuée en application des évaluations ou des décisions judiciaires n'aurait qu'un effet mineur sur la répartition définitive entre les trois États.

L'Administrateur a proposé que, pour minimiser le risque que le Fonds de 1992 doive demander au Gouvernement espagnol ou portugais de restituer une partie du paiement reçu au titre d'une répartition provisoire, le Fonds de 1992 établisse cette répartition provisoire sur la base de 90 % du montant d'indemnisation dont dispose le Fonds, à savoir €133,8 millions (£91,9 millions). Le solde de €14,9 millions (£10,2 millions) serait réparti entre les trois États une fois la répartition définitive arrêtée.

L'Administrateur a donc proposé que soit établie entre les trois États la répartition provisoire présentée dans le tableau de la page 110.

Par le passé, le niveau des paiements avait généralement été fixé en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes susceptibles d'être formées contre les Fonds et non pas en fonction de l'évaluation par les Fonds des pertes recevables. D'après les chiffres présentés par les gouvernements des trois États touchés par le

| État | Montants réclamés | Montants évalués | Répartition provisoire |
|---|---|---|---|
| Espagne | €834 000 000 | €241 000 000 | 85,90 % |
| France | €97 000 000 | €38 000 000 | 13,55 % |
| Portugal | €4 300 000 | €1 530 000 | 0,55 % |
| **Total** | **€935 300 000** | **€280 530 000** | **100 %** |

| État | Montants évalués | Répartition provisoire (%) | Répartition provisoire (montants arrondis) |
|---|---|---|---|
| Espagne | €241 000 000 | 85,90 % | €115 000 000 |
| France | €38 000 000 | 13,55 % | €18 100 000 |
| Portugal | €1 530 000 | 0,55 % | €740 000 |
| **Total** | **€280 530 000** | **100 %** | **€133 840 000** |

sinistre d'où il ressortait que le montant total des demandes pourrait atteindre quelque €1 050 millions (£720 millions), le niveau des paiements devrait probablement être maintenu à 15 % pendant plusieurs années si une nouvelle approche n'était pas adoptée. L'Administrateur a donc proposé qu'au lieu de suivre la pratique habituelle consistant à déterminer le niveau de paiements en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes pouvant l'être ultérieurement, il conviendrait de se reposer sur une estimation du montant définitif des demandes recevables formées contre le Fonds de 1992 arrêtée sur la base soit d'accords conclus avec les demandeurs soit de jugements définitifs rendus par un tribunal compétent.

Après analyse de l'opinion des experts communs engagés par le London Club et le Fonds de 1992, l'Administrateur a estimé qu'il était peu probable que les demandes recevables définitives dépassent les montants suivants:

| État | Montants (chiffres arrondis) |
|---|---|
| Espagne | €500 000 000 |
| France | €70 000 000 |
| Portugal | €3 000 000 |
| **Total** | **€573 000 000** |

Il a donc estimé que le niveau des paiements pourrait être porté à 30 %[13].

De l'avis de l'Administrateur, le Fonds de 1992 devrait toutefois recevoir des trois États concernés les engagements et les garanties appropriés afin de protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement et de s'assurer que le principe de l'égalité de traitement des victimes soit respecté. À son avis, les garanties devraient être apportées non pas par l'État concerné mais par des établissements financiers dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992. Après discussion avec les représentants des trois États, il a été prévu dans la proposition que les Gouvernements espagnol et portugais fourniraient des garanties bancaires, tandis que le Gouvernement français s'engagerait, quant à lui, à accepter une réduction des indemnités auxquelles il aurait droit à hauteur du montant de sa demande recevable, pour protéger le Fonds de 1992 contre un éventuel surpaiement aux demandeurs ayant subi des dommages en France, si le Comité exécutif décidait de réduire le niveau des paiements.

En ce qui concerne la répartition définitive entre les trois États du montant maximum payable par le Fonds de 1992, l'Administrateur a proposé qu'une fois que toutes les demandes nées du sinistre auraient fait l'objet d'un accord, que ce soit au moyen d'accords passés avec les demandeurs ou comme suite à des jugements définitifs rendus par un tribunal compétent, il informerait le Comité exécutif du montant total des demandes recevables dans les trois États concernés. Le Comité se prononcerait alors, en tenant compte de la répartition du fonds de limitation du propriétaire du navire déposé auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) tel que fixé par les tribunaux, sur la répartition entre les trois États concernés du montant total payable par le Fonds de 1992. Le Comité procéderait alors aux ajustements nécessaires pour que la part appropriée du montant d'indemnisation total disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds soit perçue dans chacun des trois États, en utilisant le montant retenu ou le solde restant. Le Fonds de 1992 aurait la possibilité de demander



[13] *€171,5 millions / €573 millions = 29,9 %*

des remboursements aux Gouvernements espagnol et portugais et de faire appel s'il y avait lieu aux garanties bancaires apportées par ces gouvernements.

**Examen de la proposition de l'Administrateur par le Comité exécutif en octobre 2005**

Les délégations espagnole, française et portugaise ont remercié l'Administrateur des efforts déployés pour trouver une solution novatrice qui soit acceptable aux trois États touchés tout en restant compatible avec la politique des FIPOL. Elles ont fait observer que la proposition de l'Administrateur servirait les intérêts des victimes de la pollution, qu'elle ne comportait aucun risque financier pour le Fonds de 1992 et qu'elle améliorerait la crédibilité de celui-ci auprès des demandeurs en montrant qu'il était disposé à faire preuve de souplesse et à s'adapter aux situations et défis nouveaux.

Un certain nombre de délégations ont appuyé cette proposition compte tenu de l'ampleur du sinistre du *Prestige* et des circonstances exceptionnelles qui l'ont entouré et ont exprimé l'opinion qu'elle allait au mieux des intérêts des victimes et que les garanties protégeant le Fonds de 1992 d'une situation de surpaiement leur donnaient satisfaction. Plusieurs délégations ont insisté pour que la solution proposée ne soit pas considérée comme un précédent qui serait appliqué dans des sinistres à venir. Certaines ont souligné qu'elles ne pourraient accepter ce genre de solution si le Comité exécutif y voyait un précédent. Il a également été souligné qu'il était important que l'Administrateur fasse régulièrement rapport au Comité exécutif sur le processus de traitement des demandes d'indemnisation afin qu'il puisse surveiller les évaluations finales des demandes et s'assurer que le Fonds appliquait ses politiques et pratiques. Certaines délégations ont néanmoins fait observer que la décision du Comité constituerait inévitablement un précédent.

Certaines délégations ont dit craindre que les États ne soient pas tous en mesure d'apporter les garanties financières requises, ce qui pourrait avoir pour conséquence que les États et les victimes ne soient pas tous traités sur un pied d'égalité.

Le Comité exécutif a souscrit à la proposition de l'Administrateur concernant le relèvement du niveau des paiements, la répartition du montant dû par le Fonds de 1992 et les engagements et garanties offerts par les Gouvernements de la France, du Portugal et de l'Espagne et a pris les décisions suivantes:

1. Le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait passer de 15 à 30 % des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club.

2. Le montant de €133 840 000, représentant le montant total dû par le Fonds de 1992, moins une réserve de 10 %, devrait être réparti entre les trois États concernés comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

3. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement espagnol un montant de €57 365 000 (£40 millions), à condition que celui-ci s'engage à dédommager tous les demandeurs qui avaient subi en Espagne des dommages par pollution à hauteur de montants au moins équivalents à 30 % des

| État | Répartition % | Répartition (montants arrondis) | Garanties bancaires[14] |
|---|---|---|---|
| Espagne | 85,90 % | €115 000 000 | €78 850 000 |
| France | 13,55 % | €18 100 000 | - |
| Portugal | 0,55 % | €740 000 | €510 500 |
| **Total** | **100 %** | **133 840 000** | **€79 360 500** |



[14] *Les montants des garanties bancaires correspondent aux différences entre les montants répartis et 15 % des montants évalués, c'est-à-dire pour l'Espagne €115 000 000 - €36 150 000 (€241 millions à 15 %) = €78 850 000, et pour le Portugal €740 000 - €229 500 (€1 530 000 à 15 %) = €510 500.*

pertes ou dommages, à rembourser au Fonds de 1992 toute somme qu'il lui devrait si le Comité exécutif décidait de réduire la part due par le Fonds au titre des dommages survenus en Espagne et à fournir au Fonds de 1992 une garantie bancaire couvrant la différence entre le montant lui ayant été versé par le Fonds et 15 % du montant évalué.

4. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement portugais €740 000 (£508 000), à condition que celui-ci s'engage à rembourser au Fonds de 1992 les sommes qu'il lui devrait si le Comité exécutif décidait de réduire la part due par le Fonds au titre des dommages survenus au Portugal, à rembourser au Fonds toutes sommes que celui-ci aurait versées à d'autres demandeurs pour des dommages dus à la pollution survenus au Portugal, et à fournir au Fonds de 1992 une garantie bancaire couvrant la différence entre le montant lui ayant été versé par le Fonds et 15 % du montant évalué.

5. L'Administrateur a été autorisé à verser à chaque demandeur en France, exception faite de l'État français, un montant correspondant à 30 % des pertes ou dommages évalués par le Fonds de 1992 ou fixés par un tribunal compétent dans un jugement définitif, à condition que le Gouvernement français s'engage à accepter une réduction des indemnités auxquelles il aurait droit à hauteur du montant de sa demande recevable, pour protéger le Fonds de 1992 contre tout surpaiement aux demandeurs ayant subi des dommages en France, si le Comité exécutif décidait de réduire le niveau des paiements.

6. Les garanties bancaires que les Gouvernements espagnol et portugais devraient fournir devraient être apportées par un établissement financier dont la solvabilité serait conforme aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992 et qui répondrait aux autres critères et, de façon générale, être établies à la satisfaction de l'Administrateur.

**Évolution de la situation après la session d'octobre 2005**

Le Gouvernement portugais a informé le Fonds de 1992 en décembre 2005 qu'il n'apporterait aucune garantie bancaire et demanderait donc seulement le paiement de 15 % du montant évalué de sa demande.

Au 31 décembre 2005, les Gouvernements espagnol et français préparaient les pièces requises. Lorsque le Fonds de 1992 les aura reçues, l'Administrateur mettra en application la décision du Comité exécutif.

## Demande au titre des dépenses d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave

En octobre 2005, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si la demande du Gouvernement espagnol présentée au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Prestige* était recevable en principe en application des critères du Fonds de 1992.

Comme indiqué plus haut, le *Prestige* s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 km à l'ouest de Vigo (Espagne), la section avant à une profondeur de 3 500 mètres et la section arrière à une profondeur de 3 830 mètres. Un robot sous-marin manœuvré à distance a été utilisé pour obturer et colmater provisoirement les fissures dans le but de réduire le plus possible les fuites d'hydrocarbures, à la suite de quoi les pertes ont diminué, passant à moins de 20 litres par jour selon les estimations. Les études réalisées en 2003 avaient permis d'établir qu'il restait 13 100 tonnes d'hydrocarbures dans la section avant et 700 tonnes dans la section arrière, avec un pourcentage d'erreur inférieur à 10 %.

Le Gouvernement espagnol a mis en place une commission scientifique pour examiner les différentes méthodes possibles de prise en charge de l'épave. Cette commission a retenu deux solutions possibles, à savoir l'extraction des hydrocarbures demeurés à bord de l'épave par pompage et le confinement de l'épave dans une structure en béton ou en acier.

En décembre 2003, après plusieurs essais en Méditerranée puis sur l'emplacement de l'épave, le Gouvernement espagnol a décidé qu'il faudrait enlever la cargaison restée à bord, à l'aide d'un

*Les bateaux de pêche se sont révélés très utiles pour ramasser les hydrocarbures en mer à la suite du sinistre du Prestige.*

système de va-et-vient de conteneurs en aluminium remplis par gravité par des orifices forés dans les citernes. Le Gouvernement espagnol et la compagnie pétrolière espagnole Repsol YPF ont signé un contrat en vue de l'enlèvement des hydrocarbures restés à bord du *Prestige*. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures, qui ont commencé en mai 2004, ont été achevées en septembre 2004. Quelque 13 000 tonnes de cargaison ont été retirées de la partie avant de l'épave, après quoi on a introduit des agents nutritifs dans les citernes pour faciliter la biodégradation des résidus mazoutés. Il n'a été fait aucune tentative pour enlever ni traiter les 700 tonnes restées dans la section arrière.

Le Gouvernement espagnol a soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €109,2 millions (£75 millions) pour les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, notamment aux travaux de préparation et aux essais de faisabilité effectués en Méditerranée et sur l'emplacement de l'épave.

L'Administrateur avait demandé à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) de donner un avis au Fonds de 1992 afin de déterminer si les opérations en question étaient techniquement raisonnables, compte tenu des circonstances particulières du sinistre et des données disponibles au moment où il a été décidé d'entreprendre lesdites opérations, et si les dépenses engagées et le rapport coût-bénéfice obtenu ou escompté étaient raisonnables. Le Gouvernement espagnol avait demandé un avis à une équipe internationale d'experts[15] pour déterminer s'il y avait lieu, du point de vue écologique et social, de s'occuper de l'épave du *Prestige*[16].

Dans sa présentation au Comité exécutif, l'Administrateur a reconnu que les autorités espagnoles avaient probablement pris en compte de nombreux facteurs avant d'arriver à la décision d'enlever les hydrocarbures de l'épave du *Prestige* et que la question de savoir si une demande au titre des dépenses relatives à cette opération était recevable conformément aux Conventions de 1992 n'avait probablement pas été le souci dominant au moment où la décision avait été prise. Il a également reconnu l'exploit technique notable et novateur que Repsol YPF et ses partenaires avaient



15 *M. Michel Girin, Directeur du Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), (France), M. Lucien Laubier, Directeur de l'Institut océanographique de Paris (IOP), (France) et M. Ezio Amato, Directeur scientifique à l'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM), (Italie).*

15 *Leurs avis peuvent être consultés sur le site web des FIPOL (document 92FUND/EXC.30/9/2, annexes I et II).*

réalisé en réussissant à récupérer 13 000 tonnes d'hydrocarbures à une profondeur de plus de 3 500 mètres.

Toutefois, selon lui, il était important que le Fonds de 1992 examine la demande du Gouvernement espagnol exclusivement au regard des critères de recevabilité établis par l'Assemblée du Fonds de 1992. À cet égard, il a fait référence à la définition des 'mesures de sauvegarde' donnée à l'article 1, paragraphe 7 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 'toutes mesures raisonnables prises par toute personne après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution' (voir l'article 1, paragraphe 2 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Il a également noté que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures de sauvegarde prises avaient été élaborés en 1994 par le 7ème Groupe de travail intersessions du Fonds de 1971, avaient été approuvés en 1994 par l'Assemblée du Fonds de 1971 puis adoptés en 1996 par l'Assemblée du Fonds de 1992 (Résolution n° 3 du Fonds de 1992). Les critères concernant les mesures de sauvegarde se lisaient comme suit dans le Manuel des demandes d'indemnisation[17].

> Les demandes d'indemnisation au titre des coûts des mesures visant à prévenir ou à limiter un dommage par pollution sont évaluées sur la base de critères objectifs. Ce n'est pas parce qu'un gouvernement ou un autre organisme public a décidé de prendre certaines mesures que celles-ci sont raisonnables aux fins d'une indemnisation au sens des Conventions. Pour évaluer leur justification technique, il est tenu compte des données disponibles au moment où les décisions ont été prises. Toutefois, les responsables des opérations doivent constamment revoir ces décisions en fonction de l'évolution de la situation et de l'obtention de conseils d'ordre technique.

La question principale soumise au Comité exécutif était de savoir si l'opération d'extraction des hydrocarbures de l'épave était raisonnable d'un point de vue technique objectif.

L'Administrateur a souligné les conclusions d'une récente étude sur les épaves potentiellement polluantes dans l'environnement marin, à laquelle les organisateurs de l'International Oil Spill Conference (IOSC) qui s'est tenue en 2005 aux États-Unis avaient fait procéder[18]. Ce rapport établissait que la décision de récupérer les hydrocarbures d'une épave immergée devait être fondée sur une évaluation solide des risques et sur une analyse approfondie des coûts rapportés aux avantages, car toute intervention dans ce sens était habituellement coûteuse et risquée et demandait un temps considérable; cette analyse devait évaluer les impacts biologiques et environnementaux potentiels de toute pollution provenant de l'épave ainsi que les répercussions socioéconomiques de tout déversement et les coûts des mesures correctives. Il était suggéré dans le rapport que, compte tenu des expériences passées, toute décision concernant les mesures correctives à prendre, qu'il s'agisse du déchargement de la cargaison d'hydrocarbures restés dans le navire immergé ou de sa récupération, ou encore de l'enlèvement de l'épave, devrait obéir à deux considérations essentielles, à savoir déterminer si l'impact potentiel sur l'environnement et les risques liés aux hydrocarbures contenus dans le navire immergé étaient plus importants que le coût des mesures d'atténuation et si la combinaison possible de l'impact/risque environnemental, des préjudices économiques et des troubles sociaux que pouvaient occasionner des déversements répétés d'hydrocarbures contenus dans ces navires l'emportait sur le coût des mesures d'atténuation.

Les critères énoncés dans le rapport de la Conférence, bien que beaucoup plus détaillés, se situent pour l'essentiel dans la ligne des critères de recevabilité définis par les Fonds en ce qui concerne les mesures de sauvegarde. Les critères des Fonds n'englobent toutefois pas la question des troubles sociaux causés par des déversements répétés, qui pourrait bien avoir pesé sur la décision du Gouvernement espagnol de procéder aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures.

S'agissant du *Prestige*, tant l'ITOPF que l'équipe d'experts nommés par le Gouvernement espagnol avaient estimé que le résultat le plus probable de l'abandon des hydrocarbures sur place aurait été l'écoulement lent, pendant de nombreuses années, des hydrocarbures échappés de l'épave, entraînant la production de boulettes de goudron très dispersées sur une vaste superficie de l'Océan atlantique qui auraient pu, au gré des vents et des



[17] *Ce texte figure aux pages 18 et 19 de l'édition 2002 du Manuel et apparaît aussi, en des termes identiques, dans l'édition d'avril 2005 du Manuel (page 21) qui a été adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 9ème session, tenue en octobre 2004.*

[18] *Potentially Polluting Wrecks in Marine Waters – Actes de la International Oil Spill Conference, 15 au 19 mai 2005, Miami, Floride, États-Unis; rapport établi par J Michel et autres.*

courants, toucher le littoral, en particulier les côtes de Galice et de Cantabrie, en Espagne. Alors que les experts commis par le Gouvernement espagnol n'excluaient pas la possibilité d'un rejet important d'hydrocarbures sous l'effet d'un séisme, l'ITOPF avait appelé l'attention sur le fait qu'il y avait des épaves immergées en eau profonde depuis plus de 30 ans, indiquant la faible probabilité d'un rejet d'une ampleur catastrophique.

Les deux groupes d'experts ont reconnu qu'il était impossible de chiffrer en termes monétaires l'étendue des dommages susceptibles d'être causés par la pollution si les hydrocarbures n'avaient pas été enlevés de l'épave mais, selon le scénario le plus vraisemblable, le rejet de ces hydrocarbures n'aurait pas constitué une menace grave pour les ressources marines. Cependant, alors que l'ITOPF a conclu que les autorités locales auraient fait enlever les boulettes de goudron venues s'échouer sur le littoral en même temps que les autres débris habituels, les experts commis par le Gouvernement espagnol ont fait valoir que les coûts correspondants auraient été considérables et que, du fait du délai de prescription prévu par les dispositions des Conventions de 1992, leur remboursement n'aurait pas été possible à terme.

De l'avis de l'Administrateur, les dépenses liées à des opérations de nettoyage de la pollution six ans après la date du sinistre ne seraient certes pas récupérables en vertu des Conventions de 1992, mais le coût total de ces opérations serait infime par rapport aux coûts des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave.

Les avis des deux groupes d'experts se distinguaient principalement par le fait que les experts désignés par le Gouvernement espagnol avaient pris en compte les répercussions sociales qu'aurait pu avoir l'abandon des hydrocarbures sur place, tandis que l'ITOPF s'était intéressé uniquement aux critères de recevabilité du Fonds de 1992, qui ne prenaient pas en compte les incidences sociales, c'est-à-dire non économiques. Dans son examen de la question de la recevabilité l'Administrateur n'a pas, lui non plus, pris en compte de telles incidences.

L'Administrateur pensait, comme l'ITOPF et les experts désignés par le Gouvernement espagnol, qu'un rejet catastrophique d'hydrocarbures était improbable et que toute fuite provenant de l'épave aurait probablement pris la forme d'un écoulement lent de faibles quantités d'hydrocarbures et que, bien qu'il existe un risque réel que ces rejets atteignent les zones de culture de fruits de mer en Galice et les plages touristiques des îles situées dans l'Atlantique, il faudrait un rejet substantiellement plus important pour causer des préjudices importants à ces ressources.

Compte tenu des considérations exposées ci-dessus, l'Administrateur estimait que les hydrocarbures restés dans les sections immergées du *Prestige* ne constituaient pas une menace de pollution importante et que le coût de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures était disproportionné par rapport aux conséquences environnementales et économiques qu'aurait pu avoir la solution consistant à laisser les hydrocarbures dans l'épave et qu'il considérait donc que la demande du Gouvernement espagnol ne répondait pas aux critères de recevabilité définis par les organes directeurs des FIPOL, à savoir que les opérations devraient être raisonnables d'un point de vue technique objectif.

La délégation espagnole a déclaré que la demande d'un montant de €109 millions incluait, en plus des frais afférents à l'enlèvement des hydrocarbures proprement dit, des éléments potentiellement recevables, notamment les dépenses relatives à un comité consultatif scientifique, à la surveillance des fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave et aux études de faisabilité de l'enlèvement des hydrocarbures et que les experts du Fonds pouvaient évaluer séparément ces éléments. La délégation a souligné que l'ITOPF avait conclu dans son rapport qu'il y avait un risque réel que les hydrocarbures s'échappant de l'épave atteignent la Galice. Elle a fait valoir que cela aurait pu avoir un effet grave sur les ressources halieutiques. Elle a également souligné que les îles au large de la côte d'Espagne, qui étaient très vulnérables et bénéficiaient d'une protection environnementale très poussée, auraient pu être touchées. La délégation espagnole a indiqué que la décision de retirer les hydrocarbures de l'épave avait été prise après qu'un comité consultatif scientifique composé de plus d'une quarantaine d'experts internationalement réputés a délibéré et donné un avis. La délégation espagnole a également déclaré qu'à son avis, les frais d'enlèvement des hydrocarbures n'étaient pas disproportionnés compte tenu du volume d'hydrocarbures qui a été retiré et en comparaison avec le coût d'opérations semblables qui avaient été acceptées par les FIPOL à l'occasion de sinistres passés.

La délégation française a déclaré qu'elle ne considérait pas que le risque posé par les hydrocarbures restant dans l'épave était faible et a fait observer que si le Gouvernement espagnol n'avait pas retiré les hydrocarbures, la pollution aurait continué pendant des dizaines d'années. Selon la délégation portugaise, l'opération d'enlèvement des hydrocarbures était raisonnable et la demande était recevable.

Plusieurs délégations ont exprimé leur sympathie au Gouvernement espagnol tout en faisant valoir que les critères de recevabilité du Fonds en ce qui concerne les mesures de sauvegarde devaient être respectés. Ces délégations ont estimé, comme l'Administrateur, que les frais d'enlèvement des hydrocarbures étaient hors de proportion avec les effets économiques et écologiques potentiels et que la demande ne répondait donc pas aux critères de recevabilité du Fonds. Il a été souligné que chaque État avait le droit de décider des mesures de sauvegarde à prendre mais que si la décision était prise sur la base de risques sociaux à caractère non économique, on ne pouvait pas en tenir compte dans l'évaluation de la recevabilité des demandes relatives aux coûts de ces mesures.

D'autres délégations ont fait valoir que, puisqu'il n'était pas possible de prédire avec certitude les conséquences de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave, tout gouvernement, quel qu'il soit, aurait eu du mal à résister à la pression du public visant à l'élimination de ce risque. Il a été souligné que le fait que de nombreux gouvernements auraient probablement agi de la même manière, amenait à conclure que les mesures prises avaient été raisonnables. On a également fait valoir que trois États auraient pu craindre une pollution plus grave si aucune mesure n'avait été prise et que, par principe, les États étaient tenus de protéger l'environnement conformément aux diverses conventions des Nations Unies et que le Fonds devait revoir ses critères de recevabilité afin d'assurer leur conformité à de telles obligations. Ces délégations estimaient que la demande était recevable en principe.

D'autres délégations ont suggéré que même si le coût total de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures semblait hors de proportion avec les conséquences probables, au plan écologique et économique, de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave, il se pouvait que certains des frais afférents aux études et enquêtes aient été raisonnables jusqu'au moment où le coût effectif de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures avait été connu. Ces délégations se sont prononcées en faveur de l'évaluation des différents éléments de la demande pour déterminer si certains étaient recevables.

Le Comité a décidé de différer la décision sur la recevabilité de la demande, mais a chargé l'Administrateur de collaborer avec le Gouvernement espagnol pour examiner tous les éléments de la demande afin d'identifier ceux qui pourraient être recevables et d'en évaluer le montant recevable pour examen par le Comité à une session ultérieure.

En novembre et décembre 2005, des représentants du Gouvernement espagnol et du Secrétariat des FIPOL se sont réunis afin d'examiner les diverses questions en cause. L'Administrateur évalue actuellement les divers éléments des demandes à la lumière de ces discussions.

## Enquêtes sur la cause du sinistre

**Autorité maritime des Bahamas**

L'Autorité maritime des Bahamas, c'est-à-dire l'autorité de l'État du pavillon, a mené une enquête sur la cause du sinistre. Le rapport d'enquête a été publié en novembre 2004 et un résumé des conclusions a été présenté à la session de mars 2005 du Comité exécutif.

L'Autorité maritime des Bahamas a notamment conclu que l'avarie initiale s'était probablement produite dans le bordé de la citerne latérale n° 3 à tribord et avait été suivie d'une avarie dans la citerne latérale arrière n° 2 à tribord, probablement dans la cloison séparant les deux citernes.

Selon le rapport, on manque de preuves décisives pour se prononcer avec certitude sur la cause de l'avarie initiale de la coque, mais la cause probable de cette avarie a été une grosse vague qui a fait apparaître une faiblesse dans la citerne latérale n° 3 à tribord. Il est dit dans le rapport que cette faiblesse s'expliquait sans doute par un, ou plus probablement par l'effet conjugué de deux ou plusieurs facteurs (dommages subis au cours d'un transbordement de navire à navire à Saint-Pétersbourg, fatigue, contraintes dues à la soudure

de grandes plaques de métal neuf sur des vieilles plaques et/ou corrosion) et que l'une des citernes à cargaison jouxtant la citerne latérale n° 3 à tribord avait peut-être été endommagée.

Le rapport signale que les vidéos prises pendant le remorquage du navire montrent que des vagues frappaient constamment la citerne pendant des périodes prolongées et que des mouvements de roulis et de tangage amenaient l'eau à pénétrer rapidement dans la citerne et à en sortir, provoquant de très fortes fluctuations de pression et que les structures des citernes ne sont semble-t-il pas conçues pour résister à de telles pressions.

Les règlements des sociétés de classification exigent que les navires soient soumis à une inspection détaillée dite 'inspection spéciale' tous les cinq ans. Le rapport de l'Autorité maritime des Bahamas indiquait que la cinquième enquête spéciale du navire avait été effectuée en Chine en 2001, c'est-à-dire 18 mois avant le sinistre, conformément semble-t-il aux normes les plus strictes appliquées dans ce secteur.

Le rapport indique que l'inspection annuelle, effectuée à Doubaï en 2002, six mois avant le sinistre, avait été contrôlée par l'Autorité maritime des Bahamas. Il y est dit qu'une inspection interne de la citerne latérale arrière n° 2 à tribord aurait dû être faite, mais ne l'avait pas été. Le rapport conclut toutefois qu'étant donné que la structure de la citerne latérale arrière n° 2 à tribord semblait avoir résisté à toutes les contraintes supplémentaires résultant du sinistre, à l'exception de la cloison séparant les deux citernes, il est probable qu'une inspection à Doubaï n'aurait pas permis de déceler des problèmes importants.

Le rapport indique également que le contrôle de l'État du port, SIRE (Ship Inspection Report Program) et d'autres inspections effectuées avant le sinistre n'avaient suscité aucune inquiétude au sujet de l'état général du navire et ne donnaient nullement à penser qu'une inspection interne spéciale de l'une quelconque des citernes était nécessaire.

S'agissant des mesures prises après que l'avarie de la coque s'est produite, l'Autorité maritime des Bahamas avait notamment conclu ce qui suit:

- Il est certain que le navire aurait pu survivre s'il avait été amené dans un lieu abrité et qu'une fois qu'il s'y serait trouvé, il aurait été possible d'évaluer de manière appropriée son état et le meilleur moyen pour réduire au minimum tout risque de nouvelle pollution.
- La recherche d'un lieu abrité aurait fort bien pu conduire à une issue beaucoup plus favorable et aurait évité la pollution générale de longues étendues de côtes qui a suivi.
- S'agissant de l'accusation de pollution, il est difficile de tenir le capitaine pour responsable de l'avarie initiale de son navire. Le capitaine n'aurait eu aucun moyen de prévoir le sinistre ou de prendre des mesures pour l'éviter. Il avait agi en bon marin pendant la tempête qui avait précédé le sinistre en ramenant son navire à la vitesse appropriée.

**Ministère espagnol des travaux publics**

Le Ministère espagnol des travaux publics (Ministerio de Fomento) a mené une enquête sur la cause du sinistre par le biais de la Commission permanente d'enquête sur les évènements de mer, qui a pour mission d'établir les causes techniques des accidents maritimes. Un bref résumé des conclusions du rapport d'enquête a été présenté au Comité exécutif à sa session de juin 2005.

Le rapport indiquait entre autres que la Commission avait calculé les efforts tranchants et les moments de flexion[19] subis par le navire à trois reprises, à savoir juste avant que le dommage ne se produise, après que les citernes de ballast tribord avaient été inondées et après que les citernes de ballast bâbord avaient été remplies pour compenser la gîte provoquée par l'inondation des citernes tribord. Il est notamment dit dans le rapport que:

- Le moment de flexion maximum juste avant que se produise le dommage est resté inférieur au maximum autorisé par mer calme par la société de classification du navire, l'American Bureau of Shipping (ABS).
- Une fois les citernes de tribord inondées, le moment de flexion maximum a dépassé de 28,4 % le maximum autorisé par mer calme.
- Une fois les citernes de bâbord remplies, le moment de flexion maximum a dépassé de 70,4 % le maximum autorisé par mer calme.



[19] *Efforts internes créés dans la structure selon la manière dont le navire est chargé.*

*Une machine à nettoyer les plages enlève les boulettes de goudron sur le sable.*

- Dans les trois cas, l'effort tranchant maximum est resté dans la limite admise par l'ABS.

La Commission était parvenue à la conclusion que l'accident était dû à une défaillance de la structure dans la zone de la citerne arrière tribord n° 2 et de la citerne latérale tribord n° 3 par suite d'une perte locale de résistance due à la déformation, au détachement ou à la rupture des membrures longitudinales du flanc du navire ayant causé une perte de rigidité dans le bordé de coque et de ce fait une déformation de ce bordé qui ont pu avoir provoqué une large brèche voire le détachement de ce bordé. La Commission avait fondé ses conclusions sur les éléments suivants:

- Le film vidéo pris par le sous-marin Nautile montrait que le bordé de coque du *Prestige* s'était détaché sur le flanc tribord à la ligne de soudure six mètres en dessous du pont principal.
- Une partie de la structure des citernes abîmées avait été remplacée à Guangzhou (Chine)[20] parce qu'on avait constaté que l'épaisseur était inférieure au minimum autorisé selon les normes de la société de classification.
- La zone endommagée et en partie réparée avait subi pendant des années une fatigue d'origine thermique et mécanique, thermique parce que le fuel-oil lourd est une cargaison transportée à des températures élevées (jusqu'à 90°C) et mécanique en raison de l'âge du navire.
- Les membrures longitudinales avaient été remplacées avec des profils fabriqués et soudés à la main étant donné que l'on ne trouvait pas de membrures préfabriquées sur le marché local. Bien qu'il soit admis dans le rapport qu'il s'agit là d'une technique valable, les caractéristiques mécaniques des sections fabriquées de cette manière sont considérées comme d'une qualité inférieure.
- L'épaisseur des plaques de remplacement était dans certains cas inférieure à celle des plaques originales et, même si cette réduction restait dans les limites autorisées par l'ABS, il pouvait en résulter une concentration de contraintes excessive dans la région des joints.



[20] *Le navire a subi des réparations ainsi qu'un contrôle spécial à Guangzhou en mai 2001.*

- Le navire avait été modifié pour qu'il soit possible d'utiliser les citernes de charge comme ballasts propres, notamment les citernes qui ont été endommagées ce qui, ajouté au fait que les citernes de charge adjacentes transportaient leur cargaison à des températures allant jusqu'à 90°C, signifiait que ces citernes étaient soumises à un degré supérieur de corrosion.
- Le mauvais temps qui régnait dans la zone.
- Le mauvais état d'entretien du navire.
- Des accostages répétés de navires le long du bord du *Prestige* pendant son séjour de quatre mois à Saint-Pétersbourg[21] qui avaient obligé à utiliser des défenses spéciales ont pu affaiblir le flanc du navire.

Le Ministère espagnol des travaux publics avait remis au Fonds de 1992 un exemplaire des conclusions figurant dans un additif au rapport précité. Il était dit en conclusion dans cet additif que:

- Le rapport effectué par l'Autorité maritime des Bahamas de Londres (AMB) avait été établi sur la base des rapports que d'autres parties avaient élaborés en vue d'aboutir à leurs propres conclusions. Il s'agissait principalement des rapports de la Société de classification du navire, l'American Bureau of Shipping (ABS) et de l'audit de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS). Cette association avait ignoré toute une série d'erreurs, d'omissions et de négligences qu'il était facile de relever dans les rapports d'inspection réalisés par l'ABS. Le rapport élaboré par l'AMB ne pouvait donc être qualifié d'indépendant ni impartial.
- D'après le rapport même de l'Autorité maritime des Bahamas, celle-ci n'avait pas effectué son inspection annuelle en 2001.
- Il avait été procédé à une nouvelle étude de l'état de la mer auquel le *Prestige* avait dû faire face depuis qu'il avait quitté la mer du Nord jusqu'au jour de la catastrophe. Les conditions enregistrées le 13 novembre 2002 ne pouvaient être qualifiées d'extrêmes ni d'inhabituelles pour la zone et l'époque de l'année. Rien ne prouvait qu'il y ait eu des vagues anormales. Tous les ans près de 45 000 navires transitent par le dispositif de séparation du trafic du Finisterre. Aucun de ceux qui avaient fait ce parcours le 13 novembre 2002 n'avait signalé des conditions extrêmes.
- On avait analysé les images thermographiques prises par un des hélicoptères de sauvetage. Les résultats de l'analyse, les photographies et les vidéos existantes ainsi que d'autres témoignages faisaient qu'il était impossible de maintenir, comme l'AMB, que le déversement initial s'était produit exclusivement par les couvercles Butterworth. Il y avait de fortes chances, ainsi que le croyait le capitaine du navire le 13 novembre 2002, que la cloison de séparation entre la citerne centrale n° 3 et ballast n° 3 se soit cassée. Il est probable que la citerne centrale n° 2 et la citerne n° 4 de tribord aient été sérieusement endommagées, ce qui expliquerait l'énorme quantité d'hydrocarbures qui s'était déjà déversée dans la mer le matin du 14 novembre, d'après ce qu'il ressort de l'étude indiquée.
- L'analyse des éléments d'appréciation disponibles, y compris la documentation récupérée à bord, permettait de dire que le *Prestige* était inférieur aux normes.

En résumé et à titre de conclusion finale, l'Administration maritime espagnole était d'avis que l'on pouvait affirmer que la suite d'erreurs, d'omissions et de négligences commises lors des inspections du navire *Prestige* avait eu un effet déterminant sur l'état critique dans lequel le navire se trouvait et donc sur le dénouement final. Ignorer délibérément cet état de choses, comme semblait vouloir le faire l'AMB, donnait l'illusion trompeuse que le capitaine ou l'équipe de sauvegarde avait eu pleine liberté au moment de choisir entre diverses mesures possibles alors que la côte espagnole était gravement menacée et que ses autorités prenaient des mesures pour la protéger sans disposer d'informations exactes sur l'état réel du navire.

**Tribunal pénal de Corcubión**

Le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il enquête sur le rôle du capitaine du *Prestige*, d'un



[21] *Le navire a servi de navire de stockage pendant 131 jours, du 22 juin au 30 octobre 2002, alors qu'il était à quai à Saint-Pétersbourg (Fédération de Russie) avant son dernier voyage. Pendant cette période, des péniches ont livré des hydrocarbures au navire et des navires-citernes se sont placés le long de son bord pour charger. Le navire a pu avoir subi des dommages par suite du contact avec les navires qui se plaçaient à ses côtés pour décharger ou charger la cargaison.*

fonctionnaire qui a eu un rôle à jouer dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol et d'un gérant de la société gestionnaire du navire.

**Secrétariat d'État français aux transports et à la mer**

Le Secrétariat d'État français aux transports et à la mer a chargé l'Inspection générale des services des affaires maritimes, bureau des enquêtes - accidents/mer (BEAmer) de mener une enquête sur la cause du sinistre. Un bref résumé du rapport d'enquête a également été présenté au Comité exécutif à sa session de juin 2005.

Le rapport faisait valoir que les enquêteurs, dans la mesure où ils n'avaient eu accès qu'aux documents fournis par la société de classification et par l'État du pavillon, n'avaient pu fonder leurs conclusions sur des éléments tangibles d'appréciation.

Le rapport a conclu que, d'après les informations disponibles, le naufrage du *Prestige* semblait être dû à l'enchaînement d'une série de facteurs, à savoir:

- Des facteurs liés aux conditions du marché des transports maritimes de fuel-oil lourd qui amènent à transporter une bonne partie de ces produits fortement polluants à bord de navires âgés antérieurs à la Convention MARPOL.
- Des facteurs liés à la conception de ces navires à la date de leur construction et aux problèmes rencontrés pour mettre les navires vieillissants aux normes MARPOL.
- Des facteurs ayant éventuellement provoqué le dommage initial: choc par un objet flottant (considéré comme improbable), choc violent des vagues, défaillance de la coque ou une combinaison de ces facteurs.
- Des réparations successives qui pourraient être le signe d'une faiblesse structurelle de la cloison séparant les citernes n° 2 et n° 3 qui, sur les navires antérieurs à la Convention MARPOL, sont davantage susceptibles d'être corrodées, l'affaiblissement de la structure interne des citernes latérales n° 2 et n° 3 dû à l'utilisation du navire pour des opérations de transbordement à Saint-Pétersbourg et à l'insuffisance des réparations, notamment à Guangzhou en 2001.
- L'aggravation du dommage initial sous l'effet de forces exercées par la mer sur la structure avant que le dommage ne soit signalé, de forces supplémentaires exercées sur la structure endommagée sous l'effet du remplissage des citernes à ballast de bâbord et des opérations de remorquage et maintien du navire en mer dans un état précaire après le premier dommage, par suite de difficultés d'accueil (configuration de la côte, faibles moyens de remorquage).

Selon le rapport, la mesure prise par le capitaine qui a consisté à inonder les citernes à ballast de bâbord a aggravé la situation[22] et rendu dangereux tout remorquage sur une longue distance. Les enquêteurs reconnaissent néanmoins que le capitaine ne disposait sans doute pas des informations pertinentes pour fonder sa décision car le calculateur de stabilité était hors service depuis que le navire avait commencé de donner de la gîte[23].

S'agissant des mesures prises par le propriétaire du navire, il est noté dans le rapport que la liaison avec les autorités maritimes de l'État côtier semble s'être faite par l'intermédiaire d'un agent maritime, désigné par le propriétaire, qui a pris contact avec les autorités trois heures après que l'alarme a été donnée et que l'information a été communiquée au propriétaire par le capitaine. Il est également dit dans le rapport qu'en revanche, la personne désignée s'est immédiatement occupée de passer un contrat avec une société de sauvetage.

Selon le rapport, il restait encore à étudier les mesures prises par cette société. Les informations qui ont été demandées à cette dernière n'ont pas encore été fournies à BEAmer.

S'agissant des décisions prises par les autorités espagnoles pour maintenir le navire loin de la côte, le rapport relevait que les enquêteurs n'avaient pas reçu des autorités maritimes espagnoles les informations nécessaires pour comprendre entièrement le processus de décision. Selon le rapport, il est reconnu qu'initialement la pollution était relativement faible et que le navire est resté d'une pièce pendant plusieurs jours. Toutefois, les renseignements fournis par le propriétaire du navire et la société de classification pour garantir la



[22] *Le moment de flexion maximum au départ du poste de chargement était de 43 % du maximum autorisé par mer calme. Ce moment est passé à 125 % après l'inondation des citernes latérales tribord par suite des dommages causés au bordé puis à 163 % de la limite par mer calme lorsque les citernes à ballast bâbord ont été remplies.*

[23] *Par suite de la perte de courant électrique qui s'est produite lorsque le navire a pris 30° de gîte.*

résistance du navire ne semblent pas avoir suffi à satisfaire les diverses autorités côtières et, de l'avis des autorités maritimes de l'État côtier, les éventuels lieux de refuge dans les rias de Galice n'auraient pas permis de contenir la pollution massive qui se serait finalement produite.

Le rapport révélait que puisqu'aucune analyse métallurgique sur un minimum d'échantillons significatifs ne sera effectuée ni rendue publique, il semble impossible d'aller plus avant dans les conclusions.

**Magistrat instructeur à Brest**
Un magistrat instructeur de Brest mène actuellement une enquête pénale sur la cause du sinistre.

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

## Actions en justice

**Espagne**
Quelque 2 020 demandes ont été déposées dans le cadre de la procédure judiciaire engagée devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) et 213 d'entre elles l'ont été par des personnes qui ont directement saisi le London Club et le Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Aucune précision sur les préjudices subis n'a été communiquée au tribunal. On s'attend à ce que les demandeurs qui ont passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux retirent leurs demandes de la procédure.

Le Gouvernement espagnol a saisi le tribunal pénal de Corcubión en son nom propre et au nom des autorités régionales et locales ainsi qu'au nom de 976 autres demandeurs. Un certain nombre d'autres demandeurs ont également saisi ce tribunal. Le tribunal étudie actuellement la question de savoir si ces demandeurs sont habilités à s'associer à la procédure.

**France**
À la demande d'un certain nombre de communes, le tribunal administratif de Bordeaux a nommé des experts pour déterminer l'étendue de la pollution en différents points de la zone polluée.

En juillet 2003, cinq ostréiculteurs ont engagé 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 d'Oléron pour demander le versement provisoire de sommes atteignant au total environ €400 000 (£275 000). En juillet 2004, le tribunal a rendu un jugement en référé rejetant la demande au motif que les demandeurs n'avaient pas fourni suffisamment d'éléments de preuve permettant de justifier la procédure en référé. Dans son jugement, le tribunal a invité les demandeurs à soumettre leurs demandes auprès du Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. Trois des ostréiculteurs ont présenté leurs demandes à ce Bureau.

Le Gouvernement français et 216 autres demandeurs ont engagé des poursuites contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 15 tribunaux en France pour demander des indemnités d'un montant total de €110 millions (£76 millions), dont €67,7 millions (£46 millions) étaient réclamés par le Gouvernement.

**Portugal**
Le Gouvernement portugais a engagé une action en justice devant le tribunal maritime de Lisbonne contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 pour demander une réparation d'un montant de €4,3 millions (£3 millions).

**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 estimait initialement devoir dépasser US$700 millions (£408 millions) et que par la suite on a estimé à plus de US$1 000 millions (£582 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 avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle pour que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS de tout montant que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Le tribunal de New York a rejeté la demande reconventionnelle présentée par l'ABS au motif que l'État espagnol avait droit à l'immunité absolue. L'ABS tente d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.

Dans le cadre de la procédure judiciaire engagée à New York, l'ABS a demandé communication par l'État espagnol de l'ensemble des documents et pièces figurant au dossier d'enquête du tribunal pénal de Corcubión concernant le sinistre du *Prestige*, ainsi que tous les documents et pièces examinés par la Commission permanente d'enquête espagnole sur les événements de mer. L'État espagnol a fait valoir dans sa réponse que les documents et pièces requis bénéficiaient de l'immunité en vertu du droit procédural espagnol qui interdisait leur divulgation. L'ABS s'est opposé à l'immunité invoquée. Dans un jugement rendu en août 2005, après avoir pris en compte les divers intérêts contradictoires en jeu, le juge chargé de superviser les procédures de communication a rejeté l'immunité invoquée par l'État espagnol et ordonné la communication des documents. Le juge a ensuite rejeté la demande de réexamen présentée par l'Espagne. L'État espagnol pourrait faire appel de cette décision.

En septembre 2005, l'État espagnol a présenté une requête au tribunal pénal de Corcubión, dans laquelle il soutenait que ces documents et pièces bénéficiaient de l'immunité en vertu du droit procédural espagnol et ne pouvaient être fournis à l'ABS, et il a demandé au tribunal pénal de se prononcer sur cette question. Dans une décision rendue en septembre 2005, le tribunal a décidé, en faveur des parties qui s'étaient associées à la procédure pénale, que ces documents et pièces étaient protégés par le secret et ne devaient donc pas être communiqués à l'ABS. Il découle de cette décision que l'ABS peut avoir accès aux documents et aux pièces en s'associant à la procédure en tant que partie intéressée.

En août 2005, l'ABS a soumis au tribunal de New York une demande en référé pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé.

Les autorités régionales du Pays basque espagnol ont engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de Houston, au Texas, réclamant des indemnités au titre des frais de nettoyage et des sommes versées à des particuliers et des entreprises pour un montant de US$50 millions (£29,1 millions). Ces autorités ont soutenu, entre autres, que l'ABS n'avait pas inspecté convenablement le *Prestige* alors qu'il était tenu de le faire et avait déclaré que ce navire était en état de naviguer, ce qui n'était pas le cas. L'action en justice a été renvoyée au tribunal de New York qui traite de la demande présentée par l'État espagnol dont il est question plus haut. L'État espagnol ayant dédommagé la Région basque, il est probable que cette action sera retirée prochainement. Toutefois, le 31 décembre 2005 elle n'avait pas encore été officiellement retirée.

L'ABS avait auparavant demandé au tribunal de New York l'autorisation de déposer une demande de dommages et intérêts contre l'État espagnol pour récupérer toutes les sommes dont il pourrait être déclaré redevable à la Région basque. Si l'action de la Région basque contre l'ABS est retirée, les demandes reconventionnelles le seront probablement aussi.

## Action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre l'ABS

En octobre 2004, le Comité exécutif a étudié la question de savoir s'il y avait lieu que le Fonds de 1992 intente une action récursoire contre l'American Bureau of Shipping (ABS).

Pour prendre connaissance des considérations exprimées par le Comité exécutif, se reporter aux pages 102 à 104 du Rapport annuel de 2004.

Le Comité exécutif a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 d'intenter d'action récursoire contre l'ABS aux États-Unis. Il a d'autre part décidé de différer toute décision concernant une éventuelle action récursoire contre l'ABS en Espagne jusqu'à ce que davantage de détails sur la

cause du sinistre du *Prestige* soient connus. Il a chargé l'Administrateur de suivre le procès qui se déroule aux États-Unis ainsi que l'enquête en cours sur la cause du sinistre et de prendre les mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 devant toute juridiction compétente.

Le Comité a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds concernant les actions en justice engagées contre d'autres parties.

## 14.8 SINISTRE SURVENU À BAHREÏN

*(Royaume de Bahreïn, mars 2003)*

### Le sinistre

Le 15 mars 2003, la police de l'air de Bahreïn (Air Wing of the Bahrain Ministry of Interior) a signalé la présence d'une nappe de pétrole à 20 milles au large de la côte nord de Bahreïn. Le 17 mars, les hydrocarbures ont commencé à s'échouer sur le rivage de la côte nord du Royaume de Bahreïn, et durant trois jours de nouvelles nappes d'hydrocarbures ont atteint les côtes est et ouest de l'île Al Muharraq. Une certaine quantité de pétrole a pénétré dans le port de Mina Sulman, et a pollué un port de pêche, souillant bateaux et engins de pêche.

Les hydrocarbures sont parvenus à proximité des prises d'eau de mer de deux centrales électriques/usines de dessalement et d'une autre usine de dessalement. Environ 18 kilomètres de littoral ont été pollués par une quantité d'hydrocarbures estimée à 100 tonnes. Du pétrole aurait atteint le littoral du Royaume d'Arabie saoudite non loin de la voie d'accès reliant Bahreïn au continent.

### Opérations de nettoyage

Le Service des garde-côtes de Bahreïn a aidé la Commission publique de la protection des ressources marines, de l'environnement et de la faune sauvage à effectuer des opérations de nettoyage en mer entre le 15 et le 24 mars 2003. Le 22 mars, les responsables de la météorologie et de l'environnement de l'Arabie saoudite ont fourni aux autorités de Bahreïn environ 2 000 mètres de barrages flottants et un navire écopeur. Ce matériel a été rendu à l'Arabie saoudite le 28 mars.

Le Ministère de l'électricité et de l'eau a déployé des barrages à proximité des prises d'eau de mer des centrales électriques/usines de dessalement de Sitra et de Hidd et de l'usine de dessalement d'Addur. Il a également procédé à des opérations de nettoyage du littoral pour empêcher les hydrocarbures de souiller les circuits de refroidissement et la charge d'alimentation de dessalement de ces installations.

Le Ministère des municipalités et de l'agriculture et la compagnie pétrolière de Bahreïn, la Bahrain Petroleum Company (BAPCO), ont effectué d'importantes opérations de nettoyage du littoral et évacué les déchets mazoutés. Ces opérations ont été commencées le 19 mars et terminées le 18 avril 2003.

### Enquête sur l'origine de la pollution

**Analyses chimiques**

Les autorités de Bahreïn ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures et les ont envoyés à des laboratoires à Bahreïn et en Arabie saoudite aux fins d'analyses. Le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC) de Bahreïn a également prélevé des échantillons et les a envoyés au Fonds de 1992, pour analyse. Les analyses effectuées à Bahreïn ont été peu concluantes bien qu'il ait été signalé que la teneur en soufre du pétrole prélevé correspondait étroitement au pétrole brut d'Iraq (Bassorah). Le laboratoire en Arabie saoudite a conclu que le pétrole était du brut d'Iraq.

Les échantillons envoyés au Fonds de 1992 ont été soumis à un laboratoire écossais spécialisé dans l'analyse et les empreintes de pétrole. Ce laboratoire, en l'absence d'hydrocarbures de référence pour permettre des comparaisons avec les échantillons et compte tenu de son expérience, a conclu que les hydrocarbures prélevés pouvaient provenir d'Arabie saoudite, du Koweït ou du sud de l'Iraq.

En février 2004, le MEMAC a prélevé un échantillon de pétrole brut d'Iraq (Bassorah) d'une citerne destinée à l'exportation qui se trouvait au terminal pétrolier d'Al-Baker (Iraq) et l'a envoyé au Fonds de 1992. Le laboratoire écossais l'a ensuite analysé et a constaté que les 'empreintes' des échantillons des nappes d'hydrocarbures correspondaient très étroitement à l'échantillon du pétrole brut d'Iraq (Bassorah). Le laboratoire a conclu que les résidus d'hydrocarbures prélevés sur

la côte nord de Bahreïn correspondaient à ce à quoi l'on pourrait s'attendre dans le cas du pétrole brut de Bassorah exposé à un processus de dégradation naturelle pendant plusieurs jours.

**Imagerie par satellite**
Le MEMAC a obtenu une imagerie par satellite (bande d'ondes visibles) de la United States National Oceanic and Atmospheric Agency. Selon l'imagerie du 14 mars 2003, les hydrocarbures au nord de Bahreïn couvraient une zone de 50 milles carrés, ce qui indiquait que le déversement avait eu lieu quelques jours avant le 14 mars. La zone était sous les nuages entre le 6 et le 13 mars 2003; aucune imagerie satellite n'a donc été possible entre ces dates. La journée du 5 mars était dégagée mais rien ne prouvait la présence d'hydrocarbures sur l'eau ce jour là. Le MEMAC a conclu que les hydrocarbures avaient dû être déversés après le 5 mars et quelques jours avant le 14 mars 2003.

**Prévision a posteriori de la trajectoire de la nappe de pétrole**
Le MEMAC a modélisé la trajectoire d'hydrocarbures en sens inverse de la position de la nappe d'hydrocarbures signalée le 15 mars par l'aviation, d'après les données sur les vents et les courants locaux. Il en est résulté une étroite corrélation avec la position du pétrole observée par image satellite le 15 mars. D'autres prévisions a posteriori de la trajectoire de la nappe de pétrole ont montré que le déversement a selon toute vraisemblance eu lieu le 8 mars 2003 ou autour de cette date à proximité du mouillage du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah au large de la côte d'Arabie saoudite.

En dépit d'enquêtes approfondies, le MEMAC n'a pas été en mesure d'identifier de navire à l'origine du déversement. Les exploitants du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah ont déclaré qu'aucun pétrolier n'était arrivé dans le terminal avec un chargement partiel de pétrole d'Iraq en vertu du programme des Nations Unies 'Pétrole contre nourriture' au cours de la période considérée.

Le MEMAC a procédé à d'autres analyses de la trajectoire de la nappe d'hydrocarbures pour établir à partir d'éventuelles sources définies de pétrole au nord de Bahreïn si les déversements d'hydrocarbures émanant de l'une d'entre elles auraient pu souiller la côte de Bahreïn dans les conditions dominantes du vent et des courants. Des sources potentielles ont été déterminées: les terminaux pétroliers d'Al Ju'aymah et de Ras Tannurah (Arabie saoudite), l'oléoduc Arabie saoudite-Bahreïn, le gisement de pétrole au large et l'oléoduc d'Abu Saafah, les gisements de pétrole au large de Zuluf, d'Houyt et de Marjan et le terminal pétrolier d'Al-Baker (Iraq). Les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole ont montré que des déversements à partir des deux terminaux pétroliers se trouvant en Arabie saoudite ou des gisements pétroliers au large de Zuluf, d'Houyt et de Marjan n'auraient atteint que le littoral de ce pays, et que le pétrole qui aurait été déversé à partir de l'oléoduc Arabie saoudite-Bahreïn n'aurait pollué que la côte ouest de Bahreïn. Selon les prévisions relatives à la trajectoire, un déversement provenant du gisement pétrolier d'Abu Saafah n'aurait pas atteint Bahreïn quoiqu'elles aient aussi indiqué qu'un rejet à partir de l'oléoduc aurait pu polluer sa côte. Cependant, l'image satellite obtenue le 14 mars 2003 a montré la présence d'hydrocarbures au nord de l'oléoduc et étant donné que les vents soufflaient constamment en provenance du nord durant la période considérée, le MEMAC a conclu que l'oléoduc ne pouvait pas avoir été à l'origine de la pollution. Il ressort également des analyses de trajectoire que les hydrocarbures déversés à partir du terminal d'Al-Baker se seraient échoués sur la côte koweïtienne.

## Applicabilité de la Convention de 1992 portant création du Fonds

À sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif a confirmé son interprétation de la Convention de 1992 portant création du Fonds sur ce point, à savoir que cette convention s'appliquait aux déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait pas être identifié, pour autant qu'il était démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend, à la satisfaction du tribunal compétent, que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En mai 2004, le Comité exécutif a étudié si les dommages par pollution nés du sinistre de Bahreïn étaient couverts par les Conventions de 1992.

Compte tenu des analyses chimiques effectuées par le laboratoire écossais des échantillons de la nappe de pétrole prélevés sur le littoral de Bahreïn et de l'échantillon de référence recueilli au terminal d'exportation d'Al-Baker (Iraq), l'Administrateur a estimé fort probable que les hydrocarbures déversés

*La présence de débris gêne souvent l'enlèvement des hydrocarbures sur le rivage.*

étaient du pétrole brut d'Iraq (Bassorah). De plus, d'après l'imagerie satellite et les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole effectuées par le MEMAC, l'Administrateur a considéré que la pollution ne provenait vraisemblablement pas d'un gisement de pétrole au large, d'un oléoduc sous-marin ou d'un terminal pétrolier. Le terminal pétrolier d'Al-Baker était une source potentielle de pollution par du pétrole brut d'Iraq (Bassorah) mais d'après les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole, les hydrocarbures rejetés à partir du terminal auraient atteint la côte koweïtienne. La distance qui sépare le terminal d'Al-Baker et la côte nord de Bahreïn est d'environ 500 km; si, à cause des vents dominants les hydrocarbures n'avaient pas pu s'échouer sur la côte du Koweït, ils auraient mis, selon les analyses de la trajectoire, environ 13 jours pour atteindre la côte nord de Bahreïn. Toutefois, les analyses chimiques des échantillons de la nappe d'hydrocarbures ont indiqué que le pétrole était relativement peu dégradé, de sorte qu'il n'avait pas pu être exposé aux éléments naturels durant un temps aussi long.

Compte tenu des éléments de preuve ci-dessus, l'Administrateur a établi que la pollution avait été causée par un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison dans le cadre d'un transport de pétrole brut d'Iraq en vertu du Programme des Nations Unies 'Pétrole contre nourriture' ou bien d'opérations illégales de contrebande de pétrole. L'Administrateur a donc estimé que les dommages par pollution nés de ce sinistre étaient couverts par les Conventions de 1992, et que bien que l'on ne puisse pas identifier de navire à l'origine de la pollution, le Fonds de 1992 était tenu de verser des indemnités.

Lorsque la question a été examinée par le Comité exécutif, bon nombre de délégations ont été d'avis que les éléments de preuve disponibles semblaient démontrer de manière on ne peut plus convaincante que la source de la pollution avait été un 'navire' tel que défini dans les Conventions de 1992 et se sont félicitées de la manière systématique dont les autorités de Bahreïn avaient mené l'enquête.

Le Comité exécutif a décidé que les demandes nées du sinistre étaient couvertes par la Convention de 1992 portant création du Fonds et que les demandes d'indemnisation présentées par les autorités de Bahreïn étaient en principe recevables.

*Une jetée de fortune a été construite pour donner accès à un navire afin qu'il décharge du matériel et enlève les hydrocarbures ramassés.*

### Demandes d'indemnisation

Cinq organismes publics, le MEMAC et la BAPCO ont déposé des demandes pour un montant total de US$1,1 million (£640 000) au titre du coût des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage. Ces demandes ont été réglées à hauteur de US$689 000 (£383 000) au total.

Des demandes d'un montant total de US$1,6 million (£930 000) ont été déposées par la Direction des ressources marines pour le compte de 434 pêcheurs au titre des dommages aux biens et du préjudice économique. Ces demandes ont été réglées à hauteur de US$542 000 (£282 000).

Toutes les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre ont été réglées dans un délai de huit mois après avoir été soumises au Fonds de 1992.

## 14.9 N°7 KWANG MIN

*(République de Corée, 24 novembre 2005)*

### Le sinistre

Le navire-citerne coréen *N°7 Kwang Min* (161 tjb) est entré en collision avec le bateau de pêche coréen *Chil Yang No1* (139 tjb) dans le port de Busan, en République de Corée. Au total, 64 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées d'une citerne à cargaison endommagée et ont été déversées dans la mer. Le reste des hydrocarbures à bord du *N°7 Kwang Min* a été transbordé sur plusieurs autres navires. Le *N°7 Kwang Min* a ensuite été amené jusqu'à un chantier naval à Busan.

Le Fonds de 1992 a chargé une équipe d'experts coréens de suivre les opérations de nettoyage et d'enquêter sur les répercussions potentielles de la pollution sur la pêche et la mariculture.

### Opérations de nettoyage

La police maritime coréenne, la Société coréenne de lutte contre la pollution marine et sept entreprises privées de nettoyage ont rapidement mobilisé 36 navires de lutte contre la pollution. Des barrages de défense ont été déployés pour protéger les installations portuaires, notamment les chantiers navals et les marchés de poisson, ainsi que les coques de plusieurs navires amarrés dans le port. Cette intervention rapide a permis d'éviter des dommages graves aux biens et les pertes économiques qui en auraient découlé. La plupart des appareils de nettoyage de l'eau ont été retirés le 27 novembre 2005.

Le reste des hydrocarbures déversés ainsi que de grandes quantités de débris mazoutés se sont échoués sur le rivage à l'ouest et au sud de l'île de Yeongdo. Environ cinq kilomètres de rivage, composé de rochers, cailloux et galets, ont été pollués à divers degrés. Le propriétaire du navire a chargé quatre entreprises privées de nettoyage de nettoyer le rivage en enlevant le pétrole en vrac au moyen de méthodes essentiellement manuelles puis en nettoyant les taches de mazout avec de l'eau sous haute pression. Certains secteurs mazoutés du rivage étaient bordés de falaises, ce qui rendait l'accès difficile aussi bien par terre que par mer. Une péniche de débarquement a finalement réussi à amener une pelleteuse sur l'île afin de construire une route et une chaussée provisoires qui ont facilité l'enlèvement par chaland des hydrocarbures ramassés. Les opérations de nettoyage du rivage ne devaient pas se terminer avant le début 2006.

## Impact du déversement

Les hydrocarbures à la dérive en mer ont souillé les coques de plusieurs navires dont ceux procédant aux opérations de nettoyage.

Dans une partie du rivage pollué se trouvent des villages de pêcheurs. Selon toute probabilité, des demandes seront formées pour manque à gagner en raison de l'interruption d'activité, y compris pour les pertes subies par quelque 80 plongeuses se livrant au ramassage d'espèces végétales et animales dans la laisse de marée.

Les hydrocarbures ont également pollué plusieurs exploitations d'élevage d'algues marines (moutarde de mer et laminaires) en traversant les structures d'appui et en souillant les bouées et les cordages. Le matériel mazouté ayant été nettoyé ou remplacé rapidement, les algues marines n'ont pas subi de dommages graves.

Six restaurants de fruits de mer ont signalé un manque à gagner en raison de l'interruption de leur activité et de la mort de poissons gardés dans des réservoirs alimentés en eau de mer par des prises immergées.

## Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2005, le Fonds de 1992 avait reçu une seule demande, d'un montant de Won 4 455 000 (£2 500), au titre des frais du nettoyage et de la remise en état du matériel de nettoyage. Selon toute probabilité, d'autres demandes devraient être présentées au titre des frais

*Un plongeur inspecte l'arrivée d'eau de mer d'un restaurant de fruits de mer crus, pour vérifier s'il y a contamination par les hydrocarbures.*

des opérations de nettoyage, de dommages à des biens, de pertes économiques découlant du sinistre et de pertes économiques pures.

Toutefois, le coût total du sinistre ne devrait pas être supérieur à Won 3 600 millions (£2 millions).

Le montant de limitation applicable au *N°7 Kwang Min* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,8 millions).

En décembre 2005, le Ministère coréen des affaires maritimes et des pêches a informé le Fonds de 1992 que le *N°7 Kwang Min* n'était pas assuré contre les risques de pollution. Le Ministère a également fait savoir que le propriétaire ne disposait que de très peu d'actifs et que la valeur du *N°7 Kwang Min*, qui avait été construit en 1977, était telle que le produit de sa vente ne suffirait pas à couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre.

Étant donné que le navire n'était pas couvert par une assurance-responsabilité et que le propriétaire avait peu d'actifs, il est peu probable qu'il soit financièrement en mesure de faire face à l'obligation que lui fait la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de dédommager intégralement les victimes des dommages par pollution provoqués par le sinistre. Même si le montant total des demandes recevables reste inférieur au montant de limitation applicable au *N°7 Kwang Min*, le Fonds de 1992 sera tenu de verser des indemnités conformément à l'article 4.1 b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

# ANNEXES

# ANNEXE I

## STRUCTURE DES FIPOL

### ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

### ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

***9ème session extraordinaire***

| | |
|---|---|
| Président: | M. Jerry Rysanek (Canada) |
| Vice-Présidents: | M. José Aguilar Salazar (Mexique) |
| | M. Seiichi Ochiai (Japon) |

***10ème session ordinaire***

| | |
|---|---|
| Président: | M. Jerry Rysanek (Canada) |
| Vice-Présidents: | M. Seiichi Ochiai (Japon) |
| | M. Edward K. Tawiah (Ghana) |

### COMITÉ EXÉCUTIF

***28ème – 30ème sessions***

| | |
|---|---|
| Présidente: | Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande) |
| Vice-Président: | M. Volker Schöfisch (Allemagne) (Président par intérim aux 28ème et 30ème sessions) |

Algérie
Allemagne
Australie
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)
Émirats arabes unis
Fédération de Russie
Finlande
Inde
Italie
Japon
Pays-Bas
Portugal
République de Corée
Royaume-Uni
Uruguay

***31ème session***

| | |
|---|---|
| Président: | M. Carlos Ormaechea (Uruguay) |
| Vice-Président: | M. Giancarlo Olimbo (Italie) |

Algérie
Cameroun
Canada
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)
Espagne
Fédération de Russie
Finlande
France
Italie
Portugal
République de Corée
Royaume-Uni
Singapour
Turquie
Uruguay

## CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971

composé de tous les États ayant été à un moment quelconque membres du Fonds de 1971

***16ème session***

| | |
|---|---|
| Président: | M. Raja Malik (Malaisie) |
| Vice-Président: | M. John Wren (Royaume-Uni) |

***17ème session***

| | |
|---|---|
| Président: | M. Raja Malik (Malaisie) |

## ASSEMBLÉE DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

***1ère session ordinaire et 1ère session extraordinaire***

| | |
|---|---|
| Président: | M. Esteban Pacha (Espagne) |
| Premier Vice-Président: | M. Nobuhiro Tsuyuki (Japon) |
| Seconde Vice-Présidente: | Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark) |

## SECRÉTARIAT 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 |
| Assistante de l'Administrateur adjoint/ Conseiller technique et du Conseiller juridique: | Mme Astrid Richardson |
| | |
| Chef du Service des demandes d'indemnisation: | M. José Maura |
| Chargé des demandes d'indemnisation: | M. Patrick Joseph |
| Chargée des demandes d'indemnisation: | Mme Chiara Della Mea |
| Responsable des demandes d'indemnisation: | Mme Chrystelle Clément |
| Responsable des demandes d'indemnisation: | Mme Ana Cuesta |
| Assistante aux demandes d'indemnisation: | Mme Kirsty Manahan |
| | |
| Chef du Service des finances et de l'administration: | M. Ranjit Pillai |
| Chargé de l'informatique: | M. Robert Owen |
| Chargée des finances: | Mme Latha Srinivasan |
| Chargée des questions de personnel: | Mme Rachel Dockerill |
| Chargé de la gestion des bureaux: | M. Modesto Zotti |
| Assistante comptable: | Mme Elisabeth Galobardes |
| Assistant comptable: | M. Joseph Abbey |
| Auxiliaire de bureau: | M. Laurent Tresse |
| Réceptionniste/Assistante aux voyages: | Mme Alexandra Hardman |
| Responsable de l'informatique: | vacant |

| | |
|---|---|
| Chef du Service des relations extérieures et des conférences: | Mme Catherine Grey |
| Chargée de l'information: | Mme Stephanie Mulot |
| Responsable de la traduction espagnole: | Mme Natalia Ormrod |
| Responsable de la traduction française: | Mme Françoise Ploux |
| Responsable de la traduction française: | Mme Aurélie Chollat |
| Responsable des conférences: | Mme Victoria Turner |
| Responsable des publications: | M. Jonathan North |

## COMMISSAIRE AUX COMPTES DU FONDS DE 1992, DU FONDS DE 1971 ET DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

Sir John Bourn
Contrôleur et vérificateur général des comptes
Royaume-Uni

## ORGANE DE CONTRÔLE DE GESTION COMMUN

M. Charles Coppolani (France) (Président)
M. Eugenio Conte (Italie) (jusqu'en octobre 2005)
M. Maurice Jaques (Canada)
M. Heikki Muttilainen (Finlande) (jusqu'en octobre 2005)
M. Mendim Me Nko'o (Cameroun) (à partir d'octobre 2005)
M. Reinhard Renger (Allemagne)
M. Wayne Stuart (Australie) (à partir d'octobre 2005)
M. Hisashi Tanikawa (Japon)
M. Nigel Macdonald (personnalité extérieure - expert)

## ORGANE CONSULTATIF COMMUN SUR LES PLACEMENTS

M. David Jude
M. Brian Turner
M. Simon Whitney-Long

# ANNEXE II

## NOTE SUR LES ÉTATS FINANCIERS PUBLIÉS DES FONDS DE 1971 ET DE 1992 POUR 2004

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 2004, tels qu'approuvés par la 15ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et par la 9ème 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 2004.

Le Directeur
pour le contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
**G Miller**
le 31 janvier 2006

# 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 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004**

## Comprenant:


- RÉSUMÉ ANALYTIQUE
- CONSTATATIONS DÉTAILLÉES
  - Résultats financiers
  - Questions de gestion financière
  - Gestion de l'organisation
  - Suite donnée aux recommandations antérieures
  - Remerciements
- ANNEXE 1: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE


## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette section du rapport résume:

- Les résultats d'ensemble de la vérification – une opinion sans réserve.
- Un aperçu des principales questions relatives à la publication des comptes et à leur vérification.
- Les questions qui se dégagent de notre examen des principaux mécanismes de gestion du Fonds.

### Introduction

1 En octobre 2002, l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971) a désigné le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni comme Commissaire aux comptes pour les quatre années allant de 2003 à 2006. Le présent rapport du Commissaire aux comptes pour 2004 donne aux États Membres un aperçu d'ensemble de la méthode de vérification utilisée et des principales constatations qui s'en dégagent, ainsi que la garantie de l'intégrité des états financiers, des contrôles internes et de la gestion financière générale du Fonds. Le présent rapport contient des observations sur les mécanismes de gestion des Fonds.

### Résultats d'ensemble de la vérification

2 Nous avons vérifié les états financiers du Fonds de 1971 conformément à l'article 13 du Règlement financier et aux normes internationales d'audit (ISA) publiées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB).

3 **Notre 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 et le Commissaire aux comptes a donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers pour l'exercice clos le 31 décembre 2004.**

4 Conformément au Règlement financier, le présent rapport contient également des observations et des recommandations précises qui visent à améliorer le rapport coût-efficacité de la gestion et du contrôle financiers du Fonds.

## Principales conclusions et recommandations

**Questions financières**

5 Les constatations détaillées du présent rapport contiennent des observations sur la situation financière du Fonds et sur les questions financières découlant de notre vérification. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2004, le Fonds a enregistré un déficit global de £55 688 678. Au cours de la période examinée, il y a eu une réduction sensible des dépenses liées aux demandes d'indemnisation par rapport à 2003, et un montant de £69 575 937 a été remboursé aux contributaires des fonds constitués pour l'*Aegean Sea*, le *Sea Empress*, le *Nakhodka*, le *Sea Prince*, le *Yeo Myung* et le *Yuil N°1* au cours de l'exercice.

6 Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes utilisés par le Secrétariat du Fonds et avons constaté qu'ils étaient satisfaisants et allaient dans le sens des constatations globales de notre vérification.

7 Nous avons été invités dans le cadre de la vérification à soumettre à l'Administration des observations sur les révisions apportées au Règlement financier. Nous avons noté, en particulier, les amendements clés ci-après, qui à notre avis améliorent le cadre réglementaire.

- Suppression des chèques à signature unique, ce qui réduit le risque de versements frauduleux;
- Explication de la base comptable (principalement du système de normes comptables de l'Organisation des Nations Unies);
- Confirmation des exigences de vérification qui concernent le Fonds;
- Directives précises pour le fonctionnement du Secrétariat commun des FIPOL et les liens entre eux; et
- Amélioration des délais de publication des états financiers en ramenant du 31 mai au 30 avril la date à laquelle les états financiers doivent être soumis chaque année pour vérification.

8 À côté des travaux que nous avons effectués à l'appui de notre opinion, nous avons procédé à un travail de vérification spécifique portant sur les dispositions relatives à l'établissement de rapports précis sur les placements réalisés dans deux monnaies et à l'autorisation des déplacements du personnel. Nous sommes heureux de confirmer que, sur la base des vérifications que nous avons effectuées par échantillonnage, les procédures appliquées par le Fonds pour rendre compte de ses placements demeurent satisfaisantes.

**Questions de gestion**

9 Malgré la petite taille du Secrétariat, les FIPOL ont donné l'exemple de pratiques optimales de gestion. Les Fonds ont pris conscience du fait que l'existence d'un cadre solide de gestion était indispensable pour offrir aux États Membres des garanties en matière d'utilisation des ressources et de respect des cadres réglementaires. Notre rapport porte principalement sur le caractère approprié des principaux mécanismes de gestion créés par les Fonds afin d'assurer qu'ils continuent d'offrir les meilleures garanties. Cet aspect revêt une importance particulière au moment où le Conseil se prépare à examiner en octobre 2005 le rôle de l'Organe de contrôle de gestion et dans la perspective de l'entrée en fonctions du nouvel Administrateur, en novembre 2006.

10 **Contrôles internes** – Nous avons été heureux de l'élaboration d'un document qui définit clairement, comme nous avions encouragé le Secrétariat à le faire, les délégations de pouvoirs s'agissant d'autoriser et d'engager l'action des FIPOL. Nous avons recommandé de nouvelles améliorations au cadre de contrôle interne en suggérant que l'Administrateur signe un état sur les contrôles internes, qui ferait partie des états financiers. Cela aurait l'avantage de spécifier clairement les responsabilités de l'Administrateur et d'insister sur ses obligations en la matière. Cet état devrait répondre aux mêmes exigences que celles auxquelles doit déjà répondre le cadre réglementaire actuel et serait examiné pour s'assurer qu'il est compatible avec la procédure de vérification extérieure.

11 **Déontologie** – Nous avons examiné les mécanismes dont dispose actuellement le Fonds pour garantir la transparence de la gestion financière. Nous avons formulé des recommandations pour la déclaration de prises d'intérêts et l'enregistrement de dépenses de représentation et de cadeaux. Par ailleurs, pour satisfaire aux pratiques optimales, nous encourageons les membres du personnel à faire chaque année une déclaration de conformité avec les prescriptions du Règlement financier et des instructions administratives. Nous avons également recommandé au Fonds d'envisager la manière dont les mécanismes pourraient encore être améliorés par une politique de dénonciation des manquements. Cela permettrait aux membres du personnel de disposer d'un mécanisme approprié pour signaler des manquements ou des irrégularités. Ce système est particulièrement important en l'absence d'une fonction de vérification interne.

12 **Gestion des risques** – Le Fonds a continué à réaliser des progrès pour recenser ses risques financiers et ses risques de fonctionnement, mais nous souhaitons qu'un nouvel élan soit donné pour mener à bien le processus engagé et veiller à la mise en place d'une évaluation complète et systématique de la gestion des risques avant l'arrivée du nouvel Administrateur.

13 **Organe de contrôle de gestion** – Nous continuons à penser que l'Organe de contrôle de gestion est salutaire et constitue un élément essentiel des organes de gestion des FIPOL. Cet organe examine de près les questions clés qui permettent d'apporter de précieuses garanties supplémentaires aux membres du Conseil. Par ailleurs, l'examen par cet organe du caractère approprié du cadre de contrôle interne et de la qualité des mécanismes de contrôle de gestion est un élément essentiel du processus destiné à garantir la précision et l'utilité de la comptabilité financière. L'existence de l'Organe de contrôle de gestion sera examinée lors de la session d'octobre du Conseil et nous persistons à souligner l'intérêt que cet organe présente pour le Conseil et pour l'administration du Fonds.

## CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Cette section du rapport comprend:
- Une vue d'ensemble des résultats financiers du Fonds.
- Des considérations de gestion financière découlant de nos travaux de vérification, notamment au sujet des contrôles internes et du Règlement financier.
- Des observations d'audit sur la gestion de l'organisation.

### Résultats financiers

### Résumé de la situation financière

**Aperçu global des recettes par rapport aux dépenses**

14 Au cours de l'exercice 2004, le Fonds de 1971 a signalé un excédent d'exploitation de £377 760 pour le fonds général, après un déficit de £995 066 en 2003.

15 Si l'on tient compte des excédents et déficits respectifs du fonds général et des fonds des grosses demandes d'indemnisation, le Fonds de 1971 a enregistré un déficit global de £55 688 678 pendant l'exercice.

**Recettes provenant des contributions**

16 Le Fonds de 1971 a reçu des contributions de £16 800 826 en 2004 à la suite de la mise en recouvrement des contributions exigibles pour les sinistres du *Nissos Amorgos*, de l'*Osung N°3*, du *Vistabella* et du *Pontoon 300*. Un montant de £69 575 937 a été remboursé aux contributaires aux fonds constitués pour l'*Aegean Sea*, le *Sea Empress*, le *Nakhodka*, le *Sea Prince*, le *Yeo Myung* et le *Yuil N°1.*

**Divers**

17 En 2004, les recettes inscrites dans cette rubrique se sont chiffrées à £3 605 765 (£23 595 788 en 2003). Cette diminution des recettes traduit le fait qu'un règlement global de £20 millions avait été

reçu en 2003. Les intérêts sur les placements sont tombés de £2 270 198 en 2003 à £1 844 899 en 2004, ce qui correspond à une diminution du total des liquidités détenues par le Fonds en 2004.

**Dépenses liées au Secrétariat**

18 Les dépenses de Secrétariat se sont chiffrées à £357 145, ce qui représente une réduction de £175 995 par rapport à 2003 lorsque, en termes généraux, le Fonds de 1971 avait assumé 20 % des coûts de fonctionnement du Secrétariat. Ce montant comprend essentiellement la commission de gestion de £325 000 payable au Fonds de 1992, soit environ 10 % des dépenses communes de fonctionnement du Secrétariat, ce qui est conforme aux décisions prises par le Conseil d'administration et l'Assemblée du Fonds de 1992 en octobre 2003. Les autres dépenses représentent les honoraires du Commissaire aux comptes (£15 000) et les frais de liquidation (£17 145).

**Demandes d'indemnisation et dépenses liées à ces demandes**

19 Le montant total des versements effectués à titre d'indemnisation et de prise en charge financière s'est élevé à £5 511 076 en 2004, contre £7 915 847 en 2003. La majeure partie de ces dépenses concernait le sinistre du *Nissos Amorgos* (£4 716 093), pour lequel le niveau des règlements au titre de demandes d'indemnisation a été porté à 100 % en 2004, et le sinistre du *Yuil N°1* (£706 392), pour lequel une prise en charge financière a été accordée.

20 Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation, qui correspondent essentiellement aux honoraires de spécialistes et de juristes, se sont chiffrées à £576 091 (£2 812 041 en 2003). La diminution de ces dépenses correspond à une réduction du nombre de sinistres entraînant des dépenses de cet ordre – c'est ainsi qu'en 2003, l'action en recours relative au sinistre du *Sea Empress* avait entraîné £1,24 million de dépenses au titre de ce compte particulier des grosses demandes d'indemnisation.

**Actif et passif**

21 Les liquidités du Fonds de 1971 s'élevaient à £22 350 629 à la fin de l'exercice. La réduction par rapport aux liquidités détenues en 2003 (£75 867 272) s'explique par d'importants remboursements des contributions en mars 2004.

22 Le montant des arriérés de contributions mises en recouvrement est tombé de £781 543 à £374 738. C'est là une évolution encourageante et la proportion des arriérés de contributions demeure très faible en pourcentage. Nous continuerons toutefois à encourager les contributaires à verser ponctuellement les sommes dont ils sont redevables et le Fonds à continuer à s'employer activement à obtenir le règlement des soldes impayés.

23 Le solde du compte des contributaires est passé de £133 416 en 2003 à £2 253 382 à la fin de 2004. Ce solde représente les montants détenus par le Fonds sous forme de soldes créditeurs en attendant leur affectation ultérieure pour de nouveaux versements ou demandes de remboursement.

**Passif éventuel**

24 Le tableau III des états financiers rend compte du passif éventuel du Fonds, qui est défini dans les principes comptables comme toutes les demandes d'indemnisation avérées ou susceptibles d'être présentées à l'encontre du Fonds ainsi que l'estimation des dépenses liées à ces demandes pour l'exercice à venir. Au 31 décembre 2004, le passif était évalué à £85 290 000 sur la base des renseignements les plus récents disponibles au 30 avril 2005.

25 Ce passif, qui pourrait se matérialiser, devra être financé au moyen de la mise en recouvrement de nouvelles contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation. Au 31 décembre 2004, le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos* enregistrait un solde de £2 720 316 et le solde du fonds constitué pour le *Pontoon 300* se chiffrait à £2 500 859. Le solde de ces deux Fonds était inférieur au passif éventuel lié à ces sinistres tel qu'estimé au 31 décembre 2004.

26 Aucun fonds des grosses demandes d'indemnisation n'a été constitué pour l'*Alambra* ou l'*Iliad* bien que ces deux sinistres pourraient nécessiter des contributions supplémentaires si tout le passif éventuel se matérialise.

## Questions de gestion financière

**Contrôles internes**

27 Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes du Fonds mis en place par l'Administration pour garantir la régularité des transactions et la saine gestion des ressources. Nous avons constaté que ces dispositifs étaient satisfaisants et venaient confirmer notre avis.

**Liquidation du Fonds de 1971**

28 La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002. Bien que le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à recevoir des demandes d'indemnisation au titre de nouveaux sinistres, le règlement définitif et la conclusion des procédures en cours pourraient nécessiter de nombreuses années. Nous pensons qu'il demeure approprié que les états financiers du Fonds de 1971 continuent à être établis comme s'il était en activité, étant donné qu'il poursuivra ses opérations pendant un avenir prévisible.

**Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures**

29 Nous avons noté que plusieurs États Membres n'ont pas soumis les rapports sur les hydrocarbures indispensables pour la mise en recouvrement des contributions. Nous nous félicitons que ce fait soit signalé à l'Organe de contrôle de gestion et au Conseil d'administration ainsi que des efforts réalisés par le Secrétariat pour obtenir les rapports manquants. Même si la perte de revenus découlant de la non-soumission de ces rapports sur les hydrocarbures n'empêche pas le Fonds de 1971 de fonctionner, nous l'encourageons à suivre ces cas de non-soumission par souci d'équité à l'égard de tous les autres contributaires qui se sont acquittés de leurs contributions, conformément à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

**Cas de fraude, de fraude présumée ou de blanchiment d'argent**

30 Aucun cas de fraude, de fraude présumée ou de blanchiment d'argent ne nous a été signalé par le Secrétariat ou n'a été constaté dans les chiffres examinés au cours de notre vérification.

## Gestion de l'organisation

31 La gestion d'entreprise est le cadre comptable qui préside à la direction et au contrôle des organisations. Ce système définit qui est chargé de fixer les objectifs stratégiques de l'organisation, de prendre l'initiative de les mettre en œuvre, de superviser la gestion de l'organisation et de rendre compte des progrès accomplis par l'organisation aux parties prenantes concernées qui, dans le cas du Fonds de 1971, sont essentiellement les États Membres.

32 Les principes et la conception d'ensemble d'une bonne gestion ont été arrêtés et perfectionnés dans le secteur privé à la suite d'échecs spectaculaires, et les principes à la base des meilleures pratiques ont été élargis au secteur public. La transparence et la responsabilisation sont les éléments clés d'une bonne gestion.

33 Nous avons examiné l'attitude adoptée par le Fonds à l'égard des exigences fondamentales et des procédures couramment utilisées pour garantir et favoriser une bonne gestion et nous avons soumis des observations et des recommandations à l'Administration sur les questions de transparence, de conduite du personnel, de gestion des risques et de fonctionnement de l'Organe de contrôle de gestion. À côté des domaines cités dans le résumé analytique, on trouvera d'autres observations détaillées dans notre rapport à l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

## Suite donnée aux recommandations antérieures

34 Toutes les questions soulevées dans mon rapport pour 2003 ont été traitées dans le présent rapport.

## Remerciements

35 Nous sommes reconnaissants de l'aide et de la coopération que nous ont fournies l'Administrateur et le personnel du Secrétariat au cours de notre vérification.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
**Sir John Bourn**
le 30 juin 2005

# ANNEXE 1: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE

## Portée de la vérification

1 Les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971) pour l'exercice clos le 31 décembre 2004 ont été vérifiés conformément à l'article 13 du Règlement financier.

## Objectifs de la vérification

2 La vérification devait essentiellement permettre au Commissaire aux comptes de juger si les états financiers reflétaient bien la situation financière du Fonds, son excédent, ses ressources et sa trésorerie pour l'exercice et s'ils avaient été convenablement établis conformément au Règlement financier.

## Normes de vérification

3 La vérification a été effectuée conformément aux normes internationales d'audit (ISA) publiées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). D'après ces normes, nous devons planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûrs que les états financiers ne comportent pas d'erreur substantielle. L'Administration du Fonds était chargée d'établir ces états financiers, sur lesquels le Commissaire aux comptes doit donner son avis sur la base des pièces justificatives réunies lors de la vérification.

## Méthode de vérification

4 Conformément aux normes internationales d'audit (ISA), notre vérification a comporté un examen général des méthodes de comptabilité et une analyse par sondage des écritures comptables et des contrôles internes que nous avons jugé nécessaires en l'occurrence. Cette méthode de vérification a essentiellement pour but de nous permettre de former une opinion sur les états financiers du Fonds. Par conséquent, nous n'avons pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes financiers et budgétaires sur le plan de la gestion, et nos conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif des faiblesses constatées ou de toutes les améliorations possibles.

5 La vérification a également comporté un examen ciblé au cours duquel tous les aspects des états financiers ont fait l'objet de tests de validation. Une vérification finale a été effectuée pour nous assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds, que les transactions étaient conformes aux règles et directives financières énoncées par le Conseil d'administration et qu'elles reflétaient bien la situation.

# 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 2004 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 VI, 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 2004. 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 internationales d'audit (ISA) adoptées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). 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. Je pense que ma vérification comptable fournit une base raisonnable à l'opinion formulée ci-après.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière, sous tous les aspects substantiels, au 31 décembre 2004 et les résultats des opérations et liquidités correspondant à l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1971, lesquels figurent à la note 1 des états financiers, et ont été appliqués de la même manière que pour l'exercice précédent.

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 des organes directeurs.

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**
Londres, le 30 juin 2005

# ANNEXE V

## FONDS GÉNÉRAL
## FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | 2004 | | 2003 | |
|---|---|---|---|---|
| | £ | £ | £ | £ |
| **RECETTES** | | | | |
| **Contributions** | | | | |
| Ajustement des quotes-parts des années précédentes | 758 | | (5 056) | |
| **Montant total des contributions** | | **758** | | **(5 056)** |
| **Divers** | | | | |
| Recettes divers | 39 513 | | - | |
| Virement effectué à partir du FDGI du *Sea Prince* | 126 405 | | - | |
| Virement effectué à partir du FDGI du *Yeo Myung* | 110 723 | | - | |
| Virement effectué à partir du FDGI du *Yuil N°1* | 244 485 | | - | |
| Virement effectué à partir du FDGI de l'*Osung N°3* | 147 449 | | - | |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Vistabella* | 2 192 | | 13 170 | |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Pontoon 300* | 3 031 | | 16 522 | |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Nissos Amorgos* | 2 317 | | 13 303 | |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Braer* | - | | 4 816 | |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Sea Empress* | - | | 21 485 | |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | 50 882 | | 2 090 | |
| Moins les intérêts sur les arriérés de contributions auxquels il a été renoncé | - | | (21) | |
| Intérêts sur les placements | 204 305 | | 88 389 | |
| **Montant total divers** | | **931 302** | | **159 754** |
| **TOTAL DES RECETTES** | | **932 060** | | **154 698** |
| **DÉPENSES** | | | | |
| **Dépenses du Secrétariat** | | | | |
| Engagements de dépenses | | **357 145** | | **533 140** |
| **Demandes d'indemnisation** | | | | |
| Indemnisation | 2 482 | | 951 906 | |
| Recouvrement des sommes versées à l'assureur | - | **2 482** | (518 528) | **433 378** |
| **Frais afférents aux demandes d'indemnisation** | | | | |
| Honoraires | 132 586 | | 190 678 | |
| Frais de voyage | 1 468 | | 17 323 | |
| Frais divers | 81 | | 531 | |
| Recouvrement des sommes versées à l'assureur | (14 482) | | (25 286) | |
| **Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation** | | **119 653** | | **183 246** |
| Virement sur le FDGI du *Braer* | | **75 020** | | - |
| **TOTAL DES DÉPENSES** | | **554 300** | | **1 149 764** |
| (Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses | | 377 760 | | (995 066) |
| Solde reporté: 1er janvier | | 4 513 875 | | 5 508 941 |
| **Solde au 31 décembre** | | **4 891 635** | | **4 513 875** |

# ANNEXE VI

## FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
## FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
## POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | *Aegean Sea* | | *Braer* | |
|---|---|---|---|---|
| | **2004** | **2003** | **2004** | **2003** |
| | **£** | **£** | **£** | **£** |
| **RECETTES** | | | | |
| **Contributions** | | | | |
| Ajustement des quotes-parts des années précédentes | - | (8 392) | - | (8 232) |
| Remboursements aux contributaires | (17 581 431) | - | - | - |
| **Montant total des contributions** | **(17 581 431)** | **(8 392)** | **-** | **(8 232)** |
| **Divers** | | | | |
| Recettes diverses | 3 175 | - | - | - |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | 36 741 | - | 18 216 | - |
| Intérêts sur les placements | 268 972 | 669 752 | - | - |
| Intérêts sur le dépôt effectué auprès du tribunal | - | - | - | - |
| Remboursement du montant déposé auprès du tribunal | - | - | - | - |
| Intérêts sur les prêts au FGDI de l'*Osung N°3* | 7 524 | 44 198 | - | - |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Nissos Amorgos* | - | - | - | - |
| Recettes accessoires | - | - | - | - |
| Recouvrement du fait de l'accord de règlement | - | - | - | - |
| **Montant total divers** | **316 412** | **713 950** | **18 216** | **-** |
| **TOTAL DES RECETTES** | **(17 265 019)** | **705 558** | **18 216** | **(8 232)** |
| **DÉPENSES** | | | | |
| Indemnisation/prise en charge financière | - | 2 895 274 | - | - |
| Honoraires | 7 128 | 897 279 | 21 201 | 5 484 |
| Intérêts sur un prêt du fonds général | - | - | - | 4 816 |
| Frais de voyage | - | - | - | - |
| Frais divers | 16 | (952) | 55 | - |
| **TOTAL DES DÉPENSES** | **7 144** | **3 791 601** | **21 256** | **10 300** |
| (Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses | (17 272 163) | (3 086 043) | (3 040) | (18 532) |
| Ajustement du taux de change | (39) | 4 094 | - | - |
| Solde reporté: 1er janvier | 18 193 357 | 21 275 306 | (71 980) | (53 448) |
| Virement effectué à partir du fonds général | - | - | 75 020 | - |
| **Solde au 31 décembre** | **921 155** | **18 193 357** | **-** | **(71 980)** |

| *Keumdong N°5* | | *Sea Empress* | | *Nakhodka* | |
|---|---|---|---|---|---|
| **2004 £** | **2003 £** | **2004 £** | **2003 £** | **2004 £** | **2003 £** |
| | | | | | |
| - | ( 2 299) | - | - | - | - |
| - | - | (18 327 566) | - | (14 699 973) | - |
| **-** | **(2 299)** | **(18 327 566)** | **-** | **(14 699 973)** | **-** |
| - | - | - | - | - | - |
| 5 737 | - | 6 850 | - | 46 293 | 19 954 |
| 373 809 | 263 177 | 286 263 | 450 | 177 231 | 508 767 |
| 64 283 | - | - | - | - | - |
| 795 020 | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | 24 958 | 48 432 |
| - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | 20 000 000 | - | - |
| **1 238 849** | **263 177** | **293 113** | **20 000 450** | **248 482** | **577 153** |
| **1 238 849** | **260 878** | **(18 034 453)** | **20 000 450** | **(14 451 491)** | **577 153** |
| | | | | | |
| 84 778 | - | 1 331 | 324 172 | - | - |
| 76 | 2 554 | - | 1 241 708 | - | 14 076 |
| - | - | - | 21 485 | - | - |
| - | - | - | - | - | - |
| 7 | 3 | - | 182 | - | 12 |
| **84 861** | **2 557** | **1 331** | **1 587 547** | **-** | **14 088** |
| 1 153 988 | 258 321 | (18 035 784) | 18 412 903 | (14 451 491) | 563 065 |
| (57 701) | - | - | - | - | (365) |
| 7 072 831 | 6 814 510 | 18 499 087 | 86 184 | 14 976 056 | 14 413 356 |
| **8 169 118** | **7 072 831** | **463 303** | **18 499 087** | **524 565** | **14 976 056** |

## FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
## FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
## POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | *Sea Prince* | | *Yeo Myung* | |
|---|---|---|---|---|
| | **2004** | **2003** | **2004** | **2003** |
| | **£** | **£** | **£** | **£** |
| **RECETTES** | | | | |
| **Contributions** | | | | |
| Contributions (deuxième prélèvement) | - | - | - | - |
| Ajustement des quotes-parts des années précédentes | - | (3 902) | - | (453) |
| Remboursements aux contributaires | (11 180 528) | - | (3 693 567) | - |
| **Montant total des contributions** | **(11 180 528)** | **(3 902)** | **(3 693 567)** | **(453)** |
| **Divers** | | | | |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | 7 788 | 259 | 1 056 | - |
| Intérêts sur les placements | 132 913 | 399 324 | 44 951 | 139 987 |
| Intérêts sur le dépôt effectué auprès du tribunal | - | 24 228 | - | - |
| Remboursement du montant déposé auprès du tribunal | - | 1 112 894 | - | - |
| **Montant total divers** | **140 701** | **1 536 705** | **46 007** | **139 987** |
| **TOTAL DES RECETTES** | **(11 039 827)** | **1 532 803** | **(3 647 560)** | **139 534** |
| **DÉPENSES** | | | | |
| Indemnisation/Prise en charge financière | - | 9 324 | - | - |
| Honoraires | 8 022 | 55 733 | - | - |
| Intérêts sur un prêt du FGDI de l'*Aegean Sea* | - | - | - | - |
| Intérêts sur un prêt du fonds général | - | - | - | - |
| Intérêts sur un prêt du FGDI du *Nakhodka* | - | - | - | - |
| Frais de voyage | - | - | - | 199 |
| Frais divers | 3 | 22 | - | - |
| **TOTAL DES DÉPENSES** | **8 025** | **65 079** | **-** | **199** |
| (Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses | (11 047 852) | 1 467 724 | (3 647 560) | 139 335 |
| Ajustement du taux de change | - | (76 677) | - | - |
| Solde reporté: 1er janvier | 11 174 257 | 9 783 210 | 3 758 283 | 3 618 948 |
| Virements effectués sur le fonds général | (126 405) | - | (110 723) | - |
| **Solde au 31 décembre** | **-** | **11 174 257** | **-** | **3 758 283** |

| *Yuil N°1* | | *Nissos Amorgos* | | *Osung N°3* | |
|---|---|---|---|---|---|
| **2004** | **2003** | **2004** | **2003** | **2004** | **2003** |
| **£** | **£** | **£** | **£** | **£** | **£** |
| | | | | | |
| - | - | 11 499 980 | - | 1 700 031 | - |
| - | (2 697) | - | - | - | - |
| (4 092 872) | - | - | - | - | - |
| **(4 092 872)** | **(2 697)** | **11 499 980** | **-** | **1 700 031** | **-** |
| 5 931 | 297 | 1 114 | 745 | 9 075 | 3 218 |
| 62 378 | 200 352 | 205 345 | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - |
| - | - | - | - | - | - |
| **68 309** | **200 649** | **206 459** | **745** | **9 075** | **3 218** |
| **(4 024 563)** | **197 952** | **11 706 439** | **745** | **1 709 106** | **3 218** |
| | | | | | |
| 706 392 | 567 455 | 4 716 093 | 3 686 244 | - | - |
| 160 207 | 128 834 | 104 799 | 40 336 | - | - |
| - | - | - | - | 7 524 | 44 198 |
| - | - | 2 317 | 13 303 | - | - |
| - | - | 24 958 | 48 432 | - | - |
| - | - | 16 511 | - | - | - |
| 5 | 19 | 287 | 266 | - | - |
| **866 604** | **696 308** | **4 864 965** | **3 788 581** | **7 524** | **44 198** |
| (4 891 167) | (498 356) | 6 841 474 | (3 787 836) | 1 701 582 | (40 980) |
| - | - | - | (23) | - | - |
| 5 135 652 | 5 634 008 | (4 121 158) | (333 299) | 1 554 133 | (1 513 153) |
| (244 485) | - | - | - | (147 449) | - |
| **-** | **5 135 652** | **2 720 316** | **(4 121 158)** | **-** | **(1 554 133)** |

## FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
## FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
## POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | *Vistabella* | | *Pontoon 300* | |
|---|---|---|---|---|
| | **2004** | **2003** | **2004** | **2003** |
| | **£** | **£** | **£** | **£** |
| **RECETTES** | | | | |
| **Contributions** | | | | |
| Contributions (premier prélèvement) | 600 033 | - | 3 000 024 | - |
| **Montant total des contributions** | **600 033** | **-** | **3 000 024** | **-** |
| **Divers** | | | | |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | - | - | 110 | - |
| Moins les intérêts sur les arriérés de contributions auxquels il a été renoncé | - | - | (2) | - |
| Intérêts sur les placements | 2 438 | - | 86 294 | - |
| **Montant total divers** | **2 438** | **-** | **86 402** | **-** |
| **TOTAL DES RECETTES** | **602 471** | **-** | **3 086 426** | **-** |
| **DÉPENSES** | | | | |
| Indemnisation/Prise en charge financière | - | - | - | - |
| Honoraires | 14 372 | - | 72 012 | - |
| Intérêts sur un prêt du fonds général | 2 192 | - | 3 031 | - |
| Frais de voyage | - | - | 11 432 | - |
| Frais divers | - | - | 283 | - |
| **TOTAL DES DÉPENSES** | **16 564** | **-** | **86 758** | **-** |
| (Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses | 585 907 | - | 2 999 668 | - |
| Solde reporté: 1er janvier | (515 835) | - | (498 809) | - |
| **Solde au 31 décembre** | **70 072** | **-** | **2 500 859** | **-** |

# ANNEXE VII

## BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | 2004<br>£ | 2003<br>£ |
|---|---|---|
| **ACTIF** | | |
| Disponibilités en banque et en caisse | 22 350 629 | 75 867 272 |
| Contributions non acquittées | 374 738 | 781 543 |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | 108 583 | 60 653 |
| Montants dus par le FGDI du *Vistabella* | - | 515 835 |
| Montants dus par le FGDI du *Pontoon 300* | - | 498 809 |
| Montants dus par le FGDI du *Nissos Amorgos* au fonds général et au FGDI du *Nakhodka* | - | 4 121 158 |
| Montants dus par le FGDI du *Braer* | - | 71 980 |
| Montants dus par le FGDI de l'*Osung N°3* au FGDI de l'*Aegean Sea* | - | 1 554 133 |
| Taxes recouvrables | 2 625 | 81 887 |
| Montants divers à recevoir | 4 136 | 20 237 |
| **MONTANT TOTAL DE L'ACTIF** | **22 840 711** | **83 573 507** |
| **PASSIF** | | |
| Comptes créanciers divers | - | 168 |
| Compte des contributaires | 2 253 382 | 133 416 |
| Montants dus au Fonds de 1992 | 326 306 | 116 525 |
| Montants dus au FGDI de l'*Aegean Sea* | 921 155 | 18 193 357 |
| Montants dus au FGDI du *Keumdong N°5* | 8 169 118 | 7 072 831 |
| Montants dus au FGDI du *Sea Empress* | 463 303 | 18 499 087 |
| Montants dus au FGDI du *Nakhodka* | 524 565 | 14 976 056 |
| Montants dus au FGDI du *Sea Prince* | - | 11 174 257 |
| Montants dus au FGDI du *Yeo Myung* | - | 3 758 283 |
| Montants dus au FGDI du *Yuil N°1* | - | 5 135 652 |
| Montants dus au FGDI du *Nissos Amorgos* | 2 720 316 | - |
| Montants dus au FGDI du *Vistabella* | 70 072 | - |
| Montants dus au FGDI du *Pontoon 300* | 2 500 859 | - |
| **MONTANT TOTAL DU PASSIF** | **17 949 076** | **79 059 632** |
| **SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL** | **4 891 635** | **4 513 875** |
| **MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL** | **22 840 711** | **83 573 507** |

# ANNEXE VIII

## ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | 2004 | | 2003 | |
|---|---|---|---|---|
| | £ | £ | £ | £ |
| Liquidités au 1er janvier | | 75 867 272 | | 63 299 787 |
| **ACTIVITÉS D'EXPLOITATION** | | | | |
| Excédent d'exploitation/(déficit) | (58 145 359) | | 9 960 560 | |
| (Augmentation)/diminution du passif | 454 238 | | 233 735 | |
| Augmentation/(diminution) des comptes créditeurs | 2 180 516 | | 98 118 | |
| Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation | | (55 510 605) | | 10 292 413 |
| **RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS** | | | | |
| Intérêts sur les placements | 1 993 962 | | 2 275 072 | |
| Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements | | 1 993 962 | | 2 275 072 |
| **Liquidités au 31 décembre** | | **22 350 629** | | **75 867 272** |

# 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 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004**

## Comprenant:


- RÉSUMÉ ANALYTIQUE
- CONSTATATIONS DÉTAILLÉES
  - Questions financières
  - Questions de gestion
  - Suite donnée aux recommandations antérieures
  - Remerciements
- ANNEXE 1: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE


## RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette section du rapport résume:

- Les résultats d'ensemble de la vérification – une opinion sans réserve.
- Un aperçu des principales questions relatives à la publication des comptes et à leur vérification.
- Les questions qui se dégagent de notre examen des principaux mécanismes de gestion du Fonds.

### Introduction

1 En octobre 2002, l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) a désigné le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni comme Commissaire aux comptes pour les quatre années allant de 2003 à 2006. Le présent rapport du Commissaire aux comptes pour 2004 donne aux États Membres un aperçu d'ensemble de la méthode de vérification utilisée et des principales constatations qui s'en dégagent, ainsi que la garantie de l'intégrité des états financiers, des contrôles internes et de la gestion financière générale du Fonds. Le présent rapport contient des observations sur les mécanismes de gestion des Fonds.

### Résultats d'ensemble de la vérification

2 Nous avons vérifié les états financiers du Fonds de 1992 conformément à l'article 13 du Règlement financier et aux normes internationales d'audit (ISA) publiées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB).

3 **Notre 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 et le Commissaire aux comptes a donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers pour l'exercice clos le 31 décembre 2004.**

4 Conformément au Règlement financier, le présent rapport contient également des observations et des recommandations précises qui visent à améliorer le rapport coût-efficacité de la gestion et du contrôle financiers du Fonds.

### Principales conclusions et recommandations

**Questions financières**

5 Les constatations détaillées du présent rapport contiennent des observations sur la situation financière du Fonds et sur les questions financières découlant de notre vérification. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2004, le Fonds a enregistré un excédent global, non compris le Fonds de prévoyance,

de £32 043 517. Au cours de la période examinée, il y a eu une réduction sensible des dépenses liées aux demandes d'indemnisation par rapport à 2003, et un montant de £37 700 028 a été remboursé aux contributaires du fonds constitué pour le *Nakhodka* au cours de l'exercice.

6 Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes utilisés par le Secrétariat du Fonds et avons constaté qu'ils étaient satisfaisants et allaient dans le sens des constatations globales de notre vérification.

7 Nous avons été invités dans le cadre de la vérification à soumettre à l'Administration des observations sur les révisions apportées au Règlement financier. Nous avons noté, en particulier, les amendements clés ci-après, qui à notre avis améliorent le cadre réglementaire.

- Suppression des chèques à signature unique, ce qui réduit le risque de versements frauduleux;
- Explication de la base comptable (principalement du système de normes comptables de l'Organisation des Nations Unies);
- Confirmation des exigences de vérification qui concernent le Fonds;
- Directives précises pour le fonctionnement du Secrétariat commun des FIPOL et les liens entre eux; et
- Amélioration des délais de publication des états financiers en ramenant du 31 mai au 30 avril la date à laquelle les états financiers doivent être soumis chaque année pour vérification.

8 À côté des travaux que nous avons effectués à l'appui de notre opinion, nous avons procédé à un travail de vérification spécifique portant sur les dispositions relatives à l'établissement de rapports précis sur les placements réalisés dans deux monnaies et à l'autorisation des déplacements du personnel. Nous sommes heureux de confirmer que, sur la base des vérifications que nous avons effectuées par échantillonnage, les procédures appliquées par le Fonds pour rendre compte de ses placements demeurent satisfaisantes.

9 Le Secrétariat nous a signalé deux cas possibles de fraude qui s'étaient produits en 2005 pour tenter d'encaisser des chèques volés au Fonds de 1992. Nous avons enquêté sur ces affaires et avons acquis la certitude qu'aucune perte n'a été enregistrée en 2004 ou en 2005 à la suite de ces tentatives et que le Secrétariat a entrepris d'améliorer les dispositions pour réduire les risques de nouveaux vols.

**Questions de gestion**

10 Malgré la petite taille du Secrétariat, les FIPOL ont donné l'exemple de pratiques optimales de gestion. Les Fonds ont pris conscience du fait que l'existence d'un cadre solide de gestion était indispensable pour offrir aux États Membres des garanties en matière d'utilisation des ressources et de respect des cadres réglementaires. Notre rapport porte principalement sur le caractère approprié des principaux mécanismes de gestion créés par les Fonds afin d'assurer qu'ils continuent d'offrir les meilleures garanties. Cet aspect revêt une importance particulière au moment où l'Assemblée se prépare à examiner en octobre le rôle de l'Organe de contrôle de gestion et dans la perspective de l'entrée en fonctions du nouvel Administrateur, en novembre 2006.

11 **Contrôles internes** – Nous avons été heureux de l'élaboration d'un document qui définit clairement, comme nous avions encouragé le Secrétariat à le faire, les délégations de pouvoirs s'agissant d'autoriser et d'engager l'action des FIPOL. Nous avons recommandé de nouvelles améliorations au cadre de contrôle interne en suggérant que les FIPOL établissent un état sur les contrôles internes, qui ferait partie des états financiers. Cela aurait l'avantage de spécifier clairement les responsabilités de l'Administrateur et d'insister sur ses obligations en la matière. Cet état devrait répondre aux mêmes exigences que celles auxquelles doit déjà répondre le cadre réglementaire actuel et serait examiné pour s'assurer qu'il est compatible avec la procédure de vérification extérieure.

12 **Déontologie** – Nous avons examiné les mécanismes dont dispose actuellement le Fonds pour garantir la transparence de la gestion financière. Nous avons formulé des recommandations pour la déclaration de prises d'intérêts et l'enregistrement de dépenses de représentation et de cadeaux. Par ailleurs, pour satisfaire aux pratiques optimales, nous encourageons les membres du personnel à faire chaque année une déclaration de conformité avec les prescriptions du Règlement financier et des instructions administratives. Nous avons également recommandé au Fonds d'envisager la manière dont les mécanismes pourraient encore être améliorés par une politique de dénonciation des manquements. Cela permettrait aux membres du personnel de disposer d'un mécanisme approprié pour signaler des manquements ou des irrégularités. Ce système est particulièrement important en l'absence d'une fonction de vérification interne.

13 **Gestion des risques** – Le Fonds a continué à réaliser des progrès pour recenser ses risques financiers, mais nous souhaitons qu'un nouvel élan soit donné pour mener à bien le processus engagé et veiller à la mise en place d'une évaluation complète et systématique de la gestion des risques avant l'arrivée du nouvel Administrateur.

14 **Organe de contrôle de gestion** – Nous continuons à penser que l'Organe de contrôle de gestion est salutaire et constitue un élément essentiel des organes de gestion des FIPOL. Cet organe examine de près les questions clés qui permettent d'apporter de précieuses garanties supplémentaires aux membres de l'Assemblée. Par ailleurs, l'examen par cet organe du caractère approprié du cadre de contrôle interne et de la qualité des mécanismes de contrôle de gestion est un élément essentiel du processus destiné à garantir la précision et l'utilité de la comptabilité financière. L'existence de l'Organe de contrôle de gestion sera examinée lors de la session d'octobre de l'Assemblée et nous persistons à souligner l'intérêt que cet organe présente pour l'Assemblée et pour la gestion du Fonds.

## CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Cette section du rapport comprend:
- Une vue d'ensemble des résultats financiers du Fonds.
- Des considérations de gestion financière découlant de nos travaux de vérification, notamment au sujet des contrôles internes et du Règlement financier.

### Questions financières

### Résumé de la situation financière

**Aperçu global des recettes par rapport aux dépenses**

15 Au cours de l'exercice 2004, le Fonds de 1992 a signalé un excédent d'exploitation de £3 798 597 pour le fonds général, après un déficit de £2 081 271 en 2003. Si l'on tient compte des excédents et déficits respectifs du fonds général et des fonds des grosses demandes d'indemnisation (à l'exclusion du Fonds de prévoyance), le Fonds de 1992 a enregistré un excédent de £32 043 517 pendant l'exercice.

**Recettes provenant des contributions**

16 Le Fonds de 1992 a reçu des contributions de £81 656 946 pendant l'exercice à la suite de la mise en recouvrement des contributions au fonds général et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*. Un montant de £37 700 028 a été remboursé aux contributaires en 2004 au titre du sinistre du *Nakhodka*.

**Divers**

17 Les recettes inscrites dans cette rubrique, y compris les intérêts provenant du Fonds de prévoyance, se sont élevées à £5 057 268 pendant l'exercice 2004 (£5 420 449 en 2003). Dans le total de ces recettes,

les intérêts sur les placements se sont élevés à £4 648 160. Cette réduction par rapport à l'année précédente s'explique par la date d'arrivée à maturité des placements et l'abaissement des taux d'intérêt. Le montant des intérêts s'explique par la règle comptable qui consiste à enregistrer le produit des intérêts en fonction des liquidités reçues plutôt que sur la base du taux de rendement.

**Dépenses liées au Secrétariat**

18 Le total des dépenses engagées par le Fonds de 1992 au titre du Secrétariat commun s'est élevé à £2 624 613 pour les chapitres I à VI, c'est-à-dire un montant inférieur de £667 637 aux crédits budgétaires approuvés. Les principaux domaines dans lesquels les crédits ont été sous-utilisés concernent le personnel (£417 371), l'information (£93 533), les machines de bureau (£44 716) et les honoraires d'experts-conseils (£37 545).

19 Après déduction des commissions de gestion et d'audit pour le Fonds de 1971, le total des engagements du Fonds de 1992 s'est chiffré à £2 284 613, ce qui représente une progression de £273 958 ou de 13,6 % par rapport à l'exercice précédent.

**Demandes d'indemnisation et dépenses au titre de ces demandes**

20 Il y a eu une réduction sensible du montant des versements effectués au titre des demandes d'indemnisation en 2004, dont le total s'est élevé à £9 555 715, contre £63 553 406 en 2003. Cet écart d'une année sur l'autre s'explique par le versement en 2003 d'un montant de £39 914 906 au Gouvernement espagnol à la suite du sinistre du *Prestige*. Les demandes d'indemnisation liées au sinistre du *Kyung Won* ont atteint un total de £1 567 229, mais il y a eu une réduction sensible par rapport à 2003 pour le règlement des demandes d'indemnisation liées au sinistre de l'*Erika*, pour lequel les versements ont constitué un total de £7 502 681.

21 Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation, qui correspondent essentiellement aux honoraires de spécialistes et de juristes, se sont chiffrées à £4 990 379 (£6 211 052 en 2003). Cette réduction résulte du fait que les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* ont nécessité moins de travaux de spécialistes en 2004 qu'en 2003. Par ailleurs, les dépenses liées au sinistre du *Prestige* ont été divisées entre le fonds général et le fonds des grosses demandes d'indemnisation en 2003.

**Fonds de prévoyance du personnel**

22 Le solde du Fonds de prévoyance du personnel était de £1 955 615 en fin d'exercice, ce qui représente une augmentation de 9,9 % par rapport au solde de fin d'exercice pour 2003. Les mouvements de fonds correspondent à des prêts immobiliers, dont le total a atteint £205 635, et à des retraits au titre de la cessation de service, dont le total a atteint £82 444.

23 Le Fonds de prévoyance a perçu £110 962 d'intérêts au cours de l'exercice, ce qui représente un rapport de 5,9 % sur la moyenne des avoirs nets détenus pendant tout l'exercice.

**Actif et passif**

24 Les liquidités du Fonds de 1992 s'élevaient à £121 617 345 au 31 décembre 2004. Le montant des arriérés de contributions mises en recouvrement est passé de £71 578 en 2003 à £656 728 à la fin de 2004, ce qui s'explique en grande partie par le non-paiement des contributions dues pour le *Prestige*. Bien que la proportion des arriérés de contributions demeure faible en pourcentage, nous continuerons à encourager les contributaires à verser ponctuellement les sommes dont ils sont redevables et le Fonds à continuer à s'employer activement à obtenir le règlement des soldes impayés.

25 Le solde du compte des contributaires est passé de £3 388 en 2003 à £1 077 283 à la fin de 2004. Ce solde représente les montants détenus par le Fonds sous forme de soldes créditeurs en attendant leur affectation ultérieure pour de nouveaux versements ou demandes de remboursement.

**Passif éventuel**

26 Le tableau III des états financiers rend compte du passif éventuel du Fonds, qui est défini dans les principes comptables comme toutes les demandes d'indemnisation avérées ou susceptibles d'être présentées à l'encontre du Fonds ainsi que l'estimation des dépenses liées à ces demandes pour l'exercice à venir. Au 31 décembre 2004, le passif était évalué à £135 480 000 sur la base des renseignements les plus récents disponibles au 30 avril 2005.

27 Ce passif, qui pourrait se matérialiser, devra être financé par de nouvelles contributions au fonds général et aux fonds des grosses demandes d'indemnisation. Au 31 décembre 2004, le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* avait un solde de £60 779 881 et celui constitué pour le *Prestige* avait un solde de £32 879 058. Dans l'un et l'autre cas, le solde était inférieur à l'estimation du passif éventuel de ces sinistres au 31 décembre 2004. En octobre 2004, le Fonds a décidé de mettre en recouvrement de nouvelles contributions pour couvrir en 2005 les règlements liés au sinistre du *Prestige*.

## Questions de gestion financière

**Contrôles internes**

28 Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes du Fonds mis en place par l'Administration pour garantir la régularité des transactions et la saine gestion des ressources. Nous avons constaté que ces dispositifs étaient satisfaisants et venaient confirmer notre avis.

**Examen des règlements internes et financiers**

29 En plus de notre vérification financière, l'Administration nous a demandé d'examiner les règlements financiers et internes du Fonds de 1992 en tenant compte de notre expérience et de notre connaissance des règlements d'autres organisations internationales.

30 Plusieurs modifications ont été effectuées à la suite des observations que nous avons adressées à l'Administration, et nous pensons que ces modifications ont amélioré la gestion et les contrôles financiers en place. Parmi les principales modifications figuraient la suppression des paiements sur la foi d'un seul signataire, ce qui réduit le risque de règlements frauduleux et erronés; des mentions spécifiques de l'emploi du système de normes comptables de l'Organisation des Nations Unies pour l'établissement des états financiers; et la confirmation que la vérification est faite conformément aux normes internationales de vérification des comptes.

31 L'Administration a également précisé les arrangements administratifs conclus entre les Fonds de 1992 et de 1971 et le Fonds complémentaire, confirmant les bases de la gestion des Fonds par un Secrétariat commun sous la direction d'un seul Administrateur. Les organes directeurs des trois Fonds ont adopté une résolution en mars 2005, et nous pensons que ce texte a précisé les arrangements administratifs relatifs aux FIPOL dans leur ensemble. Nous saluons également la décision du Secrétariat d'avancer d'un mois la date de la soumission officielle des états financiers, qui a été ainsi ramenée du 31 mai au 30 avril, ce qui permet de garantir l'envoi d'états financiers dans des délais appropriés.

**Dépôts bimonétaires**

32 Le Fonds de 1992 a eu recours pour la première fois en 2002 à des dépôts bimonétaires afin d'accroître le produit des placements en utilisant la possibilité de rembourser les placements soit en euros soit en sterling.

33 L'article 10.1 du Règlement financier stipule que l'Administrateur peut placer les sommes qui ne sont pas nécessaires à court terme à condition de prendre toutes les dispositions nécessaires pour éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires. Dans le cadre de notre vérification financière, nous avons examiné les renseignements disponibles au sujet des dépôts bimonétaires pour nous assurer que l'Administration disposait des renseignements nécessaires pour lui permettre de faire face à tous risques éventuels.

34 Compte tenu des observations formulées par l'Organe de contrôle de gestion au sujet de la nécessité de confirmer l'exactitude des données financières figurant dans ces tableaux, nous avons entrepris de confirmer ces renseignements pour les états primaires. Nous avons constaté que les renseignements figurant dans ces tableaux reproduisaient exactement les renseignements financiers qui les sous-tendent. Ce mécanisme, associé à l'Organe consultatif sur les placements, donne au Secrétariat la possibilité de surveiller efficacement le rendement des dépôts bimonétaires.

35 Le Système de normes comptables de l'Organisation des Nations Unies n'exige pas la fourniture de renseignements détaillés sur les placements en devises. Toutefois, les normes internationales sur la publication des résultats financiers exigeraient que ces transactions en devises soient rendues publiques en cas de risque sensible de fluctuations monétaires. Nous ne pensons pas qu'à l'heure actuelle, les sommes détenues dans des comptes de dépôt bimonétaires puissent faire courir un risque sensible lié à des fluctuations monétaires. Toutefois, si le Fonds décidait d'accroître sensiblement les avoirs de ce type, nous recommanderions une plus grande transparence, conformément aux meilleures pratiques comptables.

**Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures**

36 Les rapports sur les hydrocarbures constituent la base du système de recouvrement par le Fonds des contributions dues par les contributaires dans les États Membres. Nous avons noté que plusieurs États Membres n'ont pas soumis de rapports sur les hydrocarbures depuis plusieurs années, empêchant ainsi le Secrétariat de mettre en recouvrement les contributions nécessaires. Nous avons noté les efforts réalisés par le Secrétariat pour obtenir ces rapports en suspens, et nous nous félicitons qu'il soit rendu compte des efforts déployés dans ce sens à l'Organe de contrôle de gestion et à l'Assemblée. Même si la perte de revenus découlant de la non-soumission de ces rapports sur les hydrocarbures n'empêche pas le Fonds de 1992 de fonctionner, nous l'encourageons à suivre ces cas de non-soumission afin d'assurer que les dépenses afférentes au Fonds soient prises en charge de manière équitable par tous les contributaires, conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

**Cas de fraude, de fraude présumée ou de blanchiment d'argent**

37 Le Secrétariat nous a informé de deux tentatives de fraude commises en 2005 à l'encontre du Fonds de 1992. Il s'agissait de tentatives pour obtenir des fonds sur présentation de chèques volés au Fonds de 1992. Dans les deux cas, ces tentatives ont été déjouées par les banquiers du Fonds, lequel n'a subi aucun préjudice.

38 Nous avons examiné les dispositions prises par l'Administration pour assurer la sécurité matérielle des chèques, qui a été améliorée à la suite de ces tentatives. Nous sommes convaincus que les nouvelles mesures de sécurité minimiseront les risques de vol. Par ailleurs, nous pouvons confirmer que dans les deux cas considérés, le Fonds n'a subi aucun préjudice monétaire. Cette tentative de fraude n'a pas eu d'incidences sur les états financiers du Fonds de 1992 pour 2004.

39 Aucun autre cas de fraude, de fraude présumée ou de blanchiment d'argent ne nous a été signalé par le Secrétariat ou n'a été constaté dans les chiffres examinés au cours de notre vérification.

## Questions de gestion

Cette section du rapport porte sur:

- Les principes et l'importance d'une bonne gestion; et
- Une évaluation des principaux mécanismes de gestion du Fonds, à savoir:
  - responsabilisation de l'application, de l'examen et de la constatation du respect des contrôles internes;
  - règles et mécanismes déontologiques pour contrôler la bonne conduite des membres du personnel;
  - progrès enregistrés dans le recensement et le signalement systématiques des risques opérationnels; et
  - examen des travaux de l'Organe de contrôle de gestion.

## Gestion de l'organisation

**Principes de bonne gestion**

40 Une bonne gestion de l'organisation et des systèmes de contrôle interne qui en font intégralement partie sont indispensables pour une gestion financière, une comptabilité et une transparence efficaces. Une bonne gestion de l'organisation est indispensable pour faciliter la réalisation de ses objectifs ainsi que pour favoriser et entretenir la confiance des parties prenantes. La gestion d'entreprise a considérablement évolué au cours des dernières années, aussi bien dans le secteur privé que dans le secteur public. Des normes élevées et de bonnes pratiques de gestion concernent toutes les organisations.

41 Le Fonds, malgré la taille modeste de son Secrétariat, a donné l'exemple de pratiques optimales de gestion d'entreprise, reconnaissant que cela crée des conditions propres à rassurer les États Membres et les autres parties prenantes et renforce également la confiance qu'inspire la manière dont les ressources financières sont utilisées et comptabilisées. Dans notre rapport de cette année, nous avons examiné ces dispositions et suggéré un certain nombre d'améliorations pour garantir que le Fonds continue à servir d'exemple à d'autres organisations internationales.

**Systèmes de contrôle interne**

42 Un ensemble de contrôles internes est nécessaire pour garantir la bonne gestion des ressources. Les contrôles internes contribuent à jeter les bases du fonctionnement de systèmes financiers et à contrôler la régularité des transactions; cela rassure l'Administration quant à l'utilisation des ressources du Fonds aux fins voulues par les États Membres.

43 L'Administrateur est chargé d'assurer le bon fonctionnement des contrôles internes au sein du Fonds. Il s'acquitte de cette responsabilité essentiellement par la mise en place et le fonctionnement du Règlement intérieur et du Règlement financier du Fonds. Afin d'aider l'Administrateur à assurer l'application des contrôles internes appropriés, les membres du personnel sont tenus de respecter ces règles et de les appliquer.

44 À la suite des observations que nous avons formulées au cours de notre vérification des comptes au sujet des meilleures pratiques, et afin de permettre de mieux appréhender la délégation des responsabilités, l'Administrateur a rassemblé dans un document unique les diverses formes de délégation de pouvoirs prévues dans les règlements et instructions administratifs. Cette liste très concise des cas approuvés de délégation des pouvoirs apporte des précisions supplémentaires sur les mécanismes de contrôle interne, améliorant ainsi leur fonctionnement et leur transparence.

45 Nous encourageons le Fonds à revoir à intervalles réguliers le caractère approprié de ces structures de contrôle interne, car cela aide l'Administration à garantir le maintien et l'examen approfondi de ses mesures de contrôle. Cela peut prendre la forme d'un examen attentif mené par l'Organe de contrôle de gestion suite à ses analyses et observations concernant les rapports financiers et l'efficacité des mesures prises par l'Administration pour répondre aux recommandations formulées dans le cadre de la vérification. L'Organe de contrôle de gestion est fort bien placé pour se faire une idée du fonctionnement des mesures de contrôle. L'Organe de contrôle de gestion peut de la sorte rassurer à la fois l'Administration et les États Membres.

46 Nous encourageons le Fonds à continuer à reprendre certains aspects des bonnes pratiques observées dans le secteur public et dans le secteur privé et à envisager l'utilité d'un état concernant spécifiquement le contrôle interne et qui ferait partie des états financiers. Nous collaborerons avec le Secrétariat pour étudier des options à la fois réalisables et susceptibles d'accroître la confiance inspirée aux États Membres

47 Un état de contrôle interne permet à l'Administrateur de confirmer clairement que les principaux contrôles, procédures et processus ont été respectés pendant la période considérée et fournissent un

système approprié de contrôle interne. Cette formule donne de nouvelles assurances aux États Membres quant au fonctionnement des contrôles internes et à la responsabilisation de l'Administrateur à leur égard, et elle est analysée par le Commissaire aux comptes pour s'assurer qu'elle est conforme aux mesures prises pour donner suite à l'opinion d'ensemble du Commissaire aux comptes. Cet état fournit également un point de référence précis pour les délibérations de l'Organe de contrôle de gestion sur les structures de contrôle interne et, plus important encore, sur les méthodes de gestion des risques adoptées par le Fonds. Voici quelques-uns des principaux éléments que pourrait comporter cet état:

- procédures permettant de définir les objectifs et les risques principaux;
- élaboration d'une stratégie de contrôle et d'une politique de gestion des risques;
- rôle du Comité de contrôle de gestion et du Comité consultatif sur les placements;
- procédures permettant de garantir que les questions de gestion des risques et de contrôle interne sont examinées à intervalles réguliers et font l'objet de rapports;
- systèmes utilisés pour garantir le respect de certaines règles ou procédures élaborées par les États Membres; et
- affirmation spécifique concernant l'application des mesures de contrôle.

***Recommandation 1: Nous recommandons à l'Administrateur d'étudier les avantages qu'il y aurait à inclure un état sur les contrôles financiers internes afin d'améliorer le système de garanties et de responsabilisation du Fonds.***

**Déontologie**

48 Le fonctionnement de contrôles internes efficaces est tributaire de la bonne conduite des membres du personnel qui appliquent et surveillent ces contrôles. Un bon cadre déontologique crée une culture favorable à une conduite professionnelle encourageant la probité, l'intégrité et la transparence au sein de l'organisation et parmi son personnel. Un tel cadre peut être créé autour d'un code de conduite spécifiant les obligations et les attentes du personnel.

49 Les obligations du personnel sont énoncées dans divers articles ou contrats et dans le serment d'entrée en fonctions, mais il n'existe actuellement aucun document qui rassemble tous les grands principes de bonne conduite. Il est significatif qu'il n'existe aucun mécanisme efficace pouvant être utilisé par l'Administration pour s'assurer du respect de ces diverses conditions. Il importe que les Fonds démontrent clairement l'existence d'un cadre déontologique qui encourage une solide culture de lutte contre la fraude et crée un environnement favorisant clairement la probité et la bonne gestion des ressources. Cela peut être réalisé moyennant la mise en place d'un cadre permettant d'encourager, contrôler et faire appliquer des normes déontologiques.

50 La Section I du Statut et du Règlement du personnel définit les grandes lignes des devoirs et obligations des membres du Secrétariat. Les meilleures pratiques donnent à penser qu'il conviendrait d'adopter un code de conduite précisant les attentes du Fonds en matière de conduite et de comportement des fonctionnaires, de façon à assurer que les devoirs et obligations énoncés dans le Règlement soient bien compris et à ce que tout soupçon de conduite irrégulière soit dénoncé. Un moyen énergique et efficace de confirmer les responsabilités des membres du personnel consisterait à inviter les fonctionnaires à déclarer chaque année qu'ils ont respecté ces règles.

51 Nous considérons d'une importance particulière pour le Fonds l'institution et la tenue à jour de registres faisant état des prises d'intérêts ainsi que des dépenses de représentation et des cadeaux reçus. La transparence dans ces domaines donne un exemple de normes professionnelles appropriées et peut contribuer à éviter et déceler des situations dans lesquelles des conflits d'intérêt pourraient conduire à un comportement déplacé. Nous encourageons le Fonds à exiger que ses fonctionnaires fassent état des intérêts qu'ils pourraient avoir dans les entreprises des fournisseurs ou des contributaires du Fonds et à veiller à ce que les cadeaux ou les dépenses de représentation soient convenablement déclarés.

52 La tenue d'un registre contribue à assurer la transparence et revêt une importance particulière dans la perspective des relations entre le Fonds et les entreprises et les organismes privés plus susceptibles d'inviter des membres du Secrétariat. Les exemples de dépenses de représentation et de cadeaux à inscrire dans un registre de ce type engloberaient des versements au titre des frais de voyage et de logement des fonctionnaires du Fonds. Le Fonds voudra peut-être fixer une limite minimum à partir de laquelle ces sommes seraient déclarées, afin que la tenue du registre ne soit pas trop contraignante.

53 Le Fonds ne dispose pas actuellement d'un mécanisme établi qui permette à ses fonctionnaires d'exprimer leurs inquiétudes au sujet de cas supposés de fraude ou de faute. Les organisations internationales établissent de plus en plus fréquemment des mécanismes afin de faire en sorte que leurs fonctionnaires sachent clairement à qui s'adresser pour signaler de telles allégations, et cette possibilité intéresse tout particulièrement le Fonds en raison de l'absence d'une fonction de vérification interne. En dernière analyse, cela pourrait permettre que des allégations soient communiquées directement au Commissaire aux comptes au cas où la procédure interne ne peut être utilisée. Nous souhaiterions encourager le Fonds à mettre en place des mécanismes de dénonciation afin de protéger ses fonctionnaires.

***Recommandation 2: Nous recommandons au Secrétariat d'élaborer des procédures précises pour la tenue à jour de registres faisant état des prises d'intérêts ainsi que des dépenses de représentation et des cadeaux reçus. Le respect de ces procédures et des autres règles de bonne conduite du Fonds pourrait être confirmé chaque année par une déclaration des membres du personnel.***

***Recommandation 3: Nous recommandons au Secrétariat d'élaborer une procédure qui permette clairement aux membres du personnel de dénoncer toute faute présumée d'un fonctionnaire et de veiller à assurer la protection des fonctionnaires qui font des déclarations honnêtes.***

**Gestion des risques**

54 L'un des objectifs clés de toute organisation est de garder la confiance de ses principales parties prenantes et de veiller à défendre sa réputation et sa crédibilité. Les risques potentiels tels que malversations, ressources insuffisantes, défaillance des systèmes informatiques et de gestion, planification de la succession aux postes de responsabilité et autres risques matériels et opérationnels, s'ils n'étaient pas contrôlés, pourraient porter atteinte à l'efficacité opérationnelle du Fonds. L'évaluation des risques est capitale pour aider l'Administration à instituer des contrôles et des procédures dans des domaines prioritaires, et on observe parmi les organisations publiques et privées une tendance à utiliser ces dispositifs pour définir les risques et les classer par ordre de priorité et à communiquer les moyens utilisés pour les contrôler.

55 Le Secrétariat a entrepris d'établir un registre des risques avec l'aide d'un consultant extérieur. L'opération est menée en étroite collaboration avec l'Organe de contrôle de gestion, qui joue un rôle actif dans l'évaluation des progrès de l'Administration. Nous estimons que les mesures prises par le Fonds pour instituer une gestion des risques sont encourageantes et nous lui recommandons de les mener à bien dans tous les grands domaines d'activité du Fonds. Dans l'atmosphère de changement qu'amènera la nomination d'un nouvel Administrateur l'année prochaine et la mise en place du nouveau Fonds complémentaire, la nécessité d'élaborer une méthode systématique d'évaluation des risques et de tenue de registres des risques dans tous les domaines d'activité du Fonds revêt de plus en plus d'importance.

56 Des méthodes énergiques de gestion des risques inspirées et surveillées par un organe de contrôle pourraient faire avancer ce processus en permettant de procéder à un examen plus poussé et de formuler des observations objectives. L'Organe de contrôle de gestion a déjà commencé à analyser activement l'attitude du Fonds à l'égard de la gestion des risques. Ce faisant, il joue un rôle capital dans la sensibilisation à la gestion des risques et souligne l'importance d'une gestion systématique dans ce domaine. L'Organe de contrôle de gestion peut encore contribuer à l'intérêt de ce processus en procédant à l'analyse des risques reconnus et des mesures qui permettent de les atténuer.

*Recommandation 4: Nous encourageons le Secrétariat à poursuivre et à mener à bien sa procédure d'identification des risques afin qu'un cadre général et systématique d'évaluation des risques soit mis en place pour offrir une garantie aux États Membres.*

**Organe de contrôle de gestion**

57 Le fonctionnement d'un organe de contrôle efficace et spécialisé est un aspect essentiel de la gestion de l'organisation. En octobre 2002, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont créé un organe commun de contrôle de gestion dont le mandat approuvé par l'Assemblée est semblable à celui des comités de contrôle de gestion d'autres organisations. En mars 2005, les différents organes directeurs concernés ont décidé que l'Organe de contrôle de gestion commun devrait s'acquitter de ses fonctions au nom du Fonds de 1992, du Fonds de 1971 et du Fonds complémentaire.

58 Un représentant du Commissaire aux comptes a assisté à chacune des réunions de l'Organe de contrôle de gestion tenues jusqu'ici. En 2004, nous avons soumis des observations à l'Organe de contrôle de gestion et participé à des débats sur un certain nombre de questions clés. Par ailleurs, nous avons soumis un certain nombre de rapports; une lettre formelle adressée à l'Administrateur dans laquelle sont énumérées les questions opérationnelles découlant de notre vérification des états financiers pour 2003; une stratégie de contrôle spécifiant les bases de toute opération de vérification, les risques que nous avons recensés et la manière dont la vérification en tiendra compte; enfin un rapport intérimaire donnant un aperçu des questions découlant de notre planification et des étapes intérimaires de la vérification pour 2004.

59 Nous constatons avec plaisir que, depuis sa création, l'existence et le mandat de l'Organe de contrôle de gestion figurent dans le Règlement financier des différents FIPOL. Le mandat et le fonctionnement de l'Organe de contrôle de gestion sont examinés tous les trois ans par les organes directeurs, le prochain examen étant prévu en octobre 2005. Nous encourageons l'Assemblée à appuyer les travaux de l'Organe de contrôle de gestion, qui assure avec efficacité une précieuse fonction de contrôle au nom des États Membres et constitue un élément clé dans la gestion d'ensemble. À notre avis, les principaux avantages que l'Organe de contrôle de gestion présente pour l'Assemblée sont les suivants:

- Examen des contrôles internes des FIPOL et du caractère approprié de leurs rapports financiers;
- Évaluation des résultats financiers des FIPOL et explication des disparités;
- Maintien de communications ouvertes et claires avec le Commissaire aux comptes et confirmation à l'Assemblée de la qualité des garanties fournies;
- Contrôle du respect et de la mise en œuvre par le Secrétariat des recommandations du Commissaire aux comptes; et
- Formulation d'observations sur l'efficacité des dispositifs de gestion des risques du Fonds.

## Suite donnée aux recommandations antérieures

60 Toutes les questions soulevées dans mon rapport pour 2003 ont été traitées dans le présent rapport.

## Remerciements

61 Nous sommes reconnaissants de l'aide et de la coopération que nous ont fournies l'Administrateur et le personnel du Fonds de 1992 au cours de notre vérification.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
**Sir John Bourn**
le 30 juin 2005

# ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE

## Portée de la vérification

1 Les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) pour l'exercice clos le 31 décembre 2004 ont été vérifiés conformément à l'article 13 du Règlement financier.

## Objectifs de la vérification

2 La vérification devait essentiellement nous permettre de juger si les états financiers reflétaient bien la situation financière du Fonds, son excédent, ses ressources et sa trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2004 et s'ils avaient été convenablement établis conformément au Règlement financier.

## Normes de vérification

3 Notre vérification a été effectuée conformément aux normes internationales d'audit (ISA) publiées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). D'après ces normes, nous devons planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûrs que les états financiers ne comportent pas d'erreur substantielle. L'Administration du Fonds était chargée d'établir ces états financiers, sur lesquels le Commissaire aux comptes doit donner son avis sur la base des pièces justificatives réunies lors de la vérification.

## Méthode de vérification

4 Conformément aux normes internationales d'audit (ISA), notre vérification a comporté un examen général des méthodes de comptabilité et une analyse par sondage des écritures comptables et des contrôles internes que nous avons jugé nécessaires en l'occurrence. Cette méthode de vérification a essentiellement pour but de nous permettre de former une opinion sur les états financiers du Fonds. Par conséquent, nous n'avons pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes financiers et budgétaires sur le plan de la gestion, et nos conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif des faiblesses constatées ou de toutes les améliorations possibles.

5 La vérification a également comporté un examen ciblé au cours duquel tous les aspects des états financiers ont fait l'objet de tests de validation. Une vérification finale a été effectuée pour nous assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds, que les transactions étaient conformes aux règles et directives financières énoncées par l'Assemblée et qu'elles reflétaient bien la situation.

# 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 2004 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VII, les tableaux I à III et les notes 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 2004. 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 internationales d'audit (ISA) adoptées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). 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. Je pense que ma vérification comptable fournit une base raisonnable à l'opinion formulée ci-après.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière, sous tous les aspects substantiels, au 31 décembre 2004 et les résultats des opérations et liquidités correspondant à l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1992, lesquels figurent à la note 1 des états financiers, et ont été appliqués de la même manière que pour l'exercice précédent.

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 des organes directeurs.

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**
Londres, le 30 juin 2005

# ANNEXE XI

## FONDS GÉNÉRAL
## FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | 2004 | | 2003 | |
|---|---|---|---|---|
| | £ | £ | £ | £ |
| **RECETTES** | | | | |
| **Contributions** | | | | |
| Contributions | 6 906 194 | | 2 828 982 | |
| Ajustement des quotes-parts des années précédentes | 394 159 | | 11 148 | |
| **Montant total des contributions** | | **7 300 353** | | **2 840 130** |
| **Divers** | | | | |
| Recettes diverses | 22 480 | | 680 | |
| Intérêts sur un prêt au Fonds HNS | 1 754 | | 1 230 | |
| Intérêts sur un prêt au Fonds complémentaire | 1 869 | | 723 | |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Prestige* | 21 705 | | 4 932 | |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | 11 245 | | 10 136 | |
| Intérêts sur les placements | 1 021 033 | | 925 862 | |
| **Montant total divers** | | **1 080 086** | | **943 563** |
| **TOTAL DES RECETTES** | | **8 380 439** | | **3 783 693** |
| **DÉPENSES** | | | | |
| **Dépenses du Secrétariat** | | | | |
| Engagements de dépenses | | 2 284 613 | | 2 010 655 |
| **Demandes d'indemnisation** | | | | |
| Indemnisation | | 1 930 001 | | 419 882 |
| **Frais afférents aux demandes d'indemnisation** | | | | |
| Honoraires | 353 070 | | 3 381 479 | |
| Frais de voyage | 13 858 | | 41 915 | |
| Divers | 300 | | 11 033 | |
| **Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation** | | **367 228** | | **3 434 427** |
| **TOTAL DES DÉPENSES** | | **4 581 842** | | **5 864 964** |
| (Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses | | 3 798 597 | | (2 081 271) |
| Ajustement du taux de change | | 14 | | 6 802 |
| Solde reporté: 1er janvier | | 21 565 602 | | 23 640 071 |
| **Solde au 31 décembre** | | **25 364 213** | | **21 565 602** |

# ANNEXE XII

## FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
## FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | *Nakhodka* | | *Erika* | | *Prestige* | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | **2004** | **2003** | **2004** | **2003** | **2004** | **2003** |
| | **£** | **£** | **£** | **£** | **£** | **£** |
| **RECETTES** | | | | | | |
| **Contributions** | | | | | | |
| Contributions (premier prélèvement) | - | - | - | - | 74 356 593 | - |
| Contributions (quatrième prélèvement) | - | - | - | 27 999 938 | - | - |
| Remboursement aux contributaires | (37 700 028) | - | - | - | - | - |
| **Montant total des contributions** | **(37 700 028)** | **-** | **-** | **27 999 938** | **74 356 593** | **-** |
| **Divers** | | | | | | |
| Recettes diverses | - | - | 51 | - | - | - |
| Intérêts sur un prêt au FGDI du *Prestige* | 231 744 | 60 631 | - | - | - | - |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | 7 351 | 134 | 1 274 | 22 077 | 80 635 | - |
| Intérêts sur les placements | 54 614 | 1 278 706 | 2 529 820 | 3 010 374 | 931 731 | - |
| **Montant total divers** | **293 709** | **1 339 471** | **2 531 145** | **3 032 451** | **1 012 366** | **-** |
| **TOTAL DES RECETTES** | **(37 406 319)** | **1 339 471** | **2 531 145** | **31 032 389** | **75 368 959** | **-** |
| **DÉPENSES** | | | | | | |
| Indemnisation | - | - | 7 502 681 | 23 218 618 | 123 033 | 39 914 906 |
| Honoraires | - | 18 456 | 2 004 166 | 2 659 213 | 2 325 594 | 19 385 |
| Intérêts sur un prêt du fonds général | - | - | - | - | 21 705 | 4 932 |
| Intérêts sur un prêt du FGDI du *Nakhodka* | - | - | - | - | 231 744 | 60 631 |
| Frais de voyage | - | - | 3 303 | 5 787 | 28 908 | 4 309 |
| Divers | - | 19 | 1 278 | 1 395 | 6 453 | 2 498 |
| **TOTAL DES DÉPENSES** | **-** | **18 475** | **9 511 428** | **25 885 013** | **2 737 437** | **40 006 661** |
| (Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses | (37 406 319) | 1 320 996 | (6 980 283) | 5 147 376 | 72 631 522 | (40 006 661) |
| Ajustement du taux de change | - | - | 260 148 | (11 120) | 254 580 | (383) |
| Solde reporté: 1er janvier | 38 120 339 | 36 799 343 | 67 500 016 | 62 363 760 | (40 007 044) | - |
| **Solde au 31 décembre** | **714 020** | **38 120 339** | **60 779 881** | **67 500 016** | **32 879 058** | **40 007 044** |

# ANNEXE XIII

## BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | 2004<br>£ | 2003<br>£ |
|---|---|---|
| **ACTIF** | | |
| Disponibilités en banque et en caisse | 121 617 345 | 88 672 665 |
| Contributions non acquittées | 656 728 | 71 578 |
| Intérêts sur les arriérés de contributions | 63 775 | 11 250 |
| Montants dus par le FGDI du *Prestige* au fonds général et au FGDI du *Nakhodka* | - | 40 007 044 |
| Montants dus par le Fonds HNS | 54 185 | 37 511 |
| Montants dus par le Fonds complémentaire | 45 539 | 38 506 |
| Montants dus par le Fonds de 1971 | 326 306 | 116 525 |
| Taxes recouvrables | 496 516 | 181 313 |
| Montants divers à recevoir | 24 373 | 170 086 |
| **MONTANT TOTAL DES AVOIRS** | **123 284 767** | **129 306 478** |
| **PASSIF** | | |
| Fonds de prévoyance du personnel | 1 955 615 | 1 779 825 |
| Comptes créanciers divers | 20 882 | 18 109 |
| Engagements non acquittés | 91 394 | 98 261 |
| Contributions payées d'avance | 402 421 | 220 938 |
| Compte des contributaires | 1 077 283 | 3 388 |
| Montants dus au FGDI du *Nakhodka* | 714 020 | 38 120 339 |
| Montants dus au FGDI de l'*Erika* | 60 779 881 | 67 500 016 |
| Montants dus au FGDI du *Prestige* | 32 879 058 | - |
| **MONTANT TOTAL DU PASSIF** | **97 920 554** | **107 740 876** |
| **SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL** | **25 364 213** | **21 565 602** |
| **MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL** | **123 284 767** | **129 306 478** |

# ANNEXE XIV

## ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2004

| | 2004 | | 2003 | |
|---|---|---|---|---|
| | £ | £ | £ | £ |
| Liquidités au 1er janvier | | 88 672 665 | | 124 145 243 |
| **ACTIVITÉS D'EXPLOITATION** | | | | |
| Excédent d'exploitation/(déficit) | 28 021 061 | | (40 839 203) | |
| (Augmentation)/diminution du passif | (1 040 653) | | 21 093 | |
| Augmentation/(diminution) des comptes créditeurs | 1 271 166 | | 36 693 | |
| Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation | | 28 251 574 | | (40 781 417) |
| **RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS** | | | | |
| Intérêts sur les placements | 4 693 106 | | 5 308 839 | |
| Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements | | 4 693 106 | | 5 308 839 |
| **Liquidités au 31 décembre** | | **121 617 345** | | **88 672 665** |

# ANNEXE XV

## FONDS DE 1971: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2005
**(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2005: MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)**

### RECETTES

| | 2005<br>£ |
|---|---|
| Contributions annuelles pour 2004 reçues en 2005 | - |
| Autres recettes: | |
| Intérêts sur les placements | 670 000 |
| **TOTAL DES RECETTES** | **670 000** |
| **Remboursement aux contributaires du surplus dégagé sur les fonds des grosses demandes d'indemnisation** | **(9 650 000)** |

### COÛTS ADMINISTRATIFS

| | 2005<br>£ | 2004<br>£ |
|---|---|---|
| **Fonds de 1971 uniquement** | | |
| Frais de gestion dus au Fonds de 1992 | 325 000 | 325 000 |
| Vérification extérieure des comptes | 12 500 | 15 000 |
| **Liquidation** | | |
| Budget | 250 000 | 250 000 |
| Dépenses | - | 17 145 |

### DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION

| | 2005<br>£ | 2005<br>£ | 2005<br>£ |
|---|---|---|---|
| Sinistre | Indemnisation | Dépenses afférentes aux demandes d'indemnisation | Total |
| *Nissos Amorgos* | 16 000 | 35 000 | 51 000 |
| *Pontoon 300* | - | 41 000 | 41 000 |
| *Kriti Sea* | - | 37 000 | 37 000 |
| Autres sinistres | - | 28 000 | 28 000 |
| **TOTAL DES DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION** | **16 000** | **141 000** | **157 000** |

# ANNEXE XVI

## FONDS DE 1992: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2005
**(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2005: MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)**

### RECETTES

| | 2005<br>£ |
|---|---|
| Contributions annuelles pour 2004 reçues en 2005: | |
| Fonds général | 5 364 000 |
| Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* | 32 895 000 |
| | |
| Autres recettes: | |
| Intérêts sur les placements | 6 269 000 |
| Frais de gestion dus par le Fonds de 1971 | 325 000 |
| Frais de gestion dus par le Fonds complémentaire | 125 000 |
| **TOTAL DES RECETTES** | **44 978 000** |
| **Remboursement aux contributaires du surplus dégagé sur les fonds des grosses demandes d'indemnisation** | **(600 000)** |

### COÛTS ADMINISTRATIFS

| | 2005<br>£ | 2004<br>£ |
|---|---|---|
| **Secrétariat commun** | | |
| Budget (y compris les honoraires du Commissaire aux comptes) | 3 372 600 | 3 292 250 |
| Dépenses (honoraires du Commissaire aux comptes pour les Fonds de 1971 et de 1992 non compris) | 2 745 000 | 2 571 750 |
| Honoraires du Commissaire aux comptes pour le Fonds de 1992 | 42 500 | 38 250 |

### DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION

| Sinistre | 2005<br>£<br>Indemnisation | 2005<br>£<br>Dépenses afférentes aux demandes d'indemnisation | 2005<br>£<br>Total |
|---|---|---|---|
| *Erika* | 11 718 000 | 1 788 000 | 13 506 000 |
| *Prestige* | 621 000 | 2 645 000 | 3 266 000 |
| Sinistre survenu à Bahreïn | 305 000 | 17 000 | 322 000 |
| Autres sinistres | - | 252 000 | 252 000 |
| **TOTAL DES DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION** | **12 644 000** | **4 702 000** | **17 346 000** |

# ANNEXE XVII

## FONDS COMPLÉMENTAIRE (CRÉÉ LE 3 MARS 2005): PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2005

**(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2005: MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)**

### RECETTES

| | 2005<br>£ |
|---|---|
| Pas de recettes | - |

### COÛTS ADMINISTRATIFS

| | 2005<br>£ | Budget<br>£ |
|---|---|---|
| **Dépenses encourues avant la création du Fonds complémentaire** | 65 000 | - |
| **Depuis la création (3 mars 2005)** | | |
| Dépenses accessoires | 5 000 | 50 000 |
| Frais de gestion dus au Fonds de 1992 | 125 000 | 125 000 |
| **Prêt consenti par le Fonds de 1992 (intérêts à échoir)** | **195 000** | |

# ANNEXE XVIII

## FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2004 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2005

*telles que notifiées au 31 décembre 2005*

| État Membre | Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes) | Pourcentage du total |
|---|---|---|
| Japon | 243 816 066 | 17,79 % |
| Italie | 137 434 896 | 10,03 % |
| République de Corée | 118 353 106 | 8,63 % |
| Pays-Bas | 108 995 298 | 7,95 % |
| Inde | 104 977 049 | 7,66 % |
| France | 101 787 687 | 7,43 % |
| Canada | 78 504 842 | 5,73 % |
| Singapour | 74 440 246 | 5,43 % |
| Espagne | 62 150 672 | 4,53 % |
| Royaume-Uni | 50 174 810 | 3,66 % |
| Allemagne | 40 657 548 | 2,97 % |
| Australie | 29 537 858 | 2,16 % |
| Turquie | 25 158 026 | 1,84 % |
| Grèce | 21 931 228 | 1,60 % |
| Suède | 21 464 528 | 1,57 % |
| Norvège | 18 987 472 | 1,39 % |
| Portugal | 14 281 681 | 1,04 % |
| Finlande | 12 306 081 | 0,90 % |
| Bahamas | 11 466 207 | 0,84 % |
| Philippines | 11 297 516 | 0,82 % |
| Argentine | 10 840 726 | 0,79 % |
| Mexique | 10 680 510 | 0,78 % |
| Belgique | 6 560 086 | 0,48 % |
| Maroc | 6 129 747 | 0,45 % |
| Danemark | 5 717 823 | 0,42 % |
| Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong) | 5 481 697 | 0,40 % |
| Nouvelle-Zélande | 5 251 264 | 0,38 % |
| Irlande | 4 080 657 | 0,30 % |
| Tunisie | 3 380 414 | 0,25 % |
| Trinité-et-Tobago | 3 248 335 | 0,24 % |
| Croatie | 3 214 394 | 0,23 % |
| Jamaïque | 2 640 702 | 0,19 % |
| Sri Lanka | 2 200 592 | 0,16 % |
| Uruguay | 2 199 313 | 0,16 % |
| Malte | 2 058 678 | 0,15 % |
| Cameroun | 1 951 241 | 0,14 % |
| Angola | 1 884 068 | 0,14 % |
| Ghana | 1 813 464 | 0,13 % |
| Chypre | 1 238 778 | 0,09 % |
| Algérie | 677 084 | 0,05 % |
| Maurice | 514 503 | 0,04 % |
| Colombie | 339 982 | 0,02 % |
| Kenya | 243 274 | 0,02 % |
| Madagascar | 237 657 | 0,02 % |
| Qatar | 178 066 | 0,01 % |
| Barbade | 175 552 | 0,01 % |
| | **1 370 661 424** | **100 %** |

## Notes

*Les pays dont la liste suit ont reporté une quantité nulle d'hydrocarbures donnant lieu à contribution: Antigua-et-Barbuda, Belize, Brunéi Darussalam, Congo, Émirats arabes unis, Géorgie, Îles Marshall, Islande, Lettonie, Libéria, Lituanie, Monaco, Mozambique, Namibie, Nigéria, Pologne, Samoa, Seychelles, Slovénie, Tonga et Vanuatu.*

*Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Afrique du Sud, Bahreïn, Cambodge, Cap-Vert, Comores, Djibouti, Dominique, Estonie, Fédération de Russie, Fidji, Gabon, Grenade, Guinée, Israël, Malaisie, Oman, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sierra Leone, Tuvalu et Venezuela.*

# ANNEXE XIX

## FONDS COMPLÉMENTAIRE: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2004 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS COMPLÉMENTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 2005

*telles que notifiées au 31 décembre 2005*

| État Membre | Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes) | Pourcentage du total |
|---|---|---|
| Japon | 243 816 066 | 36,22 % |
| Pays-Bas | 108 995 298 | 16,19 % |
| France | 101 787 687 | 15,12 % |
| Allemagne | 79 598 054 | 11,82 % |
| Espagne | 62 150 672 | 9,23 % |
| Suède | 21 464 528 | 3,19 % |
| Norvège | 18 987 472 | 2,82 % |
| Portugal | 14 281 681 | 2,12 % |
| Finlande | 12 306 081 | 1,83 % |
| Danemark | 5 717 823 | 0,85 % |
| Irlande | 4 080 657 | 0,61 % |
| | **673 186 019** | **100 %** |

# ANNEXE XX

## FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2005)

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 | *Irving Whale* | 7.9.70 | Golfe du St Laurent (Canada) | Canada | 2 261 | inconnue |
| 2 | *Antonio Gramsci* | 27.2.79 | Ventspils (URSS) | URSS | 27 694 | R 2 431 584 |
| 3 | *Miya Maru N°8* | 22.3.79 | Bisan Seto (Japon) | Japon | 997 | ¥37 710 340 |
| 4 | *Tarpenbek* | 21.6.79 | Selsey Bill (Royaume-Uni) | République fédérale d'Allemagne | 999 | £64 356 |
| 5 | *Mebaruzaki Maru N°5* | 8.12.79 | Mebaru (Japon) | Japon | 19 | ¥845 480 |
| 6 | *Showa Maru* | 9.1.80 | Naruto Strait (Japon) | Japon | 199 | ¥8 123 140 |
| 7 | *Unsei Maru* | 9.1.80 | Akune (Japon) | Japon | 99 | ¥3 143 180 |
| 8 | *Tanio* | 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'*Irving Whale* 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<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥108 589 104<br>¥31 521 478<br>¥9 427 585<br>**¥149 538 167** | ¥5 438 909 recouvrés par voie de recours. |
| Abordage | inconnue | Frais de nettoyage | £363 550 | |
| Naufrage | 10 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥7 477 481<br>¥2 710 854<br>¥211 370<br>**¥10 399 705** | |
| Abordage | 100 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥10 408 369<br>¥92 696 505<br>¥2 030 785<br>**¥105 135 659** | ¥9 893 496 recouvrés par voie de recours. |
| Abordage | <140 | | | La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités. |
| Rupture | 13 500 | Frais de nettoyage<br>Frais liés au tourisme<br>Frais liés à la pêche<br>Autres pertes de recettes | FF219 164 465<br>FF2 429 338<br>FF52 024<br>FF494 816<br>**FF222 140 643** | Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds; les paiements effectués par le Fonds de 1971 représentent 63,85 % des montants acceptés; US$17 480 028 recouvrés par voie de recours. |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 9 | *Furenas* | 3.6.80 | Oresund (Suède) | Suède | 999 | SKr612 443 |
| 10 | *Hosei Maru* | 21.8.80 | Miyagi (Japon) | Japon | 983 | ¥35 765 920 |
| 11 | *Jose Marti* | 7.1.81 | Dalarö (Suède) | URSS | 27 706 | SKr23 844 593 |
| 12 | *Suma Maru N°11* | 21.11.81 | Karatsu (Japon) | Japon | 199 | ¥7 396 340 |
| 13 | *Globe Asimi* | 22.11.81 | Klaipeda (URSS) | Gibraltar | 12 404 | R 1 350 324 |
| 14 | *Ondina* | 3.3.82 | Hambourg (République fédérale d'Allemagne) | Pays-Bas | 31 030 | DM10 080 383 |
| 15 | *Shiota Maru N°2* | 31.3.82 | Île de Takashima (Japon) | Japon | 161 | ¥6 304 300 |
| 16 | *Fukutoko Maru N°8* | 3.4.82 | Baie de Tachibana (Japon) | Japon | 499 | ¥20 844 440 |
| 17 | *Kifuku Maru N°35* | 1.12.82 | Ishinomaki (Japon) | Japon | 107 | ¥4 271 560 |
| 18 | *Shinkai Maru N°3* | 21.6.83 | Ichikawa (Japon) | Japon | 48 | ¥1 880 940 |
| 19 | *Eiko Maru N°1* | 13.8.83 | Karakuwazaki (Japon) | Japon | 999 | ¥39 445 920 |
| 20 | *Koei Maru N°3* | 22.12.83 | Nagoya (Japon) | Japon | 82 | ¥3 091 660 |
| 21 | *Tsunehisa Maru N°8* | 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<br>Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | SKr3 187 687<br>DKr418 589<br>SKr153 111 | SKr449 961 recouvrés par voie de recours. |
| Abordage | 270 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥163 051 598<br>¥50 271 267<br>¥8 941 480<br>**¥222 264 345** | ¥18 221 905 recouvrés par voie de recours. |
| Échouement | 1 000 | | | Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal. |
| Échouement | 10 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥6 426 857<br>¥1 849 085<br>**¥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<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥46 524 524<br>¥24 571 190<br>¥1 576 075<br>**¥72 671 789** | |
| Abordage | 85 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥200 476 274<br>¥163 255 481<br>¥5 211 110<br>**¥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<br>Prise en charge financière | ¥1 005 160<br>¥470 235<br>**¥1 475 395** | |
| Abordage | 357 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥23 193 525<br>¥1 541 584<br>¥9 861 480<br>**¥34 596 589** | ¥14 843 746 recouvrés par voie de recours. |
| Abordage | 49 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥18 010 269<br>¥8 971 979<br>¥772 915<br>**¥27 755 163** | ¥8 994 083 recouvrés par voie de recours. |
| Naufrage | 30 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥16 610 200<br>¥241 200<br>**¥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 | *Koho Maru N°3* | 5.11.84 | Hiroshima (Japon) | Japon | 199 | ¥5 385 920 |
| 23 | *Koshun Maru N°1* | 5.3.85 | Baie de Tokyo (Japon) | Japon | 68 | ¥1 896 320 |
| 24 | *Patmos* | 21.3.85 | Détroit de Messine (Italie) | Grèce | 51 627 | Lit 13 263 703 650 |
| 25 | *Jan* | 2.8.85 | Aalborg (Danemark) | République fédérale d'Allemagne | 1 400 | DKr1 576 170 |
| 26 | *Rose Garden Maru* | 26.12.85 | Umm al Quwain (Émirats arabes unis) | Panama | 2 621 | US$364 182 (estimation) |
| 27 | *Brady Maria* | 3.1.86 | Estuaire de l'Elbe (République fédérale d'Allemagne) | Panama | 996 | DM324 629 |
| 28 | *Take Maru N°6* | 9.1.86 | Sakai-Senboku (Japon) | Japon | 83 | ¥3 876 800 |
| 29 | *Oued Gueterini* | 18.12.86 | Alger (Algérie) | Algérie | 1 576 | DA1 175 064 |
| 30 | *Thuntank 5* | 21.12.86 | Gävle (Suède) | Suède | 2 866 | SKr2 741 746 |
| 31 | *Antonio Gramsci* | 6.2.87 | Borgå (Finlande) | URSS | 27 706 | R 2 431 854 |
| 32 | *Southern Eagle* | 15.6.87 | Sada Misaki (Japon) | Panama | 4 461 | ¥93 874 528 |
| 33 | *El Hani* | 22.7.87 | Indonésie | Libye | 81 412 | £7 900 000 (estimation) |
| 34 | *Akari* | 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<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière<br>**¥95 458 298** | ¥68 609 674<br>¥25 502 144<br>¥1 346 480 | |
| Abordage | 80 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière<br>**¥26 598 669** | ¥26 124 589<br>¥474 080 | ¥8 866 222 recouvrés par voie de recours. |
| Abordage | 700 | | | Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire. |
| Échouement | 300 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière<br>**DKr9 849 704** | DKr9 455 661<br>DKr394 043 | |
| Déversement | inconnue | | | Demande contre le Fonds de 1971 (US$44 204) retirée. |
| Abordage | 200 | Frais de nettoyage | DM3 220 511 | DM333 027 recouvrés par voie de recours. |
| Déversement | 0,1 | Prise en charge financière | ¥104 987 | Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire. |
| Déversement | 15 | Frais de nettoyage<br>Frais de nettoyage<br>Frais de nettoyage<br>Autres pertes de recettes<br>Prise en charge financière | US$1 133<br>FF708 824<br>DA5 650<br>£126 120<br>DA293 766 | |
| Échouement | 150-200 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière<br>**SKr23 903 069** | SKr23 168 271<br>SKr49 361<br>SKr685 437 | |
| 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<br>Frais de nettoyage | Dh 864 293<br>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 | *Tolmiros* | 11.9.87 | Côte ouest de la Suède | Grèce | 48 914 | SKr50 000 000 (estimation) |
| 36 | *Hinode Maru N°1* | 18.12.87 | Yawatahama (Japon) | Japon | 19 | ¥608 000 |
| 37 | *Amazzone* | 31.1.88 | Bretagne (France) | Italie | 18 325 | FF13 860 369 |
| 38 | *Taiyo Maru N°13* | 12.3.88 | Yokohama (Japon) | Japon | 86 | ¥2 476 800 |
| 39 | *Czantoria* | 8.5.88 | Saint-Romuald (Canada) | Canada | 81 197 | inconnue |
| 40 | *Kasuga Maru N°1* | 10.12.88 | Kyoga Misaki (Japon) | Japon | 480 | ¥17 015 040 |
| 41 | *Nestucca* | 23.12.88 | Île de Vancouver (Canada) | États-Unis | 1 612 | inconnue |
| 42 | *Fukkol Maru N°12* | 15.5.89 | Shiogama (Japon) | Japon | 94 | ¥2 198 400 |
| 43 | *Tsubame Maru N°58* | 18.5.89 | Shiogama (Japon) | Japon | 74 | ¥2 971 520 |
| 44 | *Tsubame Maru N°16* | 15.6.89 | Kushiro (Japon) | Japon | 56 | ¥1 613 120 |
| 45 | *Kifuku Maru N°103* | 28.6.89 | Otsuji (Japon) | Japon | 59 | ¥1 727 040 |
| 46 | *Nancy Orr Gaucher* | 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<br>Prise en charge financière | ¥1 847 225<br>¥152 000<br>**¥1 999 225** | |
| Citernes endommagées par la tempête | 2 000 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche | FF1 141 185<br>FF145 792<br>**FF1 286 977** | FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire. |
| Déversement | 6 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥6 134 885<br>¥619 200<br>**¥6 754 085** | |
| Heurt d'un quai | inconnue | | | La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard du Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can$1 787 771) sont restées sans suite. |
| Naufrage | 1 100 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥371 865 167<br>¥53 500 000<br>¥4 253 760<br>**¥429 618 927** | |
| Abordage | inconnue | | | La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard du 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<br>Prise en charge financière | ¥492 635<br>¥549 600<br>**¥1 042 235** | |
| Erreur de transbordement des hydrocarbures | 7 | Autres dommages aux biens<br>Prise en charge financière | ¥19 159 905<br>¥742 880<br>**¥19 902 785** | |
| Déversement | inconnue | Autres dommages aux biens<br>Prise en charge financière | ¥273 580<br>¥403 280<br>**¥676 860** | |
| Erreur de manipulation de cargaison | inconnue | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥8 285 960<br>¥431 761<br>**¥8 717 721** | |
| Débordement pendant le déchargement | 250 | | | Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can$292 110). |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 47 | *Dainichi Maru N°5* | 28.10.89 | Yaizu (Japon) | Japon | 174 | ¥4 199 680 |
| 48 | *Daito Maru N°3* | 5.4.90 | Yokohama (Japon) | Japon | 93 | ¥2 495 360 |
| 49 | *Kazuei Maru N°10* | 11.4.90 | Osaka (Japon) | Japon | 121 | ¥3 476 160 |
| 50 | *Fuji Maru N°3* | 12.4.90 | Yokohama (Japon) | Japon | 199 | ¥5 352 000 |
| 51 | *Volgoneft 263* | 14.5.90 | Karlskrona (Suède) | URSS | 3 566 | SKr3 205 204 |
| 52 | *Hato Maru N°2* | 27.7.90 | Kobe (Japon) | Japon | 31 | ¥803 200 |
| 53 | *Bonito* | 12.10.90 | Tamise (Royaume-Uni) | Suède | 2 866 | £241 000 (estimation) |
| 54 | *Rio Orinoco* | 16.10.90 | Île d'Anticosti (Canada) | Îles Caïmans | 5 999 | Can$1 182 617 |
| 55 | *Portfield* | 5.11.90 | Pembroke (Pays de Galles, Royaume-Uni) | Royaume-Uni | 481 | £69 141 |
| 56 | *Vistabella* | 7.3.91 | Caraïbes | Trinité-et-Tobago | 1 090 | FF2 354 000 (estimation) |
| 57 | *Hokunan Maru N°12* | 5.4.91 | Île d'Okushiri (Japon) | Japon | 209 | ¥3 523 520 |
| 58 | *Agip Abruzzo* | 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<br>Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥1 792 100<br>¥368 510<br>¥1 049 920<br>**¥3 210 530** | |
| Erreur de manipulation de cargaison | 3 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥5 490 570<br>¥623 840<br>**¥6 114 410** | |
| Abordage | 30 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥48 883 038<br>¥560 588<br>¥869 040<br>**¥50 312 666** | ¥45 038 833 recouvrés par voie de recours. |
| Débordement pendant l'approvisionnement | inconnue | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥96 431<br>¥1 338 000<br>**¥1 434 431** | ¥430 329 recouvrés par voie de recours. |
| Abordage | 800 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | SKr15 523 813<br>SKr530 239<br>SKr795 276<br>**SKr16 849 328** | |
| Erreur de manipulation de cargaison | inconnue | Autres dommages aux biens<br>Prise en charge financière | ¥1 087 700<br>¥200 800<br>**¥1 288 500** | |
| Erreur de manipulation de cargaison | 20 | | | Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de £130 000). |
| Échouement | 185 | Frais de nettoyage | Can$12 831 892 | |
| Naufrage | 110 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | £249 630<br>£9 879<br>£17 155<br>**£276 663** | |
| Naufrage | inconnue | Frais de nettoyage<br>Frais de nettoyage | FF8 237 529<br>£14 250 | |
| Échouement | inconnue | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière | ¥2 119 966<br>¥4 024 863<br>¥880 880<br>**¥7 025 709** | |
| Abordage | 2 000 | Prise en charge financière | Lit 1 666 031 931 | Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire. |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 59 | *Haven* | 11.4.91 | Gênes (Italie) | Chypre | 109 977 | Lit 23 950 220 000 |
| 60 | *Kaiko Maru N°86* | 12.4.91 | Nomazaki (Japon) | Japon | 499 | ¥14 660 480 |
| 61 | *Kumi Maru N°12* | 27.12.91 | Baie de Tokyo (Japon) | Japon | 113 | ¥3 058 560 |
| 62 | *Fukkol Maru N°12* | 9.6.92 | Ishinomaki (Japon) | Japon | 94 | ¥2 198 400 |
| 63 | *Aegean Sea* | 3.12.92 | La Corogne (Espagne) | Grèce | 57 801 | Ptas 1 121 219 450 |
| 64 | *Braer* | 5.1.93 | Îles Shetland (Royaume-Uni) | Libéria | 44 989 | £4 883 840 |
| 65 | *Kihnu* | 16.1.93 | Tallinn (Estonie) | Estonie | 949 | 113 000 DTS (estimation) |
| 66 | *Sambo N°11* | 12.4.93 | Séoul (République de Corée) | République de Corée | 520 | Won 77 786 224 (estimation) |
| 67 | *Taiko Maru* | 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<br>Deux entreprises italiennes<br>**Lit 71 584 970 783**<br><br>L'État français<br>D'autres organismes publics français<br>La Principauté de Monaco<br>**FF23 510 228**<br><br>Prise en charge financière | Lit 70 002 629 093<br>Lit 1 582 341 690<br><br><br>FF12 580 724<br>FF10 659 469<br>FF270 035<br><br><br>£2 500 000 | 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. |
| Abordage | 25 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière<br>**¥96 732 933** | ¥53 513 992<br>¥39 553 821<br>¥3 665 120 | |
| Abordage | 5 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière<br>**¥1 821 159** | ¥1 056 519<br>¥764 640 | ¥650 522 recouvrés par voie de recours. |
| Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures | inconnue | Autres dommages aux biens<br>Prise en charge financière<br>**¥4 793 597** | ¥4 243 997<br>¥549 600 | |
| Échouement | 73 500 | Frais liés à la pêche<br>Frais de nettoyage<br>Mesures de sauvegarde<br>Frais liés au tourisme<br>Coûts financiers<br>Montants alloués par le tribunal pénal<br>Demandes ayant fait l'objet d'un accord préalable<br>Frais divers<br>**Ptas 13 928 783 000**<br><br>Prise en charge financière | Ptas 8 696 000 000<br>Ptas 1 729 240 000<br>Ptas 708 033 000<br>Ptas 13 810 000<br>Ptas 371 680 000<br>Ptas 893 880 000<br>Ptas 1 263 150 000<br>Ptas 252 990 000<br><br>Ptas 278 197 307 | Ptas 840 000 000 ont été versées 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 1 263 150 000 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. |
| Échouement | 84 000 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Frais liés au tourisme<br>Frais liés à l'agriculture<br>Autres dommages aux biens<br>Autres pertes de recettes<br>**£51 938 938** | £593 883<br>£38 538 451<br>£77 375<br>£3 572 392<br>£8 904 047<br>£252 790 | £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<br>Frais liés à la pêche<br>**Won 219 714 755** | Won 176 866 632<br>Won 42 848 123 | US$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire. |
| Abordage | 520 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Prise en charge financière<br>**¥1 100 486 335** | ¥756 780 796<br>¥336 404 259<br>¥7 301 280 | ¥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 | *Ryoyo Maru* | 23.7.93 | Péninsule d'Izu (Japon) | Japon | 699 | ¥28 105 920 |
| 69 | *Keumdong N°5* | 27.9.93 | Yeosu (République de Corée) | République de Corée | 481 | Won 77 417 210 |
| 70 | *Iliad* | 9.10.93 | Pylos (Grèce) | Grèce | 33 837 | Dr 1 496 533 000 |
| 71 | *Seki* | 30.3.94 | Fujairah (Émirats arabes unis) et Oman | Panama | 153 506 | 14 millions de DTS |
| 72 | *Daito Maru N°5* | 11.6.94 | Yokohama (Japon) | Japon | 116 | ¥3 386 560 |
| 73 | *Toyotaka Maru* | 17.10.94 | Kainan (Japon) | Japon | 2 960 | ¥81 823 680 |
| 74 | *Hoyu Maru N°53* | 31.10.94 | Monbetsu (Japon) | Japon | 43 | ¥1 089 280 |
| 75 | *Sung Il N°1* | 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 | *Boyang N°51* | 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<br>Prise en charge financière | ¥8 433 001<br>¥7 026 480<br>**¥15 459 481** | ¥10 455 440 recouvrés par voie de recours. |
| Abordage | 1 280 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé) | Won 5 602 021 858<br>Won 10 530 130 111<br>**Won 16 146 358 015** | L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 64 560 080. |
| | | Prise en charge financière<br>Frais liés à la pêche (réclamé) | Won 12 857 130<br>Won 2 756 471 759 | Les demandes relatives à la pêche ont fait l'objet d'un appel de la part des demandeurs auprès de la Cour suprême. |
| Échouement | 200 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (réclamé)<br>Autres pertes de recettes (réclamé)<br>Préjudice moral (réclamé) | Dr 356 204 011<br>Dr 1 044 000 000<br>Dr 1 671 000 000<br>Dr 378 000 000<br>**Dr 3 449 204 011** | L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011. |
| 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<br>Prise en charge financière | ¥1 187 304<br>¥846 640<br>**¥2 033 944** | |
| Abordage | 560 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche<br>Autres pertes de recettes<br>Prise en charge financière | ¥629 516 429<br>¥50 730 359<br>¥15 490 030<br>¥20 455 920<br>**¥716 192 738** | ¥31 021 717 recouvrés par voie de recours. |
| Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures | inconnue | Autres dommages aux biens<br>Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière | ¥3 954 861<br>¥202 854<br>¥272 320<br>**¥4 430 035** | |
| Échouement | 18 | Frais de nettoyage<br>Frais liés à la pêche | Won 9 401 293<br>Won 28 378 819<br>**Won 37 780 112** | Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne. |
| inconnue | inconnue | Frais de nettoyage (réclamé) | DH 2 600 000 | Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, tel que défini par la Convention de 1971 portant création du Fonds. |
| Abordage | 160 | | | Demande au titre des frais de nettoyage (de Won 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits. |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 78 | *Dae Woong* | 27.6.95 | Kojung (République de Corée) | République de Corée | 642 | Won 95 000 000 (estimation) |
| 79 | *Sea Prince* | 23.7.95 | Yeosu (République de Corée) | Chypre | 144 567 | Won 18 308 275 906 |
| 80 | *Yeo Myung* | 3.8.95 | Yeosu (République de Corée) | République de Corée | 138 | Won 21 465 434 |
| 81 | *Shinryu Maru N°8* | 4.8.95 | Chita (Japon) | Japon | 198 | ¥3 967 138 |
| 82 | *Senyo Maru* | 3.9.95 | Ube (Japon) | Japon | 895 | ¥20 203 325 |
| 83 | *Yuil N°1* | 21.9.95 | Busan (République de Corée) | République de Corée | 1 591 | Won 351 924 060 |
| 84 | *Honam Sapphire* | 17.11.95 | Yeosu (République de Corée) | Panama | 142 488 | 14 000 000 de DTS |
| 85 | *Toko Maru* | 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 | |
| | | | **Won 50 227 315 596** | |
| | | 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 | |
| | | | **Won 1 553 029 739** | |
| | | *Demandes en instance devant le tribunal:* | | |
| | | 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 | |
| | | | **¥9 634 576** | |
| | | Autres dommages aux biens (agréé) | US$3 103 | |
| | | Autres pertes de recettes (agréé) | US$2 560 | |
| | | | **US$5 663** | |
| Abordage | 94 | Frais de nettoyage | ¥314 838 937 | ¥279 973 101 recouvrés par voie de recours. |
| | | Frais liés à la pêche | ¥46 726 661 | |
| | | Prise en charge financière | ¥5 012 855 | |
| | | | **¥366 578 453** | |
| 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 | |
| | | | **Won 27 177 996 729** | |
| 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 | |
| | | | **Won 10 259 000 000** | |
| Abordage | 4 | | | Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire. Pas de demande au titre de la prise en charge financière. |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 86 | *Sea Empress* | 15.2.96 | Milford Haven (Pays de Galles, Royaume-Uni) | Libéria | 77 356 | £7 395 748 |
| 87 | *Kugenuma Maru* | 6.3.96 | Kawasaki (Japon) | Japon | 57 | ¥1 175 055 (estimation) |
| 88 | *Kriti Sea* | 9.8.96 | Agioi Theodoroi (Grèce) | Grèce | 62 678 | €6 576 109 (estimation) |
| 89 | *N° 1 Yung Jung* | 15.8.96 | Busan (République de Corée) | République de Corée | 560 | Won 122 millions |
| 90 | *Nakhodka* | 2.1.97 | Île d'Oki (Japon) | Fédération de Russie | 13 159 | 1 588 000 DTS |
| 91 | *Tsubame Maru N° 31* | 25.1.97 | Otaru (Japon) | Japon | 89 | ¥1 843 849 |
| 92 | *Nissos Amorgos* | 28.2.97 | Maracaibo (Venezuela) | Grèce | 50 563 | Bs3 473 millions (estimation) |
| 93 | *Daiwa Maru N° 18* | 27.3.97 | Kawasaki (Japon) | Japon | 186 | ¥3 372 368 (estimation) |
| 94 | *Jeong Jin N° 101* | 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)<br>Autres dommages aux biens (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Frais liés au tourisme (versé)<br>Autres pertes de recettes (versé)<br>**£36 806 484**<br><br>Prise en charge financière (versé) | £22 773 470<br>£443 972<br>£10 154 314<br>£2 389 943<br>£1 044 785<br><br><br>£1 835 035 | L'assureur du propriétaire du navire a versé £7 395 748. |
| Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures | 0,3 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière<br>**¥2 278 469** | ¥1 981 403<br>¥297 066 | ¥1 197 267 recouvrés par voie de recours. |
| Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures | 30 | Frais de nettoyage et de dommages aux biens (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Frais liés au tourisme (versé)<br>Frais divers (versé)<br>**€3 774 000** | €2 500 000<br>€1 100 000<br>€150 000<br>€24 000 | L'assureur du propriétaire du navire a réglé toutes les demandes. |
| Échouement | 28 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais d'assistance (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Pertes de recettes (versé)<br>Frais de transbordement de cargaison (versé)<br>Prise en charge financière (versé)<br>**Won 771 208 588** | Won 689 829 037<br>Won 20 376 927<br>Won 16 769 424<br>Won 6 161 710<br>Won 10 000 000<br>Won 28 071 490 | L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 690 millions. |
| Rupture | 6 200 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Frais liés au tourisme (versé)<br>Construction d'une voie d'accès (versé)<br>**¥26 089 893 000** | ¥20 928 412 000<br>¥1 769 172 000<br>¥1 344 157 000<br>¥2 048 152 000 | 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 1992 et ¥7 708 778 000 pour le Fonds de 1971. |
| Débordement pendant le chargement | 0,6 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière<br>**¥8 131 327** | ¥7 673 830<br>¥457 497 | L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 710 173. |
| Échouement | 3 600 | Frais de nettoyage (approuvé)<br>Frais de nettoyage (approuvé)<br>Frais de nettoyage (réclamé)<br>Frais liés à la pêche (approuvé)<br>Frais liés à la pêche (approuvé)<br>Frais liés à la pêche (réclamé)<br>Frais liés au tourisme (approuvé)<br>Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)<br>Frais divers (réclamé) | Bs3 523 252 942<br>US$35 850<br>Bs78 906 071<br>Bs133 011 848<br>US$16 033 390<br>US$30 000 000<br>Bs8 188 078<br><br>US$60 250 396<br>Bs540 000 000 | 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.<br><br>Les frais de nettoyage réclamés ont été approuvés pour Bs70 675 468 mais la demande est toujours en instance devant le tribunal. |
| Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures | 1 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière<br>**¥416 465 406** | ¥415 600 000<br>¥865 406 | |
| Débordement pendant le chargement | 124 | Frais de nettoyage<br>Prise en charge financière<br>**Won 476 000 000** | Won 418 000 000<br>Won 58 000 000 | |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 95 | *Osung N°3* | 3.4.97 | Tunggado (République de Corée) | République de Corée | 786 | 104 500 DTS (estimation) |
| 96 | *Plate Princess* | 27.5.97 | Puerto Miranda (Venezuela) | Malte | 30 423 | 3,6 millions de DTS (estimation) |
| 97 | *Diamond Grace* | 2.7.97 | Baie de Tokyo (Japon) | Panama | 147 012 | 14 millions de DTS |
| 98 | *Katja* | 7.8.97 | Le Havre (France) | Bahamas | 52 079 | FF48 millions (estimation) |
| 99 | *Evoikos* | 15.10.97 | Détroit de Singapour | Chypre | 80 823 | 8 846 942 DTS |
| 100 | *Kyungnam N°1* | 7.11.97 | Ulsan (République de Corée) | République de Corée | 168 | Won 43 543 015 |
| 101 | *Pontoon 300* | 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)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)<br>**Won 7 674 268 001** | Won 866 906 355<br>Won 68 795 729<br>Won 6 738 565 917 | Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a ensuite été remboursé par le Fonds de 1971. |
| | | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>**¥851 039 365** | ¥669 252 879<br>¥181 786 486 | |
| | | 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)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Frais liés au tourisme (versé)<br>Autres pertes de recettes (versé)<br>Divers (approuvé)<br>**¥1 416 000 000** | ¥1 100 000 000<br>¥263 000 000<br>¥23 000 000<br>¥8 000 000<br>¥22 000 000 | Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire. |
| Heurt d'un quai | 190 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais de nettoyage (réclamé) | €2 468 593<br>€975 684 | L'assureur du propriétaire du navire a versé FF2 558 424 Le montant total des demandes établies sera très certainement inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire. |
| | | Frais liés à la pêche (versé)<br>Autres dommages aux biens (versé)<br>**€3 534 090** | €50 000<br>€39 813 | Demandes en instance devant le tribunal. |
| Abordage | 29 000 | *Singapour*<br>Frais de nettoyage (versé)<br>Autres dommages aux biens (versé)<br>Autres dommages aux biens (réclamé)<br>**S$11 567 000** | S$10 000 000<br>S$1 500 000<br>S$67 000 | Le propriétaire du navire a honoré toutes les demandes formées à Singapour et en Malaisie qui ont fait l'objet d'un accord de règlement. |
| | | *Malaisie*<br>Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>**M$ 2 624 000** | M$ 1 424 000<br>M$ 1 200 000 | |
| | | *Indonésie*<br>Frais de nettoyage (réclamé)<br>Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)<br>Frais liés à la pêche (réclamé)<br>**US$3 363 000** | US$152 000<br>US$3 200 000<br>US$11 000 | Le tribunal chargé de la procédure en limitation à Singapour a rejeté toutes les demandes d'indemnisation formées en Indonésie. |
| Échouement | 15-20 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>**Won 265 023 170** | Won 189 214 535<br>Won 82 818 635 | Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030. |
| Naufrage | 4 000 | Frais de nettoyage (approuvé)<br>Autres dommages (réclamé)<br>**Dh 205 133 019** | Dh 6 380 522<br>Dh 198 752 497 | Paiements plafonnés à 75 % (Dh 4 785 392). |

| 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 | *Maritza Sayalero* | 8.6.98 | Baie de Carenero (Venezuela) | Panama | 28 338 | 3 000 000 de DTS (estimation) |
| 103 | *Al Jaziah 1* | 24.1.00 | Abou Dhabi (Émirats arabes unis) | Honduras | 681 | 3 000 000 de DTS |
| 104 | *Alambra* | 17.9.00 | Estonie | Malte | 75 366 | £7 600 000 de DTS (estimation) |
| 105 | *Natuna Sea* | 3.10.00 | Indonésie | Panama | 51 095 | 6 100 000 de DTS (estimation) |
| 106 | *Zeinab* | 14.4.01 | Émirats arabes unis | Géorgie | 2 178 | 3 000 000 de DTS |
| 107 | *Singapura Timur* | 28.5.01 | Malaisie | Panama | 1 369 | 102 000 DTS (estimation) |

## Notes

Voir la page 198.

| 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 | *Demandes contre le propriétaire du navire en instance devant le tribunal:*<br>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/<br>Mesures de sauvegarde (versé) £1 112 000 | Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50 % des montants versés. |
| Corrosion | 300 (estimation) | Frais de nettoyage (versé) US$620 000<br>Préjudice économique (réclamé) US$100 000<br>**US$720 000**<br>Préjudice économique (réclamé) EK38 800 000<br>**EK38 800 000** | L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées. |
| Échouement | 7 000 (estimation) | *Singapour*<br>Frais de nettoyage et liés à la pêche (versé) US$8 400 000<br>**US$8 400 000**<br>*Malaisie*<br>Frais de nettoyage (versé) M$1 300 000<br>Frais liés à la pêche (versé) M$905 000<br>**M$2 205 000**<br>*Indonésie*<br>Frais de nettoyage et liés à la pêche (versé) US$2 800 000<br>**US$2 800 000** | L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées. |
| Naufrage | 400 | Frais de nettoyage (versé) US$844 000<br>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<br>Mesures de sauvegarde (versé) ¥11 436 000<br>Mesures de sauvegarde/évaluation des risques pour l'environnement (versé) US$783 500<br>Prise en charge financière (versé) US$25 000 | L'assureur du propriétaire du navire a payé US$103 378.<br><br>Le Fonds de 1971 a recouvré £317 317 auprès de son assureur au titre de l'indemnisation et de la prise en charge financière. L'assureur a recouvré £185 000 auprès des intérêts des navires entrés en collision. |

# ANNEXE XXI

## FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2005)

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 | *Nakhodka* | 2.1.97 | Île d'Oki (Japon) | Fédération de Russie | 13 159 | 1 588 000 de DTS |
| 3 | *Osung N°3* | 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 | *Santa Anna* | 1.1.98 | Devon (Royaume-Uni) | Panama | 17 134 | 10 196 280 de DTS |
| 6 | *Milad 1* | 5.3.98 | Bahreïn | Belize | 801 | non disponible |
| 7 | *Mary Anne* | 22.7.99 | Philippines | Philippines | 465 | 3 000 000 de 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) | €1 390 000 | Une action en justice a été engagée par les autorités allemandes contre le propriétaire et l'assureur du *Kuzbass*. Le propriétaire/assureur du navire et le Fonds de 1992 sont convenus dans un accord de règlement à l'amiable de verser respectivement 18 % et 82 % du montant évalué définitif. |
| Rupture | 6 200 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Frais liés au tourisme (versé)<br>Construction d'une voie d'accès (versé) | ¥20 928 412 000<br>¥1 769 172 000<br>¥1 344 157 000<br>¥2 048 152 000<br>**¥26 089 893 000** | Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Le propriétaire/assureur et les FIPOL ont conclu un accord global de règlement selon lequel l'assureur a payé ¥10 956 930 000 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)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)<br><br>Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé) | Won 866 906 355<br>Won 68 795 729<br><br>Won 6 738 565 917<br>**Won 7 674 268 001**<br><br>¥669 252 879<br>¥181 786 486<br>**¥851 039 365** | Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971. |
| inconnue | inconnue | Frais de nettoyage (réclamé) | £10 000 | Il ne sera pas donné suite à cette demande. |
| Échouement | 280 | Frais de nettoyage (approuvé) | £30 000 | L'assureur du propriétaire du navire a acquitté 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)<br>Frais de nettoyage (versé) | US$2 500 000<br>P1 800 000 | Les demandes ont été approuvées par l'assureur du propriétaire du navire sans intervention du Fonds de 1992. |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 8 | *Dolly* | 5.11.99 | Martinique | République dominicaine | 289 | 3 000 000 de DTS |
| 9 | *Erika* | 12.12.99 | Bretagne (France) | Malte | 19 666 | FF84 247 733 |
| 10 | *Al Jaziah 1* | 24.1.00 | Abou Dhabi (EAU) | Honduras | 681 | 3 000 000 de DTS |
| 11 | *Slops* | 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 | *Natuna Sea* | 3.10.00 | Indonésie | Panama | 51 095 | 22 400 000 de DTS (estimation) |
| 15 | *Baltic Carrier* | 29.3.01 | Danemark | Îles Marshall | 23 235 | DKr118 millions |

| Cause du sinistre | Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes) | Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire) | | Notes |
|---|---|---|---|---|
| Naufrage | inconnue | | | Jusqu'à présent, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée. |
| Rupture | 14 000 (estimation) | Frais de nettoyage (approuvé)<br>Frais liés à la pêche (approuvé)<br>Autres dommages aux biens (approuvé)<br>Frais liés au tourisme (approuvé)<br>Autres pertes de recettes (approuvé)<br>Demandes devant un tribunal | €21 605 000<br>€10 724 000<br>€2 059 000<br>€75 292 000<br>€6 660 000<br>€63 000 000<br>**€179 340 000** | L'assureur du propriétaire du navire a versé €12 800 000 et le Fonds de 1992 €103 540 000. Le Gouvernement français et Total SA ont déposé auprès du tribunal de nouvelles demandes, pour €334 000 000, mais ils n'y donneront suite que pour autant que toutes les autres demandes auront été 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 propirétaire du navire. |
| Incendie | inconnue | Frais de nettoyage (réclamé) | €2 323 000 | Le Fonds de 1992 estime que le *Slops* ne relève pas de la définition du terme 'navire'. Deux entrepreneurs ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, actuellement devant la Cour suprême. |
| inconnue | inconnue | Frais de nettoyage (réclamé) | €6 000 | Les autorités espagnoles ont recouvré leurs coûts auprès de la source de pollution alléguée. |
| inconnue | inconnue | Frais de nettoyage (réclamé) | SKr5 260 000 | Le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire de l'*Alambra* et son assureur. Si cette action devait ne pas aboutir, le gouvernement demanderait réparation au Fonds de 1992. |
| Échouement | 7 000 (estimation) | *Singapour*<br>Frais de nettoyage et frais liés à la pêche (versé)<br>*Malaisie*<br>Frais de nettoyage (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>**M$2 205 000**<br>*Indonésie*<br>Frais de nettoyage et frais liés à la pêche (versé) | US$8 400 000<br><br>M$1 300 000<br>M$905 000<br><br>US$2 800 000 | Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire. |
| Abordage | 2 500 | Frais de nettoyage (versé)<br>Élimination des hydrocarbures (versé)<br>Dommages aux biens/préjudice économique (versé)<br>Frais liés à la pêche (versé)<br>Suivi environnemental (versé)<br>**DKr54 858 000**<br><br>Frais de nettoyage (réclamé) | DKr15 900 000<br>DKr17 400 000<br><br>DKr1 600 000<br>DKr19 700 000<br>DKr258 000<br><br>DKr50 000 000 | 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. |

| 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 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 16 | *Zeinab* | 14.4.01 | Émirats arabes unis | Géorgie | 2 178 | 3 000 000 de DTS |
| 17 | Sinistre survenu en Guadeloupe | 30.6.02 | Guadeloupe | inconnu | inconnue | inconnue |
| 18 | Sinistre survenu au Royaume-Uni | 29.9.02 | Royaume-Uni | inconnu | inconnue | inconnue |
| 19 | *Prestige* | 13.11.02 | Espagne | Bahamas | 42 820 | €22 777 986 |
| 20 | *Spabunker IV* | 21.1.03 | Espagne | Espagne | 647 | 3 000 000 de DTS |
| 21 | Sinistre survenu au Bahreïn | 15.3.03 | Bahreïn | inconnu | inconnue | inconnue |
| 22 | *Buyang* | 22.4.03 | Geoje, République de Corée | République de Corée | 187 | 3 000 000 de DTS |
| 23 | *Hana* | 13.5.03 | Busan, République de Corée | République de Corée | 196 | 3 000 000 de DTS |
| 24 | *Victoriya* | 30.8.03 | Syzran, Fédération de Russie | Fédération de Russie | 2 003 | 3 000 000 de DTS |

| Cause du sinistre | Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes) | Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire) | | Notes |
|---|---|---|---|---|
| Naufrage | 400 | Frais de nettoyage (versé)<br>Frais de nettoyage (versé) | US$844 000<br>Dh2 480 000 | Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50 % des montants versés. |
| 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 | *Espagne*<br>Frais de nettoyage/ mesures de prévention (réclamé)<br>Dommages aux biens (réclamé)<br>Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé)<br>Frais liés au tourisme (réclamé)<br>Frais divers (réclamé)<br>**€834 021 000**<br>*France*<br>Frais de nettoyage (réclamé)<br>Dommages aux biens (réclamé)<br>Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé)<br>Frais liés au tourisme (réclamé)<br>Frais divers (réclamé)<br>**€107 152 000**<br>*Portugal*<br>Frais de nettoyage (réclamé)<br>**€4 292 000** | <br>€484 921 000<br>€2 714 000<br><br>€338 804 000<br>€6 119 000<br>€1 463 000<br><br><br>€78 071 000<br>€88 000<br><br>€3 767 000<br>€24 326 000<br>€900 000<br><br><br>€4 292 000 | 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. |
| Naufrage | inconnue | *Espagne*<br>Mesures de sauvegarde et enlèvement de l'épave<br>Frais de nettoyage<br>**€6 028 000**<br>*Gibraltar*<br>Frais de nettoyage | <br>€5 400 000<br>€628 000<br><br><br>£18 350 | |
| inconnue | inconnue | Frais de nettoyage/ mesures de sauvegarde (approuvé)<br>Frais liés à la pêche (approuvé)<br>**US$1 231 000** | US$689 000<br>US$542 000 | Le Fonds de 1992 a acquitté la totalité des demandes. |
| Échouement | 35-40 | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)<br>Frais liés à la pêche (approuvé)<br>**Won 1 335 000 000** | Won 1 007 000 000<br>Won 328 000 000 | L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes. |
| Abordage | 34 | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)<br>Frais liés à la pêche (approuvé)<br>Dommages aux biens (approuvé)<br>**Won 1 283 650 000** | Won 1 242 000 000<br>Won 22 500 000<br>Won 19 150 000 | L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes. |
| Incendie | inconnue | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé)<br>Frais liés à la pêche (pas encore réclamé) | US$500 000 | |

| Réf. | Navire | Date du sinistre | Lieu du sinistre | État du pavillon du navire | Jauge brute (tjb) | Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 25 | *Duck Yang* | 12.9.03 | Busan, République de Corée | République de Corée | 149 | 3 000 000 de DTS |
| 26 | *Kyung Won* | 12.9.03 | Namhae, République de Corée | République de Corée | 144 | 3 000 000 de DTS |
| 27 | *Jeong Yang* | 23.12.03 | Yeosu, République de Corée | République de Corée | 4 061 | 4 510 000 de DTS |
| 28 | *N°11 Hae Woon* | 22.7.04 | Geoje, République de Corée | République de Corée | 110 | 4 510 000 de DTS |
| 29 | *N°7 Kwang Min* | 24.11.05 | Busan, République de Corée | République de Corée | 139 | 4 510 000 de DTS |

## Notes se rapportant aux annexes XX et XXI

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 30 décembre 2005, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Bolivar vénézuélien | Bs | 4439,66 | Dollar de Singapour | S$ | 2,8546 |
| Couronne danoise | DKr | 10,8588 | Euro | € | 1,4554 |
| Couronne estonienne | EK | 22,7723 | Franc CFA | F CFA | 954,7 |
| Couronne suédoise | SKr | 13,6629 | Peso philippin | P | 91,0478 |
| Dinar algérien | DA | 125,34 | Ringgit malaisien | M$ | 6,4885 |
| Dinar de Bahreïn | DB | 0,6471 | Rouble russe | R | 49,3418 |
| Dirham des EAU | Dh EAU | 6,3056 | Rupiah indonésienne | Rp | 16892,8 |
| Dirham marocain | DH | 15,9141 | Won de la République de Corée | Won | 1735,38 |
| Dollar canadien | Can$ | 2,0054 | Yen japonais | ¥ | 202,628 |
| Dollar des États-Unis | US$ | 1,7168 | | | |

£1 = 1,20360 DTS ou 1 DTS = £0,83084

2 Au 1er janvier 2002, l'euro a remplacé les monnaies indiquées ci-dessous, aux taux de conversion suivants. On a également indiqué les montants équivalents en livres sterling, au 30 décembre 2005.

| | | €1= | £1= |
|---|---|---|---|
| Drachme grecque | Dr | 340,75 | 495,9276 |
| Franc français | FF | 6,5595 | 9,5467 |
| Lire italienne | Lit | 1936,27 | 2818,0474 |
| Mark allemand | DM | 1,9558 | 2,8465 |
| Mark finlandais | Fmk | 5,9457 | 8,6534 |
| Peseta espagnole | Ptas | 166,386 | 242,1582 |

3 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 ou de 1992 accepte la demande ou le montant indiqué.

| Cause du sinistre | Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes) | Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire) | | Notes |
|---|---|---|---|---|
| Naufrage | 300 | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) | Won 2 883 000 000 | L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes. |
| | | Dommages aux biens/préjudice économique (approuvé) | Won 43 000 000 | |
| | | | **Won 2 926 000 000** | |
| Échouement | 100 | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) | Won 2 921 000 000 | |
| | | Frais liés à la pêche (approuvé) | Won 407 000 000 | |
| | | | **Won 3 328 000 000** | |
| Abordage | 700 | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) | Won 3 992 000 000 | L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes. |
| | | Frais liés à la pêche (approuvé) | Won 78 400 000 | |
| | | Études après déversement (réclamé) | Won 140 000 000 | |
| | | Préjudice économique (réclamé) | Won 115 000 000 | |
| | | | **Won 4 325 400 000** | |
| Abordage | 12 | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) | Won 354 000 000 | L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes. |
| | | | **Won 354 000 000** | |
| Abordage | 64 | Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé) | Won 4 455 000 | On s'attend à recevoir d'autres demandes relatives aux frais de nettoyage/mesures de sauvegarde, aux dommages aux biens et aux préjudices économiques. |
| | | | **Won 4 455 000** | |

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

PORTLAND HOUSE
BRESSENDEN PLACE
LONDRES SW1E 5PN
ROYAUME-UNI

Téléphone: +44 (0)20 7592 7100
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111
Adresse électronique: info@iopcfund.org
Site web: www.iopcfund.org