

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 2007



Photographie en première de couverture: Hebei Spirit: personnel militaire ramassant des hydrocarbures sur la plage de So Won Myeon, en République de Corée

Crédits photographiques

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

Photographies:

M. S K Kim, KOMOS General Marine Surveyors & Co. Ltd	page 120 page 116
•	1 6
Gouvernement de la Fédération de Russie	page 118
ITOPF	première de couverture et pages 55, 81, 98, 103,
	112, 119
Transports Canada	pages 14, 28

pages 3, 9, 24, 25, 26, 30

Cartes:

ITOPF/IMPACT pages 107, 117

World Vision Photos

Graphiques:

FIPOL/IMPACT pages 16, 20, 37, 38, 41, 50

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 dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL), j'ai le plaisir de vous présenter le Rapport annuel de 2007.

Deux nouveaux sinistres de grande envergure se sont produits en 2007, ce qui devrait entraîner une somme de travail considérable pour les Organisations. Les deux sinistres, celui du Volgoneft 139 et celui du Hebei Spirit, survenus à l'occasion de tempêtes hivernales, ont provoqué le déversement de milliers de tonnes d'hydrocarbures, entraînant une large pollution du littoral. Les demandeurs dans le cadre de ces sinistres devraient tirer d'énormes avantages du nouveau système de gestion des demandes d'indemnisation. Ce système, à la pointe de la technologie, mis en place par les Fonds et accessible sur internet, a été conçu pour diligenter le processus de traitement des demandes d'indemnisation en permettant aux membres de notre personnel de travailler, de manière homogène, avec les employés des bureaux locaux des demandes d'indemnisation et avec les experts internationaux, où qu'ils se trouvent.

En 2007, le nombre d'États qui ont ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds a franchi le cap des 100 et je me réjouis à la perspective d'accueillir les Îles Cook en tant que centième État Membre du Fonds, lorsque la Convention entrera en vigueur au regard de cet État en mars 2008. Le régime international d'indemnisation continue donc de croître et de se développer, ce dont témoignent également la mise en œuvre concluante des accords STOPIA/TOPIA et les avancées du Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

Au fil des ans, le Secrétariat a consenti de gros efforts pour encourager la mise en œuvre de la Convention HNS, notamment en animant des ateliers et en élaborant des logiciels pour faciliter la déclaration des cargaisons donnant lieu à contribution, mais la ratification de la Convention progresse lentement. J'espère donc que le Groupe de réflexion sur la Convention HNS, créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 pour régler les principaux problèmes qui ont empêché les États de ratifier la Convention, mènera ses travaux à bien en 2008 et que nous pourrons compter sur l'entrée en vigueur de la Convention HNS dans un proche

À l'issue de cette première année complète en tant qu'Administrateur des Fonds, je sais à présent ce



Willem Oosterveen

que mon prédécesseur voulait dire quand il décrivait le poste comme 'parfois difficil[e], exigean[t] mais enrichissan[t], et jamais ennuyeu[x]'. Je voudrais saisir cette occasion pour remercier l'ensemble des membres du personnel pour leur ardeur au travail et le soutien qu'ils m'ont apporté tout au long de l'année, car leur dévouement et leur savoir-faire sont essentiels pour le bon fonctionnement des Organisations.

J'adresse aussi mes remerciements Gouvernements canadien et monégasque qui ont proposé avec générosité d'accueillir les réunions des organes directeurs, pendant la rénovation du siège de l'OMI. L'organisation de réunions à l'étranger représente incontestablement un défi pour un Secrétariat de petite taille, mais cela s'est révélé une expérience certainement intéressante pour le Secrétariat et, je l'espère aussi, pour les gouvernements concernés.

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

L'Administrateur Willem Oosterveen

TABLE DES MATIÈRES

Avar	zant-propos de l'Administrateur	3
Tabl	ble des matières	
Préf	éface du Président de l'Assemblée du Fonds de 1992	Ç
PRE	REMIÈRE PARTIE	
1	Introduction	13
2	Le cadre juridique	15
3	Membres des FIPOL	19
	3.1 Fonds de 1971	19
	3.2 Fonds de 1992	19
	3.3 Fonds complémentaire	20
	3.4 Évolution au fil des ans	20
4	Relations extérieures	2
	4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activi	
	4.2 Relations avec les organisations internationales et les organes intéresse	
	4.3 Site web	2:
	4.4 Serveur de documents	22
	4.5 Base de données des comptes rendus des décisions	23
5	Organes directeurs des FIPOL	24
6	Liquidation du Fonds de 1971	25
	6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds	29
	6.2 Sinistres en suspens	29
	6.3 Répartition des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds de 197	
	6.4 Contributaires ayant des arriérés de contributions	29
	6.5 Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures	29
7	Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouv	
	le transport maritime de qualité	30
	7.1 Création d'un groupe de travail	30
	7.2 Première réunion du Groupe de travail	3:
	7.3 Deuxième réunion du Groupe de travail	3:
	7.4 Troisième réunion du Groupe de travail7.5 Prochaine réunion du Groupe de travail	31 32
8	Administration des FIPOL	3:
O	8.1 Secrétariat	3.
	8.2 Gestion des risques	3.
	8.3 États financiers pour 2006	3:
	8.4 États financiers pour 2007	34
	8.5 Placement des fonds	35
	8.6 Organe de contrôle de gestion	35
9	Contributions	37
	9.1 Le système de contributions	37
	9.2 Mise en recouvrement de contributions/remboursements	39
	9.3 Contributions au fil des ans	30

10	STOPIA 2006 et TOPIA 2006	42
	10.1 Examen d'une éventuelle révision des Conventions de 1992	42
	10.2 Élaboration des accords volontaires du secteur	42
	10.3 Aperçu des accords volontaires	42
	10.4 Nombre de navires couverts par les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006	43
	10.5 Aspects concernant le fonctionnement de STOPIA 2006 et TOPIA 2006	44
11	Preparations pour l'entrée en vigueur de la Convention HNS	45
	11.1 La Convention HNS	45
	11.2 État de la Convention	45
	11.3 Examen visant à résoudre les problèmes principaux découlant de la Convention	45
	11.4 Mandat du Groupe de réflexion sur la Convention HNS	46
	11.5 Première réunion du Groupe de réflexion sur la Convention HNS	47
12	Règlement des demandes d'indemnisation	48
	12.1 Renseignements d'ordre général	48
	12.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation	48
	12.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	49
	12.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître	51
D.E.		
DEC	JXIÈME PARTIE	
13	Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2007	55
14	Sinistres relevant du Fonds de 1971	56
	14.1 Vistabella	56
	14.2 Aegean Sea	57
	14.3 Braer	59
	14.4 Iliad	60
	14.5 Kriti Sea	61
	14.6 Nissos Amorgos	62
	14.7 Plate Princess	67
	14.8 Katja	68
	14.9 Evoikos	68
	14.10 Pontoon 300	69
	14.11 Al Jaziah 1	70
	14.12 Alambra	71
15	Sinistres relevant du Fonds de 1992	74
	15.1 Sinistre survenu en Allemagne	74
	15.2 Dolly	75
	15.3 Erika	77
	15.4 Al Jaziah 1	90
	15.5 Slops	91
	15.6 Prestige	93
	15.7 N°7 Kwang Min	104
	15.8 <i>Solar 1</i>	106
	15.9 Shosei Maru	115
	15.10 Volgoneft 139	117
	15.11 Hebei Spirit	118

ANNEXES

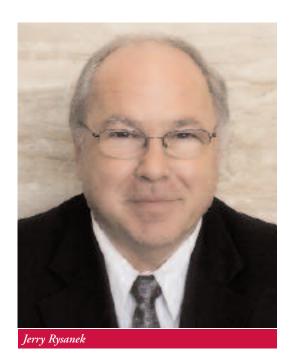
I	Structure des FIPOL	123
II	Note sur les états financiers publiés des FIPOL pour 2006	126
III	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	127
IV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	136
V	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	137
VI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes	
	d'indemnisation	138
VII	Fonds de 1971: Bilan	140
VIII	Fonds de 1971: État de la trésorerie	142
IX	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	143
X	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	153
XI	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	154
XII	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes	
	d'indemnisation	155
XIII	Fonds de 1992: Bilan	156
XIV	Fonds de 1992: État de la trésorerie	158
XV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds complémentaire	159
XVI	Fonds complémentaire: Compte des recettes et des dépenses (fonds général) et bilan	160
XVII	Fonds de 1971: Principaux montants financiers pour 2007	161
XVIII	Fonds de 1992: Principaux montants financiers pour 2007	162
XIX	Fonds complémentaire: Principaux montants financiers pour 2007	163
XX	Fonds de 1992: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant	
	l'année civile 2006 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992	
	au 31 décembre 2007	164
XXI	Fonds complémentaire: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 2006 dans le territoire des États qui étaient membres du	
	Fonds complémentaire au 31 décembre 2007	165
XXII	Fonds de 1971: Résumé des sinistres	166
XXIII	Fonds de 1992: Résumé des sinistres	188

PRÉFACE

En 2007, le Gouvernement de mon pays a eu le très grand plaisir d'accueillir les FIPOL au Canada, à l'occasion des réunions des organes directeurs qui se sont tenues en juin à Montréal. Pour la première fois de leur histoire, les organes directeurs des FIPOL se sont réunis hors de Londres. En mars 2008, les réunions se tiendront également hors du Royaume-Uni, grâce à la générosité du Gouvernement monégasque, et par la suite auront de nouveau lieu au siège récemment rénové de l'Organisation maritime internationale (OMI), mais j'espère que ce n'est pas la dernière fois qu'elles auront lieu à l'étranger car cela donne au personnel et aux représentants locaux des secteurs d'activité concernés, qui autrement ne pourraient pas le faire, la chance d'y assister, augmentant ainsi la notoriété des FIPOL et la sensibilisation du public aux FIPOL dans les États Membres.

À sa réunion d'octobre 2007, l'Assemblée du Fonds de 1992 a pris l'importante décision de créer un Groupe de réflexion avec pour objectif d'élaborer un projet de protocole à la Convention HNS. Nous formons l'espoir que ce protocole réglera les trois problèmes qui ont empêché les États de ratifier la Convention, à savoir la notion de 'réceptionnaire', les contributions au compte GNL et la non-soumission des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution. J'espère sincèrement qu'il entrera en vigueur rapidement de sorte que, lorsque se produira un sinistre de grande envergure mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses, les victimes bénéficieront, de la même manière que les victimes des déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes, de l'existence d'un régime international d'indemnisation.

Pour rester efficace, tout régime international doit continuer à se développer. Je suis heureux de noter que les États continuent à adhérer au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire, montrant ainsi qu'ils croient en l'utilité du système, et que le Fonds de 1992 comptera bientôt plus de 100 États Membres. Je me félicite aussi de ce que l'accord STOPIA 2006, qui a été conçu pour partager les coûts des sinistres mettant en cause des naviresciternes de petites dimensions de manière plus équitable entre le secteur des transports maritimes et les chargeurs, fonctionne bien dans la pratique. Un travail très utile a également été effectué en 2007 par le Groupe de travail créé pour promouvoir le



transport maritime de qualité des hydrocarbures.

L'importance du régime international a été soulignée en 2007 avec la survenue de deux sinistres de grande envergure: celui du *Volgoneft 139*, qui a touché la Fédération de Russie et l'Ukraine et celui du *Hebei Spirit*, à l'origine d'une large pollution en République de Corée. Comme toujours, il est important que le système soit capable de fournir une indemnisation rapide et efficace de manière à minimiser l'impact sur les victimes de ces déversements d'hydrocarbures.

Au nom des organes directeurs, je souhaiterais terminer en remerciant tous ceux qui ont présidé les réunions des FIPOL en 2007: M. John Gillies (Australie), M. Giancarlo Olimbo (Italie), Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal) et Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark). Je voudrais également féliciter le nouvel Administrateur des FIPOL, M. Willem Oosterveen, qui achève sa première année à ce poste.

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 navireciterne.

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 financé 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 d'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), établi en vertu d'un Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds, qui

est entré en vigueur le 3 mars 2005. Tout État qui est partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds peut devenir partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire et, de ce fait, membre du Fonds complémentaire.

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 répartis entre les contributaires.

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile demeure en vigueur à l'égard de 38 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.

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 £47,5 millions ou US\$93,5 millions)1. Le montant maximal d'indemnisation payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 203 millions de DTS (environ £161 millions ou US\$316 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Concernant les sinistres survenus avant cette date, le montant maximum payable est de 135 millions de DTS (environ £107 millions ou US\$210 millions).

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 en vigueur au 31 décembre 2007, soit 1 DTS = £0,7916 ou US\$1,5576, 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 à laquelle la devise a été achetée.

Pour chaque Fonds, ces montants comprennent 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 offre un montant total de 750 millions de DTS (£594 millions ou US\$1 168 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 un Comité exécutif composé de 15 États Membres élus par son Assemblée. Ce comité a pour principale fonction de prendre des décisions de politique générale concernant 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 à Montreal (Canada) en juin 2007.

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 pour remettre en état l'environnement contaminé, qui ont été effectivement prises ou qui le seront. 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.

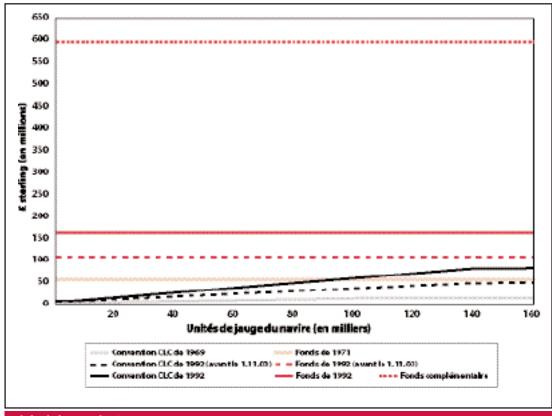
Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet effectif d'hydrocarbures. Elles ne s'appliquent pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'està-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec un succès tel qu'il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

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	3 millions de DTS	4,51 millions de DTS
dépasse pas 5 000 unités	(£2,4 millions ou US\$4,7 millions)	(£3,6 millions ou US\$7 millions)
Navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités	3 millions de DTS (£2,4 millions ou US\$4,7 millions) plus 420 DTS (£332 ou US\$654) pour chaque unité de jauge supplémentaire	4,51 millions de DTS (£3,6 millions ou US\$7 millions) plus 631 DTS (£499 ou US\$983) pour chaque unité de jauge supplémentaire
Navire dont la jauge brute est	59,7 millions de DTS	89,77 millions de DTS
égale ou supérieure à 140 000 unités	(£47 millions ou US\$93 millions)	(£71 millions ou US\$140 millions)



Plafonds fixés par les Conventions

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
- 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) (£105 ou US\$207) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£11 millions ou US\$22 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 % pour les 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 à la page précédente présente les limites en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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 immatriculé 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 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 de 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 d'indemnisation valides.

Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant global de 60 millions de DTS (£47,5 millions ou US\$93,5 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 (£161 millions ou US\$316 millions), quelle que soit la taille du navire en cause. Concernant les sinistres survenus avant cette date, le montant maximal payable est de 135 millions de DTS (environ £107 millions ou US\$210 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 Fonds complémentaire fournit une indemnisation supplémentaire, 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 (£594 millions ou US\$1 168 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 5, 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 de ces 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 la République arabe syrienne. L'Indonésie, qui avait précédemment dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds, n'est toujours pas non plus devenue membre du Fonds de 1992. 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

98 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 Fidji Norvège

Albanie Finlande Nouvelle-Zélande

Algérie France Oman
Allemagne Gabon Panama
Angola Géorgie Papouasie-Nouvelle-Guinée

Antigua-et-Barbuda Ghana Pays-Bas
Argentine Grèce Philippines

Australie Grenade Palogne

Australie Grenade Pologne
Bahamas Guinée Portugal
Bahreïn Îles Marshall Qatar

Barbade Inde République de Corée
Belgique Irlande République dominicaine
Belize Islande République-Unie de Tanzanie

Brunéi Darussalam Israël Royaume-Uni Bulgarie Italie Sainte-Lucie Cambodge Jamaïque Saint-Kitts-et-Nevis

Cameroun Japon Saint-Vincent-et-les-Grenadines

Canada Kenya Cap-Vert Lettonie Sevchelles Chine (Région administrative Libéria Sierra Leone spéciale de Hong Kong) Lituanie Singapour Chypre Luxembourg Slovénie Colombie Madagascar Sri Lanka Comores Malaisie Suède

Congo Maldives Suisse
Croatie Malte Tonga

Danemark Maroc Trinité-et-Tobago Djibouti Maurice Tunisie

Djibouti Maurice Dominique Mexique Turquie Émirats arabes unis Monaco Tuvalu Espagne Mozambique Uruguay Vanuatu Estonie Namibie Venezuela Fédération de Russie Nigéria

4 ÉTATS AYANT 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

Kiribati	5 février 2008	Hongrie	30 mars 2008
Îles Cook	12 mars 2008	Équateur	11 décembre 2008

est entrée en vigueur le 30 mai 1996 à l'égard de neuf États. Fin 2007, 98 États étaient membres du Fonds de1992 et quatre autres États avaient adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds; ils deviendront membres du Fonds de 1992 courant 2008. On trouvera ci-dessus ainsi qu'à la page 19 la liste des États ayant adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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

3.3 Fonds complémentaire

Fin 2007, le Fonds complémentaire comptait 20 États. Un autre État avait adhéré au Protocole portant création du Fonds complémentaire; il deviendra membre en mars 2008, tel qu'indiqué ci-dessous.

3.4 Évolution au fil des ans

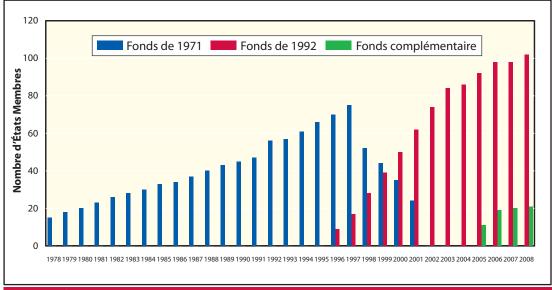
Le graphique ci-dessous montre l'évolution au fil des ans s'agissant du nombre d'États Membres du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 ainsi que du Fonds complémentaire.

20 ÉTATS PARTIES AU PROTOCOLE DE 2003 PORTANT CRÉATION DU FONDS COMPLÉMENTAIRE (ET QUI SONT DONC MEMBRES DU FONDS COMPLÉMENTAIRE)

Allemagne	France	Norvège
Barbade	Grèce	Pays-Bas
Belgique	Irlande	Portugal
Croatie	Italie	Royaume-Uni
Danemark	Japon	Slovénie
Espagne	Lettonie	Suède
Finlande	Lituanie	

1 ÉTAT AYANT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT D'ADHÉSION MAIS À L'ÉGARD DUQUEL LE PROTOCOLE N'ENTRERA EN VIGUEUR QU'À LA DATE INDIQUÉE

Hongrie 30 mars 2008



RELATIONS EXTÉRIEURES

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

Le Secrétariat a poursuivi ses efforts visant à augmenter le nombre d'États Membres du Fonds de 1992 et à fournir des informations sur les activités des Fonds. À cette fin, l'Administrateur et d'autres responsables du Secrétariat se sont rendus. en 2007, dans divers États, membres et non membres, pour participer à des séminaires et à des conférences, et faire 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. Ils ont aussi eu des entretiens avec des représentants des pouvoirs publics d'États non membres à l'occasion de réunions tenues à l'OMI, en particulier pendant les sessions du Conseil et du Comité juridique de cette Organisation.

Chaque fois que cela était possible, l'Administrateur et d'autres responsables du Secrétariat ont profité de leur participation à des séminaires et à des conférences ou à des voyages effectués en relation avec des sinistres, pour rencontrer des représentants des autorités et d'autres parties intéressées des pays ou de la région concernés afin 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.

Des responsables du Secrétariat ont également pris part à des ateliers concernant le traitement des demandes d'indemnisation dans des États Membres et non membres (Bulgarie, Congo, Égypte, Ghana, Guinée équatoriale, Turquie) et fait des exposés dans le cadre de réunions d'organisations intergouvernementales d'organisations internationales

gouvernementales qui ont le statut d'observateur auprès des FIPOL.

Des responsables du Secrétariat ont également donné des conférences à l'Institut de droit maritime de l'université de Southampton (Royaume-Uni). Le Secrétariat a reçu des étudiants des universités d'Anvers et de Gand (Belgique) et de Bilbao et de Valence (Espagne), des personnes suivant une formation au Tribunal international du droit de la mer à Hambourg (Allemagne) ainsi que des représentants d'autres organes intéressés par les activités des FIPOL. À ces occasions, l'Administrateur et d'autres responsables du Secrétariat ont donné, en interne, des conférences sur le fonctionnement du Fonds.

Conformément à la demande de l'Assemblée du Fonds de 1992, les FIPOL ont continué à donner priorité à la préparation de l'entrée en vigueur de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances potentiellement et dangereuses (Convention HNS). À cet égard, une série de présentations sur différents aspects de la Convention HNS ont été faites par le Secrétariat des FIPOL dans le cadre de trois séminaires organisés par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) à Malte, en Pologne et au Portugal ainsi que lors d'un séminaire au Danemark organisé par l'autorité maritime danoise. Le Secrétariat a aussi participé à des réunions intersessions des États Membres concernant les travaux en vue de la ratification de la Convention HNS.

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

Pakistan

ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIANT DU STATUT D'OBSERVATEUR

Arabie saoudite Gambie* Bénin* Guvana* Indonésie* Brésil Chili Iran, République islamique d'

Côte d'Ivoire* Koweït* Égypte Liban États-Unis Mauritanie* Pérou République arabe syrienne*

République populaire démocratique de Corée Fonds de 1992 a accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'États qui n'ont jamais été parties à l'une ou l'autre des conventions portant création des Fonds. La liste des États qui, à la fin de 2007, n'étaient pas membres du Fonds de 1992 mais avaient le statut d'observateur auprès de celui-ci figure dans le tableau à la page 21 (les anciens États membres du Fonds de 1971 sont indiqués par 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 organisations 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 l'environnement (PNUE)
- Commission pour la protection du milieu marin 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 2007, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions de l'Assemblée, du Conseil et du Comité juridique de l'OMI et d'autres organes de l'OMI qui traitent de questions intéressant les Fonds ainsi qu'à la conférence diplomatique internationale sur l'enlèvement des épaves.

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après bénéficient du statut d'observateur auprès des FIPOL:

- Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO)
- Association internationale des sociétés de classification (IACS)
- BIMCO
- Chambre internationale de la marine marchande (CIMM)
- Comité consultatif sur la protection de la mer (ACOPS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM)
- Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC)
- Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
- International Group of P & I Clubs
- International Salvage Union (ISU)
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
- 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 Site web

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 2007, ce site n'a cessé d'être alimenté avec des informations sur les conférences, séminaires et ateliers auxquels des membres du Secrétariat des FIPOL ont participé; ces activités reflètent les efforts de plus en plus importants des Organisations en matière de sensibilisation.

Les FIPOL possèdent aussi un site web consacré à la Convention HNS (http://www.hnsconvention.org).

4.4 Serveur de documents

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. Le projet visant à couvrir tous les documents des réunions qui ont eu lieu depuis la création du Fonds de 1971, en novembre 1978, a été achevé en 2007.

4.5 Base de données des comptes rendus des décisions

Les FIPOL procèdent actuellement à la constitution d'une base de données de toutes les décisions prises par les organes directeurs des Fonds depuis leur création en 1978. La base de données,

qui sera consultable en ligne et sera au moins initialement établie en anglais seulement, aura pour fonctionnalité essentielle de donner accès, pour chaque décision, à un résumé de cette décision et à des liens directs vers les paragraphes pertinents des documents sources y relatifs. La catégorisation de toutes les décisions et des autres informations pertinentes, telles que les décisions de justice, a été achevée à la fin 2007. Une fois les épreuves corrigées, une interface sera créée avec la base de données pour que cette dernière puisse devenir accessible en ligne. La base de données sera ensuite actualisée après chaque session des organes directeurs.

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 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 2007. La session de mars 2007 était présidée par Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal) et la session d'octobre 2007 par Mme Martins de Oliveira et M. David Bruce (Îles Marshall), Vice-Président du Conseil d'administration du Fonds de 1971. Les principales décisions prises par le Conseil lors de ces sessions au sujet des sinistres relevant du Fonds de 1971 sont reproduites à la section 14 consacrée aux sinistres en cause.



Le Fonds de 1992 est doté d'une Assemblée composée de tous les États Membres ainsi que d'un Comité exécutif 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 visant à créer 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 2007 et sa session ordinaire d'automne en octobre 2007. Le Conseil d'administration, agissant au nom de l'Assemblée, qui n'avait pas été à même de réunir le quorum nécessaire, a tenu une session en juin 2007. Sur l'invitation du Gouvernement canadien, cette session a eu lieu à Montréal. C'était la première fois dans l'histoire des FIPOL qu'une réunion de l'un de leurs organes directeurs se tenait à l'extérieur du Royaume-Uni. Ces trois sessions se sont toutes déroulées sous la présidence de M. Jerry Rysanek (Canada).

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu quatre sessions en 2007, en mars, juin et octobre, qui ont toutes été présidées par M. John Gillies (Australie). Les principales décisions adoptées par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions sont reproduites à la section 15, qui traite des 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 une session ordinaire en octobre 2007 sous la présidence de M. Giancarlo Olimbo (Italie).

Décisions relatives aux trois Organisations

Juin 2007

Les organes directeurs ont décidé d'accepter l'aimable invitation du Gouvernement monégasque et de tenir les sessions de mars 2008 des organes directeurs des FIPOL à Monaco.

Octobre 2007

- Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont pris note avec satisfaction du rapport et de l'opinion du Commissaire aux comptes concernant les états financiers desdits Fonds pour 2006, relevant que le Commissaire aux comptes avait donné une opinion d'expert sans réserve 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. L'Assemblée du Fonds complémentaire a noté qu'un avis sans réserve avait été donné sur les états financiers de ce Fonds, pour 2006, également à l'issue d'une vérification rigoureuse. Les organes directeurs des trois Fonds ont approuvé les comptes de l'exercice financier clos au 31 décembre 2006 (voir la section 8.4), conformément aux recommandations de l'Organe de contrôle de gestion commun aux Organisations.
- Les organes directeurs ont entériné la proposition de l'Organe de contrôle de gestion commun concernant la procédure à suivre pour le choix et la nomination du Commissaire aux comptes des FIPOL à l'avenir.
- Les organes directeurs ont considéré que la situation, en ce qui concerne la nonsoumission des rapports sur les hydrocarbures par un certain nombre d'États, restait très préoccupante puisque, sans ces rapports, le Secrétariat ne pouvait pas prélever de contributions en ce qui concerne les réceptionnaires d'hydrocarbures se trouvant dans ces États (voir la section 9.1).
- Il a été décidé que le Secrétariat devrait terminer la base de données des comptes rendus des décisions et en vérifier le contenu. Une interface sera alors créée avec la base de données pour que cette dernière puisse devenir accessible en ligne. La base de données sera ensuite actualisée après chaque session des organes directeurs.



Iohn Gillies

 Les organes directeurs ont approuvé les changements que le Secrétariat proposait d'apporter à la rédaction des documents et des comptes rendus des décisions. Ces changements seront réexaminés par les organes directeurs après un laps de temps approprié.

Décisions relatives au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire uniquement

- S'agissant de la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures mentionnée ci-dessus, l'Organe de contrôle de gestion commun des FIPOL a été invité à préciser sa proposition visant à ce que les organes directeurs décident, à titre de politique générale, que les demandes d'indemnisation recevables soumises par une autorité publique ou un agent de l'administration d'un État Membre qui était en retard pour soumettre ses rapports sur les hydrocarbures pouvaient être évaluées normalement, mais que le paiement au titre de ces demandes serait différé jusqu'à ce que tous les rapports en souffrance aient été soumis.
- L'Assemblée a décidé que, s'il était souhaitable que les accords internationaux destinés à garantir un partage équitable de la charge du régime international d'indemnisation entre le secteur des transports maritimes et le secteur des entreprises réceptionnaires d'hydrocarbures s'appliquent à un aussi grand nombre de navires que possible, il n'était ni nécessaire ni



judicieux à ce stade de modifier les accords STOPIA 2006 et/ou TOPIA 2006 pour obliger tous les propriétaires de naviresciternes assurés par des clubs P&I appartenant à l'International Group à adhérer à ces accords. L'Administrateur a toutefois fait part de son intention de faire régulièrement le point de la situation et d'en rendre compte aux organes directeurs lors de leurs sessions à venir.

Décisions relatives au seul Fonds de 1992

Juin 2007

- Il a été décidé qu'une nouvelle version du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 serait établie afin d'y inclure les sous-critères proposés par l'Administrateur au sujet des demandes liées au coût de l'enlèvement des hydrocarbures restant à bord des navires naufragés.
- Il a été décidé de publier en tant que document des Fonds la version à l'usage des experts des directives techniques sur les méthodes d'évaluation des pertes subies par les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement des produits de la pêche.

Octobre 2007

 L'Assemblée a élu les représentants ci-après pour la période allant jusqu'à sa session ordinaire suivante:

- Président: M. Jerry Rysanek (Canada) Premier Vice-Président: M. Seiichi Ochiai (Japon)
- Second Vice-Président: M. Edward K Tawiah (Ghana)
- L'Assemblée du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur avait continué d'attirer l'attention des États qui avaient ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds sur l'importance d'une transposition des Conventions de 1992 dans la législation nationale et de leur offrir l'aide du Fonds pour préparer la législation nécessaire. À cet égard, l'Assemblée a chargé l'Administrateur de procéder à des discussions préliminaires informelles avec le Secrétariat de l'OMI au sujet du régime d'audit facultatif qu'applique cette dernière, en tenant compte des questions complexes de droit conventionnel que fait intervenir l'application des Conventions de 1992.
- L'Assemblée du Fonds de 1992 a noté qu'une nouvelle base de données sur le traitement des demandes d'indemnisation était en cours de création au plan interne et qu'elle aiderait au traitement des sinistres pour lesquels les demandeurs, les États, les experts et autres parties communiquaient de gros volumes de données au Fonds. Il a été noté qu'elle procurerait à l'Administrateur des renseignements d'une grande utilité pour la gestion des sinistres.
- L'Assemblée du Fonds de 1992 a élu les États suivants membres du Comité exécutif dudit Fonds:

Allemagne Lituanie Australie Malaisie Bahamas Pays-Bas Danemark Qatar

Gabon République de Corée Inde Royaume-Uni Italie Venezuela

Japon

- L'Assemblée a adopté le budget 2008 pour les dépenses administratives du Secrétariat commun d'un montant total de £3 646 000.
- Elle a décidé de prélever des contributions au fonds général, d'un montant de £3 millions, à verser d'ici au 1er mars 2008, et de ne pas mettre en recouvrement de

- contributions pour 2007 aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et le *Prestige*.
- L'Assemblée a pris note du rapport du Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures, qui avait tenu ses deuxième et troisième réunions en mars et juin 2007 respectivement (voir la section 7).
- 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). L'Assemblée a exprimé son solide appui de principe à la Convention HNS, fondée sur un système de responsabilité partagée, et a fait savoir qu'elle souhaitait continuer de rechercher le moyen de mettre fin aux difficultés qui s'opposent actuellement à l'entrée en vigueur de cette convention. L'Assemblée a décidé de créer un groupe de travail ('Groupe de réflexion sur la Convention HNS'), avec à sa tête M. Alfred Popp (Canada), afin de faciliter l'entrée en vigueur de la Convention HNS (voir la section 11).
- L'Assemblée a noté que l'autorité maritime et portuaire de Singapour et l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) avaient signé, le 24 septembre 2007, un mémorandum d'accord concernant les matériels d'intervention utilisés suite d'hydrocarbures. déversement mémorandum d'accord, qui serait appliqué pendant trois ans et serait revu en 2009, établissait un barème approuvé par l'ITOPF pour le déploiement, sous la direction de l'autorité maritime et portuaire, de matériels d'intervention après déversement d'hydrocarbures provenant d'un sinistre qui implique des navires assurés par l'International Group of P&I Clubs. L'Assemblée a décidé d'appuyer cette initiative.

Décisions relatives au seul Fonds complémentaire

Octobre 2007

- L'Assemblée a élu les représentants ci-après pour la période allant jusqu'à sa session ordinaire suivante:
 - Président: M. Giancarlo Olimbo (Italie) Première Vice-Présidente: Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark)
 - Second Vice-Président: M. Yukio Yamashita (Japon)
- L'Assemblée du Fonds complémentaire a adopté le budget 2008 pour les dépenses administratives dudit Fonds, d'un montant total de £63 500 (englobant un montant de £50 000 à payer au Fonds de 1992 au titre des frais de gestion).
- L'Assemblée a décidé de maintenir le fonds de roulement établi en octobre 2005 à £1 million.
- L'Assemblée a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions au fonds général pour 2007.

Décisions relatives au seul Fonds de 1971

Octobre 2007

- Le Conseil d'administration a réélu Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal) présidente et a élu M. David J. F. Bruce (Îles Marshall) vice-président.
- Le Conseil d'administration a noté qu'une fois le paiement final effectué concernant le sinistre du *Pontoon 300*, le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Pontoon 300* dégagerait un excédent de quelque £2,3 millions au 1er mars 2008, intérêts compris. Il a décidé que cet excédent devrait être remboursé aux contributaires à ce fonds des grosses demandes d'indemnisation au 1er mars 2008, le reliquat étant versé au fonds général.
- Le Conseil d'administration a noté qu'on prévoyait qu'à la fin de 2008, les seules demandes d'indemnisation et de prise en charge financière en suspens concerneraient le sinistre du *Nissos Amorgos*, et peut-être ceux de l'*Iliad* et de l'*Alambra*.

- Il a également relevé que le Fonds de 1971 participerait peut-être encore à des actions récursoires dans le cadre des sinistres du *Vistabella* et de l'*Al Jaziah 1* et qu'il se pourrait que des questions de frais restent en suspens dans le cas de certains autres sinistres.
- Le Conseil d'administration a décidé de ne pas prélever de contributions pour 2007
- concernant les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Vistabella* et le *Nissos Amorgos* (voir la section 9.2).
- Le Conseil d'administration a adopté le budget 2008 pour les dépenses administratives du Fonds de 1971, d'un montant total de £475 000 (y compris des frais de gestion de £210 000 à verser au Fonds de 1992).



Kristine Burr (sous-ministre adjointe, Groupe des politiques, Transports Canada) intervenant lors d'une réception donnée par le Gouvernement du Canada pendant les réunions de juin 2007, à Montréal (Canada).

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 pas aux sinistres survenus après cette date.

6.2 Sinistres en suspens

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. La liquidation du Fonds de 1971 a progressé au cours de l'année 2007. On prévoit qu'à la fin de 2008, les demandes d'indemnisation ou de prise en charge financière en suspens ne concerneront qu'un nombre limité de sinistres, et que le Fonds de 1971 participera peut-être encore à quelques actions récursoires ou aura peut-être à traiter de questions en suspens relatives aux frais dans le cas de plusieurs autres sinistres.

6.3 Répartition des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds de 1971

La répartition des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds de 1971 fait l'objet de l'article 44.2 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui se lit comme suit:

L'Assemblée prendra toute mesure nécessaire en vue de la liquidation du Fonds, y compris la distribution équitable des sommes et biens demeurant à l'actif du Fonds, entre les personnes ayant versé des contributions.

L'actif restant se composera, s'il y en a, des soldes des trois fonds des grosses demandes d'indemnisation restants et du fonds général.

6.4 Contributaires ayant des arriérés de contributions

La situation en ce qui concerne les contributions s'est sensiblement améliorée au cours des cinq dernières années. Le montant total du principal est passé de £930 000 en octobre 2002 à £311 004 en décembre 2007, ce qui représente quelque

0,081 % du montant total mis en recouvrement par le Fonds de1971 pendant la période allant de 1978 à 2003 (année de la dernière mise en recouvrement). Le nombre de contributaires défaillants a été ramené de 27 à 11, dont cinq dans l'ex-URSS (dans des États qui ne font pas partie de la Fédération de Russie) et trois dans l'ex-République fédérale socialiste de Yougoslavie.

En 2007, l'Administrateur a poursuivi ses efforts visant à amener les contributaires qui ne l'avaient pas fait à s'acquitter de leurs arriérés de paiement. Des télécopies et des lettres ont été adressées aux contributaires pour leur rappeler leurs arriérés de contributions, et l'Administrateur a écrit aux contributaires ayant des arriérés importants pour expliquer la base juridique de l'obligation qui est la leur de payer et préciser que le Fonds de 1971 pourrait engager une action en justice afin de récupérer les montants non acquittés. Dans certains cas, les avocats du Fonds dans les États en cause ont pris contact avec le contributaire défaillant et l'ont exhorté à s'exécuter. Le Secrétariat a pris parfois directement contact avec des personnes appartenant aux organismes en défaut pour les inviter à procéder à un règlement et, dans certains cas, une aide a été apportée par les membres des délégations des États concernés. L'Administrateur poursuivra ses efforts et envisagera, au cas par cas, si une action en justice devrait être engagée contre contributaire déterminé.

6.5 Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

En octobre 2003, le Conseil d'administration a décidé que le remboursement des excédents des fonds des grosses demandes d'indemnisation (déduction faite d'éventuels arriérés) aux contributaires se trouvant dans des États qui n'avaient pas encore remis tous leurs rapports sur les hydrocarbures, devrait être différé jusqu'à ce que tous les rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution aient été soumis par les États intéressés. Ainsi qu'il en a été décidé à la session d'octobre 2005 du Conseil, les anciens États membres du Fonds de 1971 qui n'ont toujours pas présenté tous leurs rapports sur les hydrocarbures sont signalés sur le site web des FIPOL.

7 GROUPE DE TRAVAIL SUR LES **MESURES AUTRES QUE** TECHNIQUES VISANT À PROMOUVOIR LE TRANSPORT MARITIME DE QUALITÉ

7.1 Création d'un groupe de travail

À sa session de février/mars 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a établi un groupe de travail chargé d'examiner des mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures qui aurait le mandat suivant:

- élaborer des propositions concernant des mesures autres que techniques et des lignes directrices à l'intention des États contractants et du secteur des transports maritimes dans le but de promouvoir des transports maritimes de qualité en veillant à ce que des contrôles et des procédures efficaces soient établis pour obtenir que les navires assurés et bénéficiant de certificats soient aptes à effectuer le transport d'hydrocarbures par mer régi par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds;
- déterminer des questions connexes autres que celles visées ci-dessous dans la mesure où il pourra les juger utiles pour mener à bien sa tâche dans le cadre des Conventions en vigueur et faire les recommandations appropriées à l'Assemblée;
- faire des recommandations à l'Assemblée à la fin de ses travaux.

L'Assemblée a également décidé que le Groupe de travail devrait s'efforcer avant tout:

- d'étudier et de formuler des propositions en vue de l'établissement de critères communs qui soient appliqués uniformément par les États contractants afin de garantir qu'une assurance en bonne et due forme a bien été contractée avant que les États ne délivrent le certificat requis par la Convention sur la responsabilité civile;
- d'identifier les facteurs qui empêchent les assureurs maritimes de partager les informations et de s'efforcer d'établir une politique commune ou de prendre d'autres

- mesures qui facilitent ce partage;
- de trouver des mesures pratiques qui permettent d'assurer une coordination plus efficace et transparente entre les assureurs, les propriétaires de navires et les chargeurs afin de promouvoir des transports maritimes de qualité;
- d'étudier les mesures qu'il serait possible de prendre pour refuser ou retirer la couverture d'une assurance afin que le transport d'hydrocarbures soit plus sûr;
- d'étudier la possibilité d'établir des taux et des primes d'assurance différenciés qui favoriseraient des transports maritimes de qualité, et d'étudier l'impact de cette mesure;
- d'étudier les moyens d'encourager et de renforcer la participation des sociétés de classification à la promotion de transports maritimes de qualité.

L'Assemblée a souligné que le Groupe de travail ne devrait pas s'égarer dans les domaines de compétence de l'OMI et que ses travaux ne devraient pas faire double emploi avec ceux menés



par cette Organisation. L'Assemblée a déclaré que le Groupe de travail devrait tenir compte des travaux sur la qualité des transports maritimes effectués dans d'autres enceintes, notamment l'étude sur les assurances réalisée au sein de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE). L'Assemblée a également souligné que le Groupe de travail ne devrait pas examiner de questions susceptibles de nécessiter une réouverture des discussions sur la révision des Conventions de 1992.

7.2 Première réunion du Groupe de travail

Le Groupe de travail a tenu sa première réunion en mai 2006, au cours de laquelle il a élu à sa présidence Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark).

Le Groupe de travail a centré ses débats sur les procédures et pratiques actuelles et prévues du secteur des assurances maritimes et des États afin de promouvoir un transport maritime de qualité et a également discuté du partage des informations relatives à la qualité du transport maritime ainsi que des obstacles à ce partage.

Le Groupe a décidé d'entreprendre une étude ayant pour but:

- de déterminer quels sont les facteurs qui permettent/obligent/empêchent le partage, par les assureurs maritimes et les autres intervenants du secteur, d'informations sur leurs clients, y compris la législation et les pratiques nationales;
- de vérifier si les lois et pratiques en matière de concurrence prennent en considération la nécessité d'adopter des mesures visant à encourager le transport maritime de qualité des hydrocarbures.

Le Groupe de travail a décidé d'inviter le Comité maritime international (CMI) à réaliser l'étude susmentionnée.

Le Groupe de travail a également décidé d'entreprendre une étude visant à déterminer dans quelle mesure il devrait principalement faire porter son attention sur les navires ne relevant ni du champ d'intervention des sociétés de classification membres de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS) ni de celui des assureurs en responsabilité appartenant à l'International Group of P&I Clubs.

7.3 Deuxième réunion du Groupe de travail

À sa deuxième réunion qui s'est tenue le 15 mars 2007, le Groupe de travail a poursuivi l'examen des procédures et pratiques actuelles et prévues du secteur des assurances maritimes et des États visant à promouvoir un transport maritime de qualité. Le Groupe a relevé, notamment, plusieurs mesures prises dernièrement par l'International Group of P&I Clubs afin de contribuer positivement aux efforts généraux visant à améliorer la qualité des navires et les normes de sécurité. Les discussions ont porté également sur le partage des informations relatives à la qualité du transport maritime et les éventuels obstacles à ce partage.

Le Groupe de travail a également examiné les résultats de sa propre étude, mentionnée ci-dessus, et conclu que les navires qui ne relevaient pas du champ d'intervention des sociétés de classification membres de l'IACS, ni de celui des clubs P&I membres de l'International Group of P&I Clubs, n'étaient pas davantage susceptibles d'être impliqués dans des sinistres de pollution que les navires qui en relevaient. Il a été décidé que cette question ne devrait donc pas faire l'objet d'une attention plus particulière du Groupe.

7.4 Troisième réunion du Groupe de travail

À sa troisième réunion, qui s'est tenue le 14 juin 2007, le Groupe de travail a concentré ses travaux sur deux domaines principaux: d'une part les pratiques suivies dans le secteur des assurances maritimes pour promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures, notamment le partage d'informations à l'intérieur de ce secteur et les éventuels obstacles empêchant le partage de ces informations, et d'autre part les pratiques suivies par les États Membres pour promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures, l'accent ayant été mis plus particulièrement sur la possibilité d'améliorer d'une manière ou d'une autre ces pratiques.

Pratiques du secteur des assurances maritimes visant à promouvoir un transport maritime de qualité

Le Groupe de travail a noté les conclusions des débats qui ont lieu en mai entre le Secrétariat, l'International Union of Marine Insurance (IUMI) et l'International Group of P&I Clubs concernant les questions qu'il serait bon d'inclure dans l'étude proposée devant être effectuée par le CMI.

Le Groupe de travail a invité le CMI à mener l'étude après avoir procédé à de nouvelles consultations avec le Secrétariat, l'IUMI et l'International Group of P&I Club, et a décidé que l'étude devait être axée sur les difficultés rencontrées par les assureurs de biens.

Le Groupe de travail a conclu également, sur la base des informations reçues et compte tenu du nombre très réduit de sinistres concernés, qu'il n'y avait pas de tendance perceptible à la hausse ou à la baisse de la fréquence des déversements mettant en cause des navires qui ne relevaient pas du champ d'intervention de l'International Group of P&I Clubs, et que certaines années il y avait eu un ou deux déversements tandis que d'autres années, y compris dernièrement, aucun déversement ne s'était produit.

Pratiques des États Membres visant à promouvoir un transport maritime de qualité

Le Groupe de travail a pris note des procédures de délivrance des certificats prévus par la Convention sur la responsabilité civile en Allemagne et au Libéria. Le Groupe de travail a également discuté d'une proposition faite par le Canada et la France selon laquelle si le Groupe de travail devait accepter de formuler une recommandation à l'Assemblée concernant la capacité des États Membres à délivrer et à retirer les certificats CLC en se fondant sur la qualité du navire, il devrait envisager d'élaborer des mesures qui lieraient la qualité du navire à la délivrance et au retrait des certificats CLC. La Présidente a conclu que, malgré la discussion détaillée qu'il avait eue sur le sujet, le Groupe de travail n'était pas en mesure de formuler des recommandations à l'Assemblée car il n'y avait pas eu de majorité claire en faveur des propositions. Elle a invité les États qui souhaitaient que le Groupe de travail examine la question de manière plus approfondie à engager des consultations avec d'autres États avant la prochaine réunion afin de susciter une adhésion plus large, et à remettre une proposition révisée à la quatrième réunion du Groupe de travail.

7.5 Prochaine réunion du Groupe de travail

La prochaine réunion du Groupe de travail se tiendra à Monaco la semaine du 10 mars 2008.

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 seul Administrateur. Le dévouement de tous les membres du personnel à leur tâche, leurs connaissances et leur savoir-faire sont de solides atouts pour les FIPOL et contribuent d'une manière essentielle à la bonne marche du Secrétariat.

Les FIPOL continuent de faire appel à des consultants extérieurs pour s'assurer des conseils d'ordre technique ou juridique 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 efficace les nombreuses demandes et, plus généralement, d'aider les demandeurs.

Dans la majorité des sinistres dont les FIPOL 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 (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 2007, 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 liés à la gestion des ressources humaines et les risques liés à la continuité des activités. Un tableau des risques secondaires a été dressé et ces risques secondaires ont été évalués, en ce qui concerne les risques financiers, les risques liés à la gestion des ressources humaines, les risques liés à la procédure de traitement des demandes et ceux liés à la continuité des activités. L'Organe de contrôle de gestion et le Commissaire aux comptes ont apporté une contribution particulièrement utile aux travaux menés dans ce domaine. La réalisation de ce projet devrait être terminée courant 2008.

8.3 États financiers pour 2006

Comme les années précédentes, les états financiers du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni.

Les états financiers du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2006 ont été approuvés par les organes directeurs du Fonds correspondant lors de leurs sessions d'octobre 2007.

Les rapports du commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 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 renseignements contenus dans les états vérifiés du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour cette période figure aux annexes V à VIII et XI à XIV respectivement.

S'agissant du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992, un fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué pour chaque sinistre au titre duquel le montant total payable dépasse 1 million de droits de tirage spéciaux (DTS) (£791 000) pour le Fonds de 1971 ou 4 millions de DTS (£3,16 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. Des comptes distincts des recettes et des dépenses sont présentés pour le fonds général et pour chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Eu égard à l'activité financière limitée du Fonds complémentaire, le Commissaire aux comptes avait décidé de ne pas établir de rapport sur les comptes. Le Commissaire aux comptes a en revanche émis une opinion sur les états financiers du Fonds complémentaire, qui figure à l'annexe XV. On trouvera à l'annexe XVI un récapitulatif des renseignements contenus dans les états financiers vérifiés du Fonds complémentaire pour cet exercice.

Les dépenses administratives au titre du Secrétariat commun ont été de £3 288 865 en 2006, alors que les crédits budgétaires se sont chiffrés à £3 601 900.

Fonds de 1971

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général en 2006 étant donné qu'il n'est plus possible de prélever de contribution au fonds général. Aucune contribution n'a été mise en recouvrement pour un fonds des grosses demandes d'indemnisation en 2006.

Le total des dépenses engagées par le Fonds de 1971 en 2006 s'est élevé à £290 640, au titre principalement des frais de gestion dus au Fonds de 1992 pour l'administration du Secrétariat commun.

Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation et les dépenses y afférentes pour 2006 se sont élevées à £624 840. Deux sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: le *Pontoon 300* et l'*Iliad*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 2006 figure à l'annexe VII. Est également présenté le solde des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif éventuel était estimé à plus de £39 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 11 sinistres.

Fonds de 1992

Aucune contribution n'a été mise en recouvrement pour le fonds général ou un fonds des grosses demandes d'indemnisation en 2006.

Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation et les dépenses y afférentes pour 2006 se sont élevées à £56,8 millions. Les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* ont représenté l'essentiel de ces dépenses.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 2006 figure à l'annexe XIII. Est également présenté le solde des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif éventuel était estimé à £67,4 millions pour les demandes d'indemnisation et les dépenses afférentes aux demandes nées de huit sinistres.

Fonds complémentaire

Le total des dépenses engagées par le Fonds complémentaire en 2006 s'est élevé à £81 996, au titre principalement des frais de gestion dus au Fonds de 1992 pour l'administration du Secrétariat commun. Il n'y a eu aucun sinistre dont le Fonds complémentaire ait eu à connaître en 2006.

8.4 États financiers pour 2007

Les états financiers du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2007 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2008, puis présentés aux organes directeurs respectifs pour approbation à leurs sessions d'octobre 2008. Ces états seront reproduits dans le Rapport annuel de 2008 des FIPOL.

Les renseignements préliminaires concernant les opérations financières effectuées en 2007 sont présentés ci-après. Le Commissaire aux comptes n'a pas encore vérifié les chiffres, qui ont été arrondis. De plus amples renseignements sont donnés à l'annexe XVII, à l'annexe XVIII et à l'annexe XIX respectivement.

Les dépenses administratives au titre du fonctionnement du Secrétariat commun en 2007 s'élèvent en tout à environ £3 millions, alors que les crédits budgétaires sont de £3 590 750.

Fonds de 1971

En ce qui concerne le Fonds de 1971, aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement en 2007 pour les trois fonds des grosses demandes d'indemnisation restants.

Le montant total des dépenses au titre des demandes d'indemnisation encourues par le Fonds de 1971 en 2007 était approximativement de £514 000, dont quelque £212 000 concernaient le sinistre du *Pontoon 300*.

Le Fonds de 1971 a versé des frais de gestion de £275 000 au Fonds de 1992 à titre de participation aux frais administratifs du Secrétariat commun.

Fonds de 1992

Des contributions de £3 millions étaient dues au fonds général en 2007.

Les indemnités versées par le Fonds de 1992 en 2007 se chiffrent à quelque £10 252 000, dont environ £3 millions pour le sinistre du *Prestige*, £2 millions pour l'*Erika* et £4 millions pour le *Solar 1*. Les paiements effectués au titre du règlement des demandes nées du sinistre du *Solar 1* ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire en vertu de l'accord STOPIA 2006.

Fonds complémentaire

Des contributions de £1,4 million étaient dues au fonds général en 2007.

Le Fonds complémentaire a versé des frais de gestion de £70 000 au Fonds de 1992 à titre de participation aux frais administratifs du Secrétariat commun. Les emprunts faits par le Fonds complémentaire avant d'avoir reçu des contributions, ainsi que les intérêts sur ces emprunts, ont été remboursés au Fonds de 1992 en 2007.

Il n'y a eu aucun sinistre dont le Fonds complémentaire ait eu à connaître en 2007.

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 le fonctionnement 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 2007, 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 31 décembre 2007, le portefeuille des placements détenus en livres sterling et en euros s'élevait au total à quelque £9,5 millions pour le Fonds de 1971, à £91,5 millions pour le Fonds de 1992 et à £1,1 million pour le Fonds complémentaire. Les intérêts perçus en 2007 sur les placements se sont élevés à £0,5 million pour le Fonds de 1971, à £5,3 millions pour le Fonds de 1992 et à £53 000 pour le Fonds complémentaire.

Organe consultatif sur les placements

Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire disposent d'un Organe consultatif

commun sur les placements composé de trois experts dotés de connaissances spécifiques en matière de placement et chargé 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 2007, 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 1971, le Fonds de 1992 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;
- 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, les procédures opérationnelles et 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 2007, 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 et a recommandé que les organes directeurs approuvent les comptes pour l'exercice financier 2006. Les contacts avec l'Organe consultatif sur les placements se sont poursuivis.

Dans son rapport aux organes directeurs, l'Organe de contrôle de gestion a réaffirmé sa très grande préoccupation quant au fait qu'un certain nombre d'États ne présentaient pas de rapport sur les hydrocarbures, conformément à leurs obligations conventionnelles, car ces rapports sont indispensables pour que le système de contributions fonctionne de manière équitable (voir la section 9.1).

L'Organe de contrôle de gestion a continué de suivre le processus de gestion des risques qui avait été mis en place par le Secrétariat.

En 2007, l'Organe de contrôle de gestion a présenté une proposition concernant la procédure à suivre pour nommer le Commissaire aux comptes, qui a été approuvée par les organes directeurs à leur session d'automne.

9 CONTRIBUTIONS

9.1 Le système de contributions

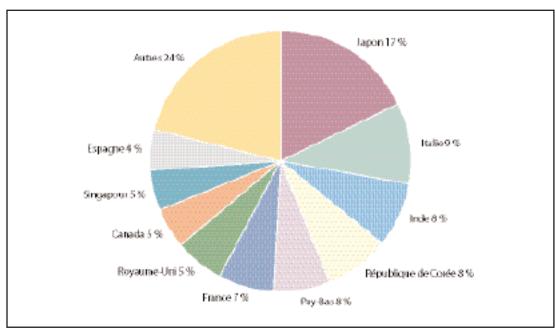
Assiette des contributions

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. La mise en recouvrement des contributions se base sur les rapports relatifs aux quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributaires qui sont adressés au Secrétariat des Fonds par les gouvernements des États Membres. Elles sont versées directement aux FIPOL par chaque contributaire. Les gouvernements n'ont aucune responsabilité pour ces versements, à moins qu'ils ne l'aient volontairement assumée.

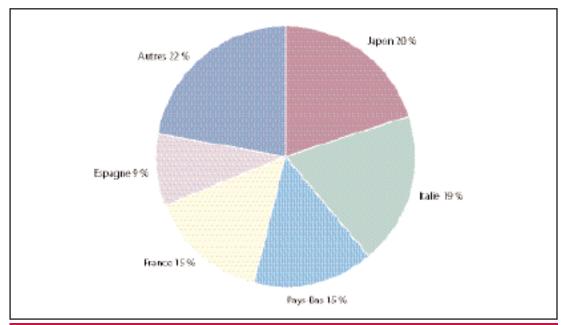
En ce qui concerne le Fonds complémentaire, aux fins des contributions, au moins un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution seront considérées comme ayant été reçues chaque année civile dans chaque État Membre de ce Fonds. Lorsque la quantité globale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans un État Membre est inférieure à un million de tonnes, cet État Membre est tenu de verser des contributions pour une quantité d'hydrocarbures donnant lieu à

contribution qui correspond à la différence entre un million de tonnes et la quantité globale d'hydrocarbures effectivement reçue telle qu'indiquée dans les rapports de cet État.

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire contient des dispositions concernant ce qu'il est convenu d'appeler le 'plafonnement des contributions', en vertu desquelles le montant total des contributions exigibles au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution dans un État Membre déterminé au cours d'une année civile ne doit pas dépasser 20 % du montant total des contributions pour chaque mise en recouvrement. Dans le cadre du mécanisme de plafonnement, si le montant total des contributions dues par tous les contributaires d'un État Membre du Fonds complémentaire au titre d'une mise en recouvrement pour le fonds général ou un fonds des demandes d'indemnisation dépasse 20 % du total mis en recouvrement, les contributions dues par les contributaires de cet État seront alors réduites proportionnellement, de manière à ce que, dans leur totalité, elles constituent 20 % du total mis en recouvrement pour ce fonds. Le montant total qui est déduit des contributions dues par les contributaires de l'État bénéficiant plafonnement sera pris en charge par tous les autres contributaires au Fonds en question sous forme de mise en recouvrement au titre du plafonnement.



Fonds de 1992: contributions de 2007 au fonds général (fixées sur la base des rapports sur les hydrocarbures de 2006



Fonds complémentaire: contributions de 2006 au fonds général (aucune mise en recouvrement de contributions en 2007)

Ces dispositions s'appliquent jusqu'à ce que les quantités totales d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans les États qui sont membres du Fonds complémentaire aient atteint un milliard de tonnes ou pendant une période de 10 ans à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole, si cette date intervient avant.

Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

La question de la non-soumission des rapports sur les hydrocarbures par certains États Membres a de nouveau été examinée par les organes directeurs des trois Fonds aux sessions d'octobre 2007. À l'époque, un total de 37 États avaient du retard dans la soumission des rapports sur les hydrocarbures tant pour le Fonds de 1971 que pour le Fonds de 1992. Dix États avaient un retard d'entre quatre et 10 ans dans la soumission de leurs rapports. Dix États n'avaient soumis aucun rapport depuis qu'ils étaient devenus membres des Fonds. Le nombre total de rapports en retard était passé de 93 en octobre 2006 à 116 en octobre 2007, soit une augmentation de 25 %. 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. 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 les rapports sur les hydrocarbures car cette soumission était cruciale pour le fonctionnement des FIPOL. L'Organe de contrôle de gestion a également exprimé sa grande préoccupation à cet égard (voir la section 8.6). Une proposition a été présentée aux organes directeurs par l'Organe de contrôle de gestion aux sessions d'octobre 2007, recommandant d'adopter une décision de principe visant à suspendre le règlement des demandes d'indemnisation avec les pouvoirs publics des États Membres en retard dans la soumission de leurs rapports sur les hydrocarbures tant qu'ils n'auront pas soumis tous ces rapports. L'Assemblée du Fonds de 1992 a exprimé sa reconnaissance à l'Organe de contrôle de gestion pour la proposition qu'il avait formulée et l'a invité à soumettre un document sur la question à une session ultérieure de l'Assemblée après avoir affiné cette proposition à la lumière des débats des sessions d'octobre 2007.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont chargé l'Administrateur de poursuivre ses efforts pour obtenir les rapports sur les hydrocarbures en retard et ont demandé instamment à toutes les délégations de coopérer avec le Secrétariat pour s'assurer que les États s'acquittent de leurs obligations conventionnelles dans ce domaine.

Les anciens États membres du Fonds de 1971 qui n'ont toujours pas présenté tous leurs rapports sur les hydrocarbures sont signalés sur le site web des FIPOL, tel que décidé par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa session d'octobre 2005.

La non-soumission des rapports 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 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. L'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé en mars 2005 que c'était à elle qu'il incomberait de déterminer s'il y avait lieu de refuser de verser des indemnités.

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 les organes directeurs fixent le montant total des contributions à mettre en recouvrement pour une année civile donnée mais peuvent 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 Mises en recouvrement des contributions/remboursements

Fonds de 1971

Il n'est plus possible de mettre en recouvrement des contributions destinées au fonds général du Fonds de 1971.

Contributions pour 2006

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé en octobre 2006 de ne pas mettre en recouvrement de contributions pour 2006 aux trois fonds des grosses demandes d'indemnisation restants à savoir ceux constitués pour le *Vistabella*,

le Nissos Amorgos et le Pontoon 300.

Contributions pour 2007

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de rembourser, au 1er mars 2008, la somme de £2,2 millions aux contributaires au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Pontoon 300*.

Fonds de 1992

Contributions pour 2006 et 2007

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé qu'il serait procédé à un appel de contributions pour 2006 et 2007 au titre du fonds général du Fonds de 1992 pour un montant de £3 millions pour chacune des deux années, exigibles au 1er mars 2007 et 1er mars 2008 respectivement. Elle a en outre décidé de ne prélever pour 2006 et 2007 aucune contribution aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et le *Prestige*.

Fonds complémentaire

Contributions pour 2006

En octobre 2006, l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé de mettre en recouvrement des contributions pour 2006 destinées au fonds général à hauteur de £1,4 million à recouvrer au plus tard le 1er mars 2007. Ce montant comprend un fonds de roulement de £1 million et une somme à rembourser au Fonds de 1992 au titre de paiements effectués par ce fonds pour le compte du Fonds complémentaire. L'Assemblée a également décidé que, puisqu'aucun sinistre n'amènerait le Fonds complémentaire à verser des indemnités, il n'était pas besoin de prélever de contributions pour un quelconque fonds des demandes d'indemnisation.

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire a introduit un mécanisme provisoire de 'plafonnement' des contributions, tel qu'indiqué à la section 9.1.

Les contributions au fonds général pour 2006 ont été plafonnées en ce qui concerne le Japon.

Contributions pour 2007

L'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé en octobre 2007 de ne pas mettre en recouvrement de contribution au fonds général pour 2007.

9.3 Contributions au fil des ans

Le détail des contributions des FIPOL pour 2006

CONTRIBUTIONS AUX FONDS POUR 2006 ET 2007							
Organisation	Année des contribution	Décision de s l'organe directeur	F	Fonds général/ Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total exigible £	Année de réception des hydro carbures	percevoir par tonne
FONDS DE 1971	2006	octobre 2006 octobre 2007	pas de contribution à mettre en recouvrement remboursement exigible au 1er mars 2008	Pontoon 300 EAU	-2 200 000	1997	-0,0017480
FONDS DE 1992	2006	octobre 2006 octobre 2007	exigible au 1er mars 2007 exigible au 1er mars 2008	fonds général	3 000 000	2005	0,0020156
FONDS COMPLÉ- MENTAIRE	2006	octobre 2006 octubre 2007	exigible au 1er mars 2007 pas de contribution à mettre en recouvrement	fonds général	1 400 000		0,0010889 (contributaires au Japon) 0,0020154 (autres contributaires)

et 2007 figure dans le tableau ci-dessus.

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 sur l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser aux Fonds a lui aussi varié d'une année sur l'autre, comme le montre le graphique à la page 41.

Fonds de 1971

Le montant total mis en recouvrement au fil des années est de £386 millions pour le Fonds de 1971. Les remboursements effectués aux contributaires s'élèvent au total à £119 millions. Au 31 décembre 2007, £311 004 restaient impayés,

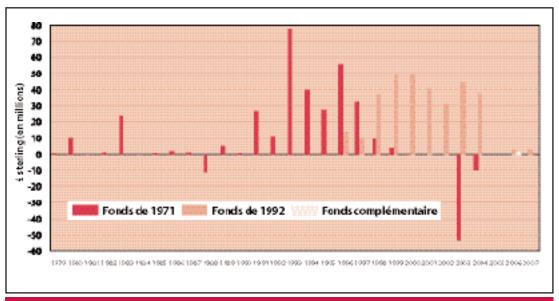
ce qui représente 0,08 % du montant mis en recouvrement.

Fonds de 1992

Le montant total mis en recouvrement au fil des années est de £362 millions pour le Fonds de 1992. Les remboursements effectués aux contributaires s'élèvent au total à £42 millions. Au 31 décembre 2007, £386 177 restaient impayés, ce qui représente 0,11 % du montant mis en recouvrement.

Fonds complémentaire

Un montant de £1,4 million a été mis en recouvrement pour le Fonds complémentaire en 2007. Au 31 décembre 2007, les contributions au Fonds complémentaire avaient toutes été versées.



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

10 STOPIA 2006 ET TOPIA 2006

10.1 Examen d'une éventuelle révision des Conventions de 1992

En 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un Groupe de travail intersessions pour déterminer si le régime international d'indemnisation institué par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds était satisfaisant. Le Groupe de travail a aussi préparé, notamment, le texte du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné le rapport final du Groupe de travail à sa session d'octobre 2005. Étant donné que les opinions favorables à la révision des Conventions de 1992 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. À cet égard, il convient de reporter au Rapport annuel de 2005 (section 7).

10.2 Élaboration des accords volontaires du secteur

À la session de mars 2005 de l'Assemblée du Fonds de 1992, l'International Group of P&I Clubs avait proposé de relever, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires-citernes de petites dimensions en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, grâce à un accord qui serait connu sous le nom d'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA). STOPIA, qui s'applique aux dommages par pollution se produisant dans un État à l'égard duquel le Protocole portant création du Fonds complémentaire est en vigueur, constitue un contrat entre les propriétaires des naviresciternes de petites dimensions et leurs clubs P&I. Ce contrat s'applique à tous les navires assurés par l'un des clubs P&I membres de l'International Group of P&I Clubs et réassurés au titre du dispositif de pool de ce groupe. L'Accord est entré en vigueur le 3 mars 2005, date d'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

À la session d'octobre 2005 de l'Assemblée, l'International Group of P&I Clubs a fait une autre proposition aux termes de laquelle il élargirait l'accord STOPIA à tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et mettrait également en place un deuxième accord qui serait connu sous le nom d'Accord de

remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA) aux termes duquel les clubs rembourseraient le Fonds complémentaire à hauteur de 50 % des indemnités versées par celuici. L'Assemblée a chargé l'Administrateur de collaborer avec l'International Group of P&I Clubs, agissant au nom du secteur des transports maritimes, et avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) avant que le système d'accords volontaires ne soit présenté pour examen à l'Assemblée à sa session suivante, et d'apporter des avis techniques et administratifs en vue de consolider ce système et de s'assurer qu'il soit juridiquement applicable.

À sa session de février 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 a noté que l'Administrateur avait facilité la tenue de réunions entre l'International Group of P&I Clubs et l'OCIMF, et que suite à ces réunions, l'International Group avait élaboré un accord STOPIA révisé, désigné sous le nom d'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), et un deuxième accord intitulé Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006). Les accords sont entrés en vigueur le 20 février 2006.

10.3 Aperçu des accords volontaires

STOPIA 2006

L'accord STOPIA 2006 s'applique aux dommages par pollution se produisant dans les États pour lesquels la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur. Il constitue un contrat entre les propriétaires de navires-citernes de petites dimensions et les clubs P&I respectifs visant à relever, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires-citernes conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le contrat couvre tous les navires-citernes de petites dimensions adhérant à l'un des clubs P&I membres de l'International Group et réassurés au titre du dispositif de pool du Groupe. Les navires assurés par un club de l'International Group mais ne bénéficiant pas d'une couverture au titre du dispositif de pool, peuvent demander au club concerné d'être couverts par l'accord STOPIA 2006. Certains caboteurs-citernes japonais ont accepté d'être ainsi liés par ces engagements. L'accord STOPIA 2006 a pour effet de fixer à 20 millions de DTS le montant maximum d'indemnisation à payer par les propriétaires de tous les navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 29 548 tonneaux. Le Fonds de 1992 n'est pas partie à l'Accord mais celui-ci lui confère des droits juridiquement exécutoires à un remboursement de la part du propriétaire du navire en cause.

Le Fonds de 1992 continue, pour les navires relevant de l'accord STOPIA 2006, d'être tenu d'indemniser les demandeurs dans la mesure où le montant total des demandes recevables dépasse le montant de limitation applicable au navire en question en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Si le sinistre met en cause un navire visé par l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 aura le droit de se faire rembourser par le propriétaire du navire la différence entre le montant relevant de la responsabilité de ce dernier en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et 20 millions de DTS ou le montant total des demandes établies, le montant le moins élevé étant retenu.

TOPIA 2006

L'accord TOPIA 2006 s'applique à tous les naviresciternes adhérant à l'un des clubs P&I membres de l'International Group et réassurés au titre du dispositif de pool de l'International Group.

Le Fonds complémentaire continue, en ce qui concerne les sinistres visés par l'accord TOPIA 2006, d'être tenu d'indemniser les demandeurs conformément aux dispositions du Protocole portant création du Fonds complémentaire. Si le sinistre concerne un navire visé par l'accord TOPIA 2006, le Fonds complémentaire est habilité à demander au propriétaire du navire le remboursement de 50 % des indemnités qu'il aura versées aux demandeurs.

Examen de l'expérience acquise

Il est prévu, aux termes des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006, de faire le point en 2016 de l'expérience acquise en ce qui concerne les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution qui auront été soumises sur une période de 10 ans à compter du 20 février 2006, puis ultérieurement, tous les cinq ans, et ce, en concertation avec les représentants des réceptionnaires d'hydrocarbures, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire, en vue d'établir approximativement la part des dépenses globales liées aux demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures formées en vertu du régime international d'indemnisation que les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures auront encourues. Il est également prévu d'examiner l'efficacité, le fonctionnement et l'exécution des accords. Les accords prévoient également, si l'examen fait apparaître que les propriétaires de navires ou les réceptionnaires d'hydrocarbures ont pris en charge une part supérieure à 60 % des dépenses globales liées à ces demandes d'indemnisation, de prendre des mesures afin de maintenir une répartition à peu près égale de ces dépenses. On trouve des exemples de ces mesures dans les accords.

Entrée en vigueur et dénonciation

Les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006 sont entrés en vigueur le 20 février 2006. Les accords continueront de produire leurs effets tant qu'un changement important ne sera pas introduit dans le régime international d'indemnisation actuel. Des dispositions sont également prévues pour mettre fin aux accords dans certaines circonstances considérées comme susceptibles d'empêcher leur fonctionnement.

10.4 Nombre de navires couverts par les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006

L'International Group est tenu de communiquer tous les six mois au Fonds de 1992 les noms de tous les navires assurés par chaque club de l'International Group qui sont également couverts par l'accord STOPIA 2006, conformément à l'article 9D du Mémorandum d'accord conclu entre les Fonds et l'International Group of P&I Clubs concernant le fonctionnement des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006.

Année	Nombre de navires-citernes couverts par STOPIA 2006	Nombre de navires-citernes non couverts par STOPIA 2006	Total	% du nombre total couvert par STOPIA 2006
2007/08	4 540	361	4 901	92,6

En août 2007, l'International Group a communiqué au Fonds le nombre total de naviresciternes de petites dimensions assurés par l'International Group of P&I Clubs et réassurés au titre du dispositif de pool de ce groupe et donc automatiquement couverts par l'accord STOPIA 2006, et le nombre de ceux qui sont assurés par un des clubs de l'International Group mais ne sont pas couverts par l'accord STOPIA 2006 car ils ne sont pas réassurés au titre du dispositif de pool, tel qu'indiqué dans le tableau à la page 43.

10.5 Aspects concernant le fonctionnement de STOPIA 2006 et TOPIA 2006

En juin 2007, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant au nom de l'Assemblée, a examiné les aspects opérationnels de STOPIA 2006 et de TOPIA 2006 sur la base d'une proposition formulée par une délégation qui demandait des éclaircissements visant à déterminer s'il était possible d'obtenir une meilleure garantie dans le cadre de ces accords. Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de poursuivre l'examen de cette question.

En octobre 2007, l'Administrateur a engagé des discussions avec l'International Group of P&I Clubs et a fait rapport à l'Assemblée du résultat de ses recherches. L'Assemblée a souscrit à l'analyse de l'Administrateur selon laquelle, dans les circonstances actuelles, et étant donné que la grande majorité des navires-citernes étaient couverts par les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006, il ne serait pas souhaitable à ce stade d'essayer de rouvrir l'accord STOPIA 2006 et/ou l'accord TOPIA 2006 ni le Mémorandum d'accord. L'Administrateur n'en est pas moins également convaincu qu'il est très important que l'International Group poursuive et même accentue ses efforts pour pousser tous les propriétaires de navires assurés par les clubs membres du Groupe à devenir parties auxdits accords. Il se propose de faire régulièrement, de concert avec l'International Group, le point de la situation et des progrès réalisés dans le souci d'améliorer la couverture des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006. L'Assemblée s'est félicitée de l'intention de l'Administrateur de faire régulièrement le point de la situation et de faire rapport aux organes directeurs lors de leurs sessions à venir.

11 PRÉPARATIONS POUR L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION HNS

11.1 La Convention HNS

En 1996, une conférence diplomatique a adopté la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS, selon le sigle anglais). La Conférence a invité l'Assemblée du Fonds de 1992 à confier à l'Administrateur du Fonds, outre les tâches qui lui sont attribuées en vertu de la Convention de 1992 portant création de ce Fonds, celle d'effectuer les démarches administratives nécessaires pour mettre en place le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds HNS, selon le sigle anglais) conformément à la Convention HNS. En 1996, l'Assemblée du Fonds de 1992 a chargé l'Administrateur d'effectuer les démarches requises par la Conférence HNS sachant que toutes les dépenses encourues seraient remboursées par le Fonds HNS.

11.2 État de la Convention

La Convention HNS entrera en vigueur 18 mois après sa ratification par au moins 12 États, sous réserve de deux conditions, à savoir que quatre de ces États possèdent chacun une flotte représentant au moins 2 millions d'unités de jauge brute et qu'une quantité totale d'au moins 40 millions de tonnes de cargaisons composées de substances nocives et potentiellement dangereuses autres que des hydrocarbures, du gaz naturel liquéfié (GNL) ou du gaz de pétrole liquéfié (GPL) ait été reçue au cours de l'année civile précédente dans les États qui ont ratifié la Convention.

Au 31 décembre 2007, 10 États (Angola, Chypre, Fédération de Russie, Lituanie, Maroc, Saint-Kitts-et-Nevis, Samoa, Sierra Leone, Slovénie et Tonga) avaient adhéré à la Convention HNS. Étant donné que deux de ces États seulement possèdent chacun une flotte représentant au moins 2 millions d'unités de jauge brute (Chypre et Fédération de Russie) et que deux États seulement (Chypre et Slovénie) ont soumis des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution, les conditions pour l'entrée en vigueur de la Convention HNS sont loin d'être réunies.

11.3 Examen visant à résoudre les problèmes principaux découlant de la Convention

En juin 2007, le Conseil d'administration, agissant au nom de l'Assemblée, a examminé les questions suivantes:

- contributions annuelles au compte GNL
- définition du terme 'réceptionnaire'
- dépôt des instruments de ratification non accompagnés des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution
- date commune de ratification de la Convention HNS

En octobre 2007, l'Assemblée du Fonds de 1992 a poursuivi la discussion des questions ci-dessus. Tous les États qui se sont exprimés se sont déclarés fermement favorables en principe à la Convention HNS, fondée sur un système de responsabilité partagée et ont fait savoir qu'ils souhaitaient que l'on continue de déployer des efforts pour trouver une solution aux problèmes. De nombreux États se sont déclarés favorables à l'élaboration d'un protocole relatif à la Convention qui apporterait aux grands problèmes rencontrés des solutions juridiquement contraignantes. Toutefois, un certain nombre de ces États se sont déclarés très préoccupés de ce qu'il serait très difficile de limiter un tel protocole aux quelques grands problèmes qui avaient été cernés et de ce qu'une révision d'ensemble de la Convention ne serait pas du tout souhaitable. Nombre d'États sont convenus que le travail devait se poursuivre au sein des FIPOL même si quelques autres États ont fait valoir que le lieu normal d'un tel travail était au sein du Comité juridique de l'OMI plutôt qu'aux FIPOL. En ce qui concerne le lieu approprié où élaborer un protocole, il a été rappelé que divers protocoles avaient été initialement élaborés aux FIPOL avant d'être transférés au Comité juridique de l'OMI puis à une conférence diplomatique, notamment le protocole de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, ainsi que le protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire.



L'Assemblée a décidé de créer le Groupe de réflexion sur la Convention HNS dans le souci de faciliter l'entrée en vigueur de la Convention HNS. M. Alfred Popp QC (Canada) a été nommé président du Groupe. Le Secrétariat a mis en place des dispositions pratiques pour permettre aux participants de communiquer de manière transparente au sein du Groupe de réflexion. Tous les documents soumis au Groupe de réflexion sur la Convention HNS seront diffusés par courrier électronique et pourront également être consultées le site web suivant: www.hnsconvention.org/fr/theconvention.html. Le Comité juridique de l'OMI a noté les derniers progrès réalisés s'agissant de la Convention HNS, qui ont été présentés à la session du Comité fin octobre 2007 par le Secrétariat des FIPOL.

11.4 Mandat du Groupe de réflexion sur la Convention HNS

Le mandat du Groupe de réflexion sur la Convention HNS est le suivant:

Mandat du Groupe de réflexion sur la Convention HNS

- 1.1 Reconnaissant que depuis nombreuses années un grand nombre d'États expriment régulièrement au Fonds de 1992 ainsi qu'à l'OMI et dans d'autres organisations internationales ou régionales, leur volonté d'instaurer un régime d'indemnisation solide et efficace régissant le transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses sur la base d'un système de responsabilité partagée, l'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre en place un groupe de travail ('le Groupe de réflexion sur la Convention HNS') chargé de faciliter l'entrée en vigueur rapide de la Convention HNS.
- 1.2 Le Groupe de réflexion sur la Convention HNS aura le mandat suivant:
 - a) examiner les causes profondes des problèmes dont il a été déterminé qu'ils ralentissaient l'entrée en vigueur de la Convention HNS, à savoir:
 - i) Contributions au compte GNL,ii) Le concept de 'réceptionnaire', et
 - iii) Non-soumission des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution, au moment de la ratification de la Convention et chaque année par la suite;
 - b) examiner toutes questions d'ordre administratif ('gestion interne') telles qu'identifiées par le Secrétariat et de nature à faciliter la mise en œuvre de la Convention HNS;
 - c) trouver et élaborer pour ces questions des solutions juridiquement contraignantes, prenant en compte notamment

- l'impact sur les pays en développement, sous la forme d'un projet de protocole à la Convention HNS;
- d) achever ses travaux dès que possible pour faciliter l'entrée en vigueur rapide de la Convention HNS.
- 1.3 Le Groupe de réflexion sur la Convention HNS n'engagera pas de révision générale de la Convention HNS mais restreindra ses travaux aux seules questions et solutions énoncées au paragraphe 1.2 a), b) et c).
- 1.4 Il s'efforcera de mener à bien ses travaux selon le calendrier suivant:
 - a) les délégations intéressées présenteront au Secrétariat, d'ici le 18 janvier 2008 au plus tard, des propositions concrètes relatives aux politiques à mener, accompagnées d'un projet de texte de traité;
 - b) sur la base de ces propositions, le Président du Groupe, en association avec le Secrétariat, élaborera un projet de texte de protocole à la Convention HNS pour distribution aux délégations d'ici au 15 février 2008;
 - c) le Groupe se réunira en mars 2008 et, si nécessaire, à nouveau en juin 2008, pour:
 i) examiner le projet de texte du protocole; et
 ii) faire, à l'issue de ses travaux, des recommandations à l'Assemblée, idéalement à une session extraordinaire de l'Assemblée
- prévue pour juin 2008.

 1.5 Le Président du Groupe de réflexion sur la Convention HNS, en association

- avec le Secrétariat et en étroite collaboration avec le Secrétariat de l'OMI, veillera à ce que le projet de protocole soit compatible avec le droit international des traités, compte dûment tenu des intérêts des États qui ont déjà ratifié la Convention ou ne sont pas loin de la ratifier.
- 1.6 S'il est approuvé par l'Assemblée, le projet de protocole sera soumis pour examen au Comité juridique de l'OMI, idéalement à sa session d'octobre 2008, en vue de l'organisation d'une conférence diplomatique dès que possible.
- 1.7 Le Groupe de réflexion sur la Convention HNS travaillera entre les sessions et sera ouvert à toutes les délégations gouvernementales et non gouvernementales qui ont le droit de participer à l'Assemblée du Fonds de 1992. L'OMI en particulier est fermement encouragée à participer activement aux travaux du Groupe. Celui-ci suivra le Règlement intérieur de l'Assemblée dans la mesure où il est applicable.
- 1.8 Le Fonds de 1992 organisera les réunions du Groupe de réflexion sur la Convention HNS, étant entendu que tous les frais encourus seront remboursés, avec intérêts, par le Fonds HNS lorsqu'il sera créé.

11.5 Première réunion du Groupe de réflexion sur la Convention HNS

Le Groupe de réflexion sur la Convention HNS tiendra sa première réunion à Monaco la semaine du 10 mars 2008.

12 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

12.1 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 pour le sinistre en question ne dépassera pas 2,5 millions de DTS (£1,9 million). 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 Toutefois, les organes Fonds complémentaire). conferent normalement directeurs 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 nées d'un sinistre donné 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 avoir 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.

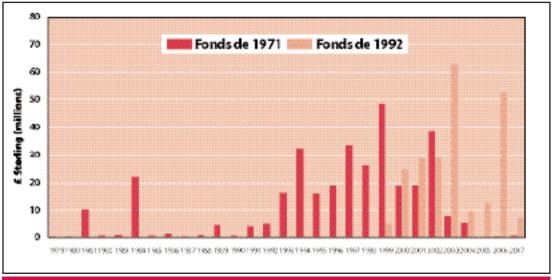
12.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation

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 de recevabilité des demandes matière 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 des demandes mais aussi, lorsque les demandes ne donnent lieu à



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

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 Parties 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, en espagnol et en français en avril 2005.

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).

12.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation entre 1978 et 2007

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués pa le Fonds de 197
Antonio Gramsci	Suède	1979	£9,2 million
Tanio	France	1980	£18,7 million
Ondina	République fédérale d'Allemagne	1982	£3 million
Thuntank 5	Suède	1986	£2,4 million
Rio Orinoco	Canada	1990	£6,2 million
Haven	Italie	1991	£30,3 million
Aegean Sea	Espagne	1992	£34,1 million
Braer	Royaume-Uni	1993	£45,7 million
Taiko Maru	Japon	1993	£7,2 million
Keumdong №5	République de Corée	1993	£11 million
Toyotaka Maru	Japon	1994	£5,1 millior
Sea Prince	République de Corée	1995	£21,1 millior
Yuil Nº1	République de Corée	1995	£15,9 millior
Senyo Maru	Japon	1995	£2,3 millior
Sea Empress	Royaume-Uni	1996	£31,2 millior
Nakhodka	Japon	1997	£49,6 millior
Nissos Amorgos	Venezuela	1997	£11 million
Osung Nº3	République de Corée/Japon	1997	£8,2 million

31 décembre 2007, 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\$656 millions).

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

finalement pas eu à verser d'indemnités.

Le montant des indemnités réclamées au Fonds de 1971 a considérablement augmenté au fil des ans. Dans plusieurs affaires, le montant total des demandes soumises dépassait 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 relevaient pas de la définition des dommages par pollution énoncée dans les Conventions. De nombreuses autres demandes,

Navire	Lieu du sinistre	Année	Question en suspens
Vistabella	Caraïbes	1991	Action récursoire en instance
Aegean Sea	Espagne	1992	Demandes en suspens
Iliad	Grèce	1993	Demandes en suspens
Kriti Sea	Grèce	1996	Demandes en suspens
Nissos Amorgos	Venezuela	1997	Demandes en suspens
Plate Princess	Venezuela	1997	Demandes en suspens
			(frappées de prescription)
Katja	France	1997	Demandes en suspens
Evoikos	Singapour	1997	Demandes en suspens
Pontoon 300	Émirats arabes unis	1998	Demandes en suspens
Al Jaziah 1	Émirats arabes unis	2000	Action récursoire en instance
Alambra	Estonie	2000	Demandes en suspens

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1992
Nakhodka	Japon	1997	£61,1 millions
Erika	France	1999	£76,9 millions
Prestige	Espagne	2002	£82,3 millions
Solar 1	Philippines	2006	£5,8 millions

tout en étant recevables dans leur principe, portaient néanmoins sur des montants que le Fonds estimait fortement exagérés. De ce fait, le Fonds de 1971 et des demandeurs se 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 à la page 50.

Sinistres en suspens

Au 31 décembre 2007, 11 demandes dont le Fonds de 1971 avait eu à connaître étaient en suspens ou faisaient l'objet d'actions en recouvrement. La situation à l'égard de ces sinistres est résumée dans le tableau à la page 50.

12.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation entre 1996 et 2007

Depuis sa création en mai 1996, le Fonds de 1992 a eu à connaître de 33 sinistres. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à £231,5 millions (US\$461 millions).

Le Fonds de 1992 a payé des indemnités de plus de £2 millions au titre des sinistres énumérés dans le tableau ci-dessus.

Sinistres survenus en 2007

Au cours de l'année 2007, le Fonds de 1992 a eu à connaître d'un nouveau sinistre dans la Fédération de Russie (le sinistre du *Volgoneft 139*) et d'un nouveau sinistre en République de Corée (le sinistre du *Hebei Spirit*), qui pourraient donner lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992.

Le sinistre du *Volgoneft 139* a eu lieu en novembre 2007 dans la Fédération de Russie. Il est difficile à ce stade de prévoir l'évolution de la situation pour ce sinistre.

Le sinistre du *Hebei Spirit*, qui s'est produit le 7 décembre 2007 en République de Corée, a entraîné des coûts importants au titre des frais de nettoyage et des mesures de sauvegarde et a cruellement touché les secteurs de la pêche et du tourisme en Corée. L'on s'attend à ce que le montant total des demandes recevables au titre des dommages causés par ce sinistre dépasse le montant de limitation applicable au *Hebei Spirit* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,7 millions de DTS.

Sinistres en suspens

Au 31 décembre 2007, 10 demandes dont le Fonds de 1992 avait eu à connaître étaient en suspens ou faisaient l'objet d'actions en recouvrement. La situation à l'égard de ces sinistres est résumée dans le tableau ci-dessous.

Navire	Lieu du sinistre	Année	Question en suspens
Sinistre survenu en			
Allemagne	Allemagne	1996	Demandes en suspens
Erika	France	1999	Demandes en suspens
Al Jaziah 1	Émirats arabes unis	2000	Action récursoire en instanc
Slops	Grèce	2000	Demandes en suspens
Prestige	Espagne	2002	Demandes en suspens
Nº7 Kwang Min	République de Corée	2005	Action récursoire en instanc
Solar 1	Philippines	2006	Demandes en suspens
Shosei Maru	Japon	2006	Demandes en suspens
Volgoneft 139	Fédération de Russie	2007	Demandes en suspens
Hebei Spirit	Corée	2007	Demandes en suspens

DEUXIÈME PARTIE



13 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2007

Le Rapport donne dans cette section des renseignements sur les sinistres dont les FIPOL se sont occupés en 2007, retraçant l'évolution des différentes affaires au cours de l'année 2007 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 2007.

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 31 décembre 2007, 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.



Solar 1: des barrages flottants ont été déployés afin de protéger les installations de mariculture

14 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

14.1 VISTABELLA

(Caraïbes, 7 mars 1991)

Le sinistre

Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à Trinité-et-Tobago, a coulé par plus de 600 mètres de fond à 24 milles marins au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité de fuel-oil lourd déversé par suite de cet événement, ni la quantité demeurée dans la barge.

Le Vistabella n'était couvert par aucun club P&I; il était toutefois couvert par une assurance au tiers souscrite 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 (£263 000). 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 (£955 000) 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 ensuite 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 FF8,2 millions, ou €1,3 million (£955 000), plus les intérêts. L'assureur a interjeté appel de cette décision.

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.

L'Administrateur a engagé, en concertation avec les avocats trinidadiens du Fonds, une procédure en référé à l'encontre de l'assureur à Trinité-et-Tobago pour faire exécuter le jugement de la cour d'appel.

Le Fonds de 1971 a présenté une demande d'exécution sommaire du jugement à la Haute Cour de Trinité-et-Tobago. L'assureur a déposé des conclusions s'opposant à l'exécution du jugement au motif qu'il avait été rendu en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle Trinité-et-Tobago n'était pas partie.

Le Fonds de 1971 a présenté une réponse faisant valoir qu'il ne demandait pas à la Cour d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais qu'il souhaitait faire appliquer un jugement étranger en vertu de la 'common law'.

À ce jour, le tribunal n'a toujours pas pris de décision.

14.2 AEGEAN SEA

(Espagne, 3 décembre 1992)

Le sinistre

L'Aegean Sea (57 801 tjb) s'est échoué par gros temps 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 sauveteurs travaillant à partir du littoral ont récupéré les hydrocarbures restés dans la section arrière. On ne connaît pas la quantité déversée mais la majeure partie de la cargaison a été consumée par l'incendie ou s'est 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 ou €289,6 millions (£212,7 millions) ont été soumises devant les tribunaux pénal et civil. De nombreuses demandes ont été réglées à l'amiable, mais beaucoup de demandeurs ont porté leur demande devant les tribunaux.

Procédures pénales

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 (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 a déclaré que le capitaine et le pilote étaient tous deux coupables de négligence criminelle. Chacun a été condamné à une amende de Ptas 300 000 ou €1 803 ((£1 300). Le capitaine, le pilote, l'État espagnol, le Fonds de 1971 et le UK Club ont fait appel du jugement mais, en juin 1997, la cour d'appel a 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 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 un accord 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 ou €4 millions (£39,7 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 condamnant 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, soit Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208).

Faits nouveaux intervenus dans le cadre des procédures civiles

Six demandeurs des secteurs de la pêche et de la mariculture n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol sur le montant des pertes subies et ont porté leurs demandes devant le tribunal de première instance de La Corogne, à l'encontre de l'État espagnol et du Fonds de 1971, pour un montant total de €3,7 millions (£2,5 millions). L'État espagnol a fait valoir qu'il s'opposait aux prétentions des demandeurs à la fois sur le fond et sur la forme. 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.

Jugements rendus par le tribunal de première instance de La Corogne

En octobre et décembre 2005, le tribunal s'est prononcé sur trois demandes, à savoir celles d'un pêcheur en bateau, d'une association de mytiliculteurs et du propriétaire d'un étang de pisciculture. Dans ses jugements, 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 de leurs demandes 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 octobre et novembre 2006, le tribunal a statué sur deux demandes, l'une présentée par une entreprise de transformation de produits de la mer et l'autre par une station de purification de

moules. Le tribunal a repris en grande partie la même argumentation que dans les trois jugements mentionnés ci-dessus et a octroyé des montants inférieurs à ceux demandés. L'État espagnol, le Fonds de 1971 et l'un des demandeurs ont fait appel des deux jugements.

En mars 2007, le tribunal a statué sur une demande faite par le propriétaire d'un bateau de pêche. Le tribunal a repris en grande partie la même argumentation que dans les jugements précédents. Dans son jugement, le tribunal a accepté en partie la demande et a décidé que le montant des pertes subies serait estimé dans des procédures judiciaires ultérieures (exécution de la décision). Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement.

Jugements de la cour d'appel

En septembre et en décembre 2006, la cour d'appel a rendu deux jugements concernant les demandes du pêcheur en bateau et de l'association de mytiliculteurs mentionnées cidessus, réduisant les sommes octroyées par le tribunal de première instance. Le pêcheur en bateau a sollicité l'autorisation de saisir la Cour suprême.

En janvier 2007, la cour d'appel a rendu un jugement concernant la demande du propriétaire de l'étang de pisciculture. Dans son jugement, le tribunal a accepté un argument de procédure soulevé par le Gouvernement espagnol et a renvoyé l'affaire au tribunal de première instance pour qu'il prenne une décision.

En juin et juillet 2007, la cour d'appel a délivré deux jugements concernant respectivement la demande de la station de purification de moules et celle de l'entreprise de transformation de produits de la mer. Le tribunal a réduit la somme octroyée concernant la demande émanant de la station de purification de moules mais a confirmé le jugement relatif à l'entreprise de transformation de produits de la mer. Celle-ci a sollicité l'autorisation de saisir la Cour Suprême.

En septembre 2007, la cour d'appel a rendu un jugement concernant la demande du propriétaire du bateau de pêche. La cour a rejeté la demande au motif que les pertes subies par le demandeur avaient déjà été indemnisées par le Gouvernement espagnol. Le demandeur a

Demandeur	Montant réclamé	Montant octroyé (cour d'appel)
Propriétaire du bateau de pêche	€122 334	Demande rejetée
Association de mytiliculteurs	€35 036	€ 35 000
Propriétaire d'un étang de pisciculture	€ 799 921	Affaire renvoyée devant le tribunal de première instance
Entreprise de transformation de		
produits de la mer (oursins)	€ 182 394	€43 453
Station de purification de moules	€ 397 570	€5 640
Pêcheur en bateau (oursins et pieuvres)	€03 538	€16 128
Total	€3 640 793 (£2,7 millions)	€250 221 (£184 000)

sollicité l'autorisation de saisir la Cour Suprême. La Cour d'appel a ordonné l'exécution provisoire de quatre des jugements. En vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, le Gouvernement espagnol paiera toutes les sommes octroyées par ces jugements.

La situation concernant les demandes présentées devant la cour est résumée dans le tableau ci-dessus.

Cour suprême

Le pêcheur en bateau, l'entreprise de transformation de produits de la mer et le propriétaire du bateau de pêche ont sollicité l'autorisation de saisir la Cour suprême. Aucune décision n'a été prise concernant ces trois demandes.

Faits nouveaux intervenus dans le cadre des procédures pénales

Cinq autres demandeurs n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol et ont engagé des actions devant le tribunal pénal de La Corogne pour des montants très faibles.

En novembre 2007, le tribunal pénal de La Corogne a décidé de demander l'exécution du jugement en ce qui concerne deux des demandeurs qui avaient porté leurs demandes d'indemnisation auprès du tribunal pénal, pour un montant total de €3 709 (£2 700), plus les intérêts. Comme c'est le cas pour les procédures civiles, le Gouvernement espagnol versera, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, toutes sommes octroyées par le tribunal pénal.

14.3 BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

Le navire-citerne libérien Braer (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire a fini par se fracturer, 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, de mollusques et de crustacés en provenance de cette zone.

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes ont été réglées; 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, Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millions.

Shetland Sea Farms Ltd, une société installée dans les îles Shetland, avait soumis une demande ayant trait à un contrat d'achat de smolts provenant d'une société située sur le continent. Les tentatives d'accords de règlement à l'amiable ont échoué et 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 pièces sur lesquelles s'appuyait le demandeur 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. Il a toutefois décidé que, comme la société Shetland Sea Farms n'allait plus fonder sa demande sur de fausses lettres, il fallait 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 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 et 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. Le tribunal a considéré que cet élément de preuve révélait que la direction de la société avait participé à un plan frauduleux, et 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 des 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 si le sinistre n'avait pas eu lieu.

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 initiale 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. En conséquence et bien que Shetland Sea Farms ne puisse se prévaloir de l'existence d'un prétendu contrat, la société pouvait poursuivre la procédure en fondant sa réclamation sur le fait que, même en l'absence de contrat préexistant, elle aurait acheté, élevé et vendu des smolts dont elle aurait tiré des bénéfices.

Au vu de la conduite de Shetland Sea Farms, en juillet 2006, la cour d'appel a rendu une ordonnance provisoire contre cette société, l'enjoignant de payer au propriétaire du navire, au Skuld Club et au Fonds la majeure partie des dépenses engagées en rapport avec la procédure judiciaire. La cour a indiqué qu'elle autoriserait Shetland Sea Farms à poursuivre la procédure à condition qu'elle rembourse ces dépenses.

En janvier 2007, un accord a été conclu entre Shetland Sea Farms, le Skuld Club et le Fonds de 1971, aux termes duquel le demandeur a retiré son action en justice et a payé £75 000 au Skuld Club et £20 000 au Fonds de 1971 à titre de contribution aux frais engagés dans le cadre de la procédure.

Puisque la dernière demande en instance a été réglée, l'affaire est à présent close.

14.4 ILIAD

(Grèce, 9 octobre 1993)

Le sinistre

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 les hydrocarbures déversés ont été assez rapidement nettoyés.

Procédures judiciaires

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, soit ಈ millions (£2,2 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.

Procédures en limitation

En mars 1994, l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 497 millions, soit €4,4 millions (£3,2 millions), auprès du tribunal de Nafplion, 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, soit ⊕ millions (£6,6 millions), plus un montant de Dr 378 millions, soit €,1 million (£800 000), 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 a rendu son rapport au tribunal en mars 2006, dans lequel il a évalué les 527 demandes à €2 125 755 (£1,6 million), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire du navire. Toutefois, 446 de ces demandeurs, dont le propriétaire du navire et son assureur, ont fait opposition au rapport. Le Fonds a également présenté des conclusions au tribunal dans lesquelles il abordait les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans ses conclusions, le fonds a fait valoir qu'à l'exception de celles déposées par le propriétaire du navire, son assureur et le propriétaire de l'installation piscicole, toutes les demandes étaient frappées de forclusion.

En octobre 2007, le tribunal de Nafplion a décidé qu'il n'avait pas compétence pour connaître de la procédure et a renvoyé l'affaire devant le tribunal de Kalamata, celui-ci étant le plus proche de la zone où le sinistre a eu lieu. Plusieurs demandeurs ont fait appel de la décision. Le Fonds de 1971, sur les conseils de son avocat grec, s'est associé à la procédure d'appel. La cour d'appel devrait rendre sa décision début 2008.

14.5 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 quelque 22 milles nautiques 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 de 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 (£4,8 millions).

La plupart des demandes ont été réglées mais trois d'entre elles, à savoir celles de l'État grec, d'une installation piscicole et du propriétaire d'un complexe touristique en bord de mer, restent en suspens. Dans des jugements rendus en mars 2006, la Cour suprême a cassé les décisions de la cour d'appel, qui avait confirmé les demandes de l'État grec et de l'installation piscicole, au motif que le raisonnement juridique n'était pas correct. Elle a également annulé la décision de la cour d'appel, qui avait rejeté la demande du propriétaire du complexe touristique en bord de mer, au motif que la loi avait été mal appliquée. La Cour suprême a renvoyé ces demandes devant la cour d'appel afin qu'elle procède à un nouvel examen sur le fond de ces affaires et règle la question des montants.

La cour d'appel devrait examiner cette affaire en mars 2008.

Compte tenu des intérêts qui continuent à courir en ce qui concerne les affaires en instance, et des frais que la cour pourrait octroyer, il n'est pas certain que le total des demandes réglées et des sommes finales attribuées au titre des demandes en instance restera inférieur au montant de limitation.

14.6 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 de Cabimas, celui-ci a maintenu que les dommages étaient en très grande partie attribuables aux défauts du chenal de navigation du lac de Maracaibo, qui étaient 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 a ordonné au tribunal pénal de Cabimas d'adresser le dossier à la Cour suprême puisque celle-ci examinait une demande d'avocamiento'². La décision de la cour d'appel semblait laisser entendre que le jugement du tribunal de première instance 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.

En octobre 2006, le procureur a demandé à la Cour suprême (chambre constitutionnelle) de réviser le jugement de la cour d'appel au motif que cette dernière ne s'était pas prononcée sur la demande d'indemnisation présentée par le procureur au nom de la République du Venezuela.

Dans un jugement rendu en mars 2007, la Cour suprême (chambre constitutionnelle) a décidé de casser le jugement de la cour d'appel et de renvoyer l'affaire devant la cour d'appel où une chambre différente prononcerait un nouveau jugement. Dans son jugement, la Cour suprême a indiqué que la décision de la cour d'appel était contraire à la Constitution vénézuélienne étant donné qu'elle ne s'était pas prononcée sur la demande d'indemnisation soumise par la République du Venezuela qui avait été présentée afin d'obtenir réparation pour les dommages causés à l'État vénézuélien par le déversement.

Le dossier pénal a été renvoyé à la cour d'appel et une audience devrait avoir lieu début 2008.

L'Administrateur a rencontré les représentants du propriétaire du navire et de son assureur, l'Assuranceforeningen Gard (Gard Club), afin d'examiner les conséquences du jugement de la Cour suprême. Le Gard Club a fait connaître à l'Administrateur sa décision de ne pas engager d'action récursoire à l'encontre de l'INC dans le délai prescrit (Instituto Nacional de Canalizaciones). Lors de la réunion, l'on s'est étonné que le procureur ait attendu deux ans et jusqu'à ce que le Fonds de 1971 et le Gard Club

⁶²

En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence, 'avocamiento', et statuer sur le fond. Ces circonstances exceptionnelles sont définies comme étant réunies lorsque l'intérêt public et l'ordre social' sont directement en cause ou lorsqu'il est nécessaire de rétablir l'ordre dans la procédure judiciaire étant donné l'importance particulière de l'affaire. S'il est donné suite à la demande d'avocamiento', la Cour suprême agira en qualité de tribunal de première instance et son jugement sera définitif.

Demandeur	Catégorie	Montant réclamé (US\$)	Tribunal	Position du Fonds
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Tribunal pénal	Demande frappée de prescription
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Tribunal civil	Demande frappée de prescription
Trois entreprises de transformation de poisson	Manque à gagner	30 000 000	Cour suprême établie	Aucune perte
Total		US\$150 500 792		
		(£77 millions)		

aient décidé de ne pas engager d'action récursoire à l'encontre de l'INC, avant de demander une révision du jugement de la cour d'appel. De l'avis de l'Administrateur, le jugement de la Cour suprême (chambre constitutionnelle) devrait retarder encore plus le règlement de ce sinistre.

Demandes d'indemnisation soumises aux tribunaux

La situation en ce qui concerne les demandes d'indemnisation importantes en instance devant les tribunaux vénézuéliens est présentée dans le tableau ci-dessus.

Demandes présentées par la République du Venezuela

La République du Venezuela a présenté une demande d'indemnisation de US\$60 250 396 (£30,3 millions) au titre de dommages à l'environnement contre le capitaine, le propriétaire du navire et le 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\$60 250 396 (£30,3 millions) au titre de dommages à l'environnement contre le propriétaire du navire, le capitaine du *Nissos Amorgos* et le Gard Club devant le tribunal civil de Caracas. Le Fonds de 1971 n'a pas été informé de cette procédure civile.

En juillet 2003, le Conseil d'administration a réaffirmé 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.

Le Conseil d'administration a noté que les deux demandes présentées par la République du Venezuela se recoupaient car elles 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.

La République du Venezuela a intenté des actions en justice devant les tribunaux civils et pénaux à l'encontre du propriétaire du navire et du Gard Club, et non à l'encontre du Fonds de 1971. Le Fonds n'était donc pas défendeur dans ces actions, et bien qu'il soit intervenu dans la procédure engagée devant le tribunal pénal de Cabimas, ces actions n'auraient pas pu aboutir à un 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'a intenté aucune action en justice contre le Fonds de 1971 dans le délai de six ans qui est venu à expiration en février 2003. À sa session d'octobre 2005, le Conseil d'administration a fait sien l'avis de l'Administrateur selon lequel les demandes présentées par la République du Venezuela étaient frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Demandes présentées par les entreprises de transformation de poisson

Trois entreprises de transformation de poisson ont présenté devant la Cour suprême des demandes d'indemnisation s'élevant au total à US\$30 millions (£15 millions), contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Ces demandes ont été portées devant la Cour suprême non en raison d'un 'avocamiento', mais parce que l'un des défendeurs est une administration de la République du Venezuela et que, en droit vénézuélien, les demandes contre l'État doivent être portées devant la Cour suprême. Dans ce cas, la Cour suprême agirait en tant que tribunal de première et de dernière instance. En juillet 2003, le Conseil d'administration a noté qu'aucune pièce justificative n'avait été fournie à l'appui des demandes d'indemnisation et qu'il fallait par conséquent considérer ces demandes comme étant 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.

'Avocamiento'

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 poisson, de coquillages et de crustacés et par le syndicat de pêcheurs FETRAPESCA après que les demandes de six entreprises de transformation de crevettes et de 2 000 pêcheurs avaient 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'.

Montant maximum disponible à titre d'indemnisation

Immédiatement après le sinistre, le *Nissos Amorgos* a été saisi, conformément à une ordonnance rendue par le tribunal pénal de première instance de Cabimas. Le propriétaire du navire a offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£812 500), 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 le 27 juin 1997.

Le 27 juin 1997, le tribunal de Cabimas a rendu une ordonnance qui disposait 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 (£41,8 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 un pourcentage des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

À la session du Conseil d'administration tenue en 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 que la République soit indemnisée 'en dernière position' et en fonction du montant d'indemnisation disponible au Fonds. Le Conseil a

Demandeur	Catégorie	Montant du règlement (Bs)	Montant du règlement (US\$)
Petróleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Opérations de nettoyage		8 364 223
ICLAM ³	Mesures de sauvegarde	70 675 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		16 033 389
Autres demandes ⁴	Dommages aux biens et manque à gagner	289 000 000	
Total		359 675 468 (£81 900)	24 397 612 (£12,6 millions)

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 qu'il avait déjà reconnus 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 oeuvre 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) et 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 ministère des affaires étrangères du Venezuela, reçue le 13 août 2004, contenait, de l'avis de l'Administrateur, les assurances nécessaires garantissant que la République du Venezuela 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 %.

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

Les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement sont résumées dans le tableau ci-dessus.

Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement ont été intégralement payées.

Action récursoire possible contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC)

À sa session de 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'INC, l'organisme chargé de l'entretien du chenal de navigation du lac de Maracaibo. La discussion était basée sur un document présenté par l'Administrateur. En conclusion, l'Administrateur a tenu compte plus particulièrement des principaux facteurs suivants:

- a) certains faits militaient en faveur d'une explication du sinistre fondée sur les défauts du chenal et d'autres faits confortaient l'opinion selon laquelle l'échouement avait été dû à une négligence à bord du navire;
- b) il incomberait au Fonds de 1971 d'assumer la charge de la preuve et d'établir que ce sont les défauts du chenal qui avaient causé ou contribué à causer le sinistre:
- c) il existait un élément de risque dans toute procédure et en l'occurrence les éléments d'appréciation contradictoires signalés plus haut faisaient qu'il était difficile de prévoir l'issue;

³ Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

Intégralement payées par l'assureur du propriétaire du navire, sauf en ce qui concerne la demande formée par Corpozulia, autorité chargée du tourisme de la République du Venezuela.

- d) un cas très proche avait été examiné dans le cadre d'un arbitrage à New York et les arbitres avaient conclu que l'échouement était uniquement dû à une erreur de navigation; et
- e) un tribunal pénal vénézuélien avait imputé au capitaine du *Nissos Amorgos* la responsabilité du sinistre même si ce jugement faisait l'objet d'un appel⁵.

Le Conseil a noté que, après avoir pris en compte toutes les informations disponibles, l'Administrateur avait estimé qu'il était, tout bien pesé, peu probable qu'une action récursoire engagée par le Fonds de 1971 contre l'INC aboutisse et qu'il avait de ce fait proposé que le Fonds ne s'engage pas dans cette voie.

Dans son résumé du débat qui s'était déroulé à la session du Conseil de mai 2004, le Président a déclaré qu'il était important de dégager un large consensus en ce qui concernait la décision de ne pas entreprendre d'action récursoire contre l'INC et que, puisqu'une légère majorité des délégations qui s'étaient exprimées s'étaient déclarées favorables au report de la décision et que même certaines des délégations qui appuyaient la proposition de l'Administrateur avaient été très hésitantes, un tel consensus n'existait pas. 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.

La question a de nouveau été examinée par le Conseil d'administration à sa session d'octobre 2006. Le Conseil a noté que les facteurs mentionnés aux points a) à d) ci-dessus n'avaient pas changé depuis mai 2004, qu'en conséquence l'Administrateur estimait toujours qu'il était peu probable qu'une action récursoire du Fonds de 1971 contre l'INC soit couronnée de succès et que pour cette raison il maintenait sa recommandation tendant à ce que le Fonds ne s'engage pas dans cette voie. Le Conseil d'administration a décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas exercer d'action récursoire contre l'INC.

Tentatives de règlement des questions encore en souffrance

À la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration, 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 en souffrance, on accélèrerait la liquidation du Fonds de 1971. L'Administrateur a fait savoir qu'il était disposé à effectuer les démarches proposées. Le Conseil 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.

Il y a eu depuis octobre 2005 plusieurs réunions et débats entre la délégation vénézuélienne et le Fonds de 1971. Pendant cette période, le Fonds de 1971 a également tenu des réunions et des discussions avec le Gard Club. En février 2006, le Fonds de 1971 a écrit à la délégation vénézuélienne pour lui présenter des solutions possibles aux questions en suspens. En mai 2006, s'est tenue une réunion à Caracas entre les diverses parties intéressées, y compris des représentants du Gouvernement vénézuélien. Le Fonds de 1971 était représenté à la réunion par ses avocats vénézuéliens. Cette réunion avait pour but d'informer les diverses parties de la situation actuelle concernant les demandes en suspens.

En juin 2006, s'est tenue à Londres une réunion entre la délégation vénézuélienne et le Fonds de 1971. Le Fonds a alors été informé que les autorités vénézuéliennes avaient bien progressé dans leurs discussions internes et qu'auraient lieu dans un proche avenir au Venezuela des réunions entre les cinq ministères concernés ainsi qu'avec des représentants des demandeurs privés. La délégation vénézuélienne a déclaré qu'elle

informerait le Fonds de 1971 des conclusions de ces réunions. Lors de discussions avec la délégation vénézuélienne en septembre 2006, le Fonds de 1971 a été informé qu'une réunion avait eu lieu à Caracas en août 2006 et qu'il serait bon que des représentants du Gard Club et du Fonds de 1971 se rendent prochainement au Venezuela. En octobre 2006, des représentants du Fonds de 1971 se sont rendus au Venezuela où ils ont assisté à une réunion tenue au Ministère des affaires étrangères à laquelle participaient des représentants du Ministère des affaires étrangères, du Ministère de l'environnement, du Ministère public, du bureau du procureur général et de l'Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (Institut national des espaces aquatiques). Lors de la réunion, les participants ont indiqué qu'ils souhaitaient régler les questions en souffrance sans porter les demandes devant la justice. Le règlement de ces questions n'a, depuis, pas avancé.

À la session d'octobre 2007 du Conseil d'administration, une délégation s'est déclarée préoccupée par le fait que l'affaire du Nissos Amorgos semblait être revenue à son point de départ et qu'en conséquence cette affaire serait très probablement le facteur qui retarderait très longtemps la liquidation du Fonds de 1971. Cette délégation a demandé si l'on avait idée du moment où une décision pouvait être rendue. La délégation a également demandé au Secrétariat ainsi qu'à la délégation vénézuélienne quelles mesures pouvaient être prises pour régler cette affaire. Une autre délégation a demandé s'il était possible que l'on arrive à un compromis, en particulier de la part du Gouvernement vénézuélien.

La délégation vénézuélienne a informé le Conseil qu'il n'était pas possible de donner une idée du délai dans lequel la procédure judiciaire serait achevée et a dit qu'elle informerait le Fonds de 1971 de tous faits nouveaux.

La Présidente a invité la délégation vénézuélienne à porter les préoccupations du Conseil d'administration à l'attention des autorités vénézuéliennes concernées en vue de régler les questions en souffrance aussi vite que possible.

Aucun fait nouveau n'est intervenu dans le cadre de cette affaire.

14.7 PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 mai 1997)

Le sinistre

Le 27 mai 1997, 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 Maracaibo (Venezuela), et chargeait 44 250 tonnes de pétrole brut Lagotreco, 3,2 tonnes se seraient déversées dans le lac en même temps que l'eau de ballastage.

Actions en justice

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 (£2,9 millions). Le propriétaire du navire a fourni une garantie bancaire du Banco Venezolano de Crédito (BVC) d'un montant de Bs2 844 millions (£665 000).

En juin 1997, un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande au tribunal pénal à l'encontre du capitaine et du propriétaire du *Plate Princess* au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, réclamant un montant total de US\$17 millions (£8,5 millions). Cette demande était 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 (£5 millions), au titre du manque à gagner enregistré par les pêcheurs.

En juin 1997, un autre syndicat local de pêcheurs, le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, a également 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 (£10 millions).

À sa session de mai 2006, le Conseil d'administration a décidé que les demandes d'indemnisation visées ci-dessus étaient prescrites vis-à-vis du Fonds de 1971 (voir les pages 67 à 69 du Rapport annuel de 2006).

À la session d'octobre 2006 du Conseil d'administration, la délégation vénézuélienne a déclaré qu'elle avait l'intention de présenter un document sur le *Plate Princess* lors d'une session ultérieure du Conseil d'administration et a donc demandé que le sinistre reste à l'ordre du jour du Conseil.

Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette affaire depuis octobre 2006.

14.8 KATJA

(France, 7 août 1997)

Le sinistre

Le Katja (52 079 tjb), navire-citerne immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il manoeuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France), provoquant le déversement de 190 tonnes de fuel-oil de soute. Des plages situées au nord et au sud du Havre, ainsi qu'environ 15 kilomètres de quais et d'autres ouvrages situés dans le port ont été contaminés. Les hydrocarbures ont également atteint un port de plaisance situé à côté de l'entrée du Port autonome du Havre, 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 (£5,4 millions).

Demandes d'indemnisation

Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a été réglée à hauteur de €207 000 (£150 000) 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 été réglées à hauteur de €2,3 millions (£1,7 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 €,4 million (£1 million).

Seules trois demandes, d'un montant total de ⊕76 000 (£717 000), 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 ⊕15 000 (£670 000).

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. 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.

Lors d'une audience tenue en mai 2006, le Port autonome du Havre a présenté des conclusions dans lesquelles il rejetait les arguments avancés par le propriétaire du navire et déclarait que le quai utilisé par le *Katja* n'était pas dangereux et que l'intervention dans le cadre du sinistre avait été adéquate. La prochaine audience devrait avoir lieu en 2008.

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 de paiement au titre de ce sinistre.

14.9 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 lequel l'Evoikos, 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, 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 avérées et 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 de DTS (£7 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 en deçà 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 engagé des actions en justice contre le Fonds de 1971 à Londres, en Indonésie et en Malaisie pour protéger ses droits contre le Fonds. Il y a eu désistement de l'action engagée 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 à Londres et en Malaisie tant qu'il ne serait pas possible d'établir que le propriétaire du navire ne faisait 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.

Aucun fait nouveau n'est survenu dans cette affaire depuis 2003.

14.10 PONTOON 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

Le sinistre

Le 7 juillet 1998, 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 tractée par le remorqueur *Falcon 1*. Une quantité estimée à 8000 tonnes de fuel-oil intermédiaire s'est déversée le long de 40 kilomètres de littoral, atteignant quatre Émirats. L'émirat le plus fortement touché a été Umm al Quwain.

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes d'indemnisation relatives à ce sinistre ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Dh 7,9 millions (£1 million). Au nombre de celles-ci, les demandes présentées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de Dh 6,3 millions (£862 000) et une demande du Centre de recherche sur les ressources marines a fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de Dh 1,6 million (£219 000). Le Fonds de 1971 a versé au total une somme de Dh 7,8 millions (£1,25 million).

Actions en justice

Pour des informations sur l'action pénale engagée contre le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, l'action en justice intentée par la municipalité d'Umm al Quwain et le retrait de l'action menée par le Fonds de 1971 contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2006 (pages 71 à 74).

Niveau des paiements du Fonds de 1971

En avril 2000, le Comité exécutif a décidé, étant donné l'incertitude relative au montant total des demandes d'indemnisation, que les paiements du Fonds de 1971 seraient limités à 75 % des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur (voir le Rapport annuel de 2006, page 74).

À sa session d'octobre 2006, le Conseil d'administration a décidé de relever le niveau des paiements de 75 % à 100 % du montant de toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement, si l'action en justice engagée par la municipalité d'Umm al Quwain contre le Fonds de 1971 était retirée. Lorsque l'action a été retirée, en novembre 2006, le Fonds de 1971 a relevé le niveau des paiements à 100 % du montant de toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement, conformément à la décision du Conseil d'administration.

Le Fonds de 1971 a payé les 25 % restants des demandes d'indemnisation approuvées en 2007, à

l'exception d'une demande pour laquelle le demandeur n'a pas encore répondu à l'offre de lui verser les 25% d'arriérés. L'on s'attend à ce que l'affaire soit close lorsque ce paiement, prévu début 2008, sera effectué

14.11 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb, selon les informations disponibles), chargé de fuel-oil, a coulé à environ 10 mètres de profondeur à cinq milles marins au nord-est du port de Mina Zayed, à 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 à proximité, et ont contaminé un certain nombre de petites îles et de bancs de sable. Plusieurs mangroves ont aussi été souillées. Les sauveteurs 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 £1,1 million en différentes devises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont été approuvées et acquittées à hauteur de Dh 6,4 millions (£875 400).

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 avait 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 insuffisances.

Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£684) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

Action récursoire

Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que les Fonds devraient engager une action récursoire 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 (£875 400) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.

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 les Fonds. Les Fonds ont rencontré l'expert à trois reprises et 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.

Le nouvel expert a rendu son rapport au tribunal en juillet 2006, dans lequel il confirmait ce qui suit:

 Le sinistre avait causé des dommages par pollution à diverses parties de l'Émirat d'Abou Dhabi.

- Les Fonds avaient indemnisé les victimes de dommages par pollution à hauteur de Dh 6,4 millions (£875 400).
- Le navire n'était pas immatriculé en tant que pétrolier et ses assurances avaient expiré.
- Le propriétaire du navire était responsable des dommages causés par le sinistre.

L'expert a semblé suggérer que les Fonds avaient réglé les demandes d'indemnisation sans les examiner soigneusement. En outre, il a souligné que les autorités avaient commis une faute grave en autorisant le navire, qui n'était pas un pétrolier, à embarquer une cargaison d'hydrocarbures et à prendre la mer en dépit d'une météo défavorable. L'expert a suggéré que l'absence de législation adéquate aux Émirats arabes unis relative à la délivrance des licences et aux installations de chargement avait directement contribué au sinistre. Eu égard à l'absence d'une telle législation, l'expert a conclu que les autorités des Émirats arabes unis devraient être en partie tenues de verser des indemnités pour les dommages dus à ce sinistre.

En septembre 2006, les Fonds ont soumis un mémoire au tribunal, dans lequel ils faisaient état de leurs observations sur le rapport de l'expert. Les Fonds ont souscrit aux principales conclusions de l'expert.

Dans le mémoire, les Fonds formulaient des observations concernant l'avis de l'expert concernant les indemnités versées demandeurs. Les Fonds ont expliqué que toutes les demandes d'indemnisation avaient été évaluées sur la base des critères de recevabilité fixés par les États Membres des Fonds. En outre, les Fonds ont traité de la question de la responsabilité objective du propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile. Les Fonds ont déclaré que l'avis de l'expert, selon lequel les autorités des Émirats arabes unis devraient être en partie tenues responsables du sinistre, n'était pas fondé car, conformément aux Conventions, le propriétaire du navire avait la responsabilité objective. Les Fonds ont demandé au tribunal de tenir le propriétaire du navire entièrement responsable des dommages dus au sinistre et de condamner le propriétaire unique de l'entité armateur à verser Dh 6,4 millions (£875 400) aux Fonds.

En octobre 2006, le propriétaire du navire a soumis un mémoire au tribunal, dans lequel il faisait état de ses objections concernant les conclusions de l'expert. Le propriétaire du navire a déclaré que les autorités d'Abou Dhabi devaient être tenues responsables de 90 %, au moins, des dommages causés par le sinistre, étant donné qu'elles avaient autorisé un navire qui n'était pas habilité à le faire, à charger une cargaison d'hydrocarbures et l'avait, ensuite, autorisé à prendre la mer dans des conditions météorologiques mauvaises. Le propriétaire du navire a dit, par ailleurs, que les conclusions de l'expert concernant les paiements effectués par les Fonds devaient être rejetées, car il s'était appuyé, pour le faire, sur des documents photocopiés.

En novembre 2006, le tribunal a chargé l'expert de présenter un rapport complémentaire pour répondre aux questions soulevées par le propriétaire du navire et par les Fonds. Entre novembre 2006 et septembre 2007, le tribunal a reporté l'affaire à six reprises parce que l'expert n'avait pas remis son rapport.

En septembre 2007, les Fonds ont remis au tribunal des conclusions exposant les travaux qu'ils avaient réalisés afin d'aider l'expert à terminer le rapport et ont demandé au tribunal de donner l'ordre à ce dernier de présenter son rapport dans un délai fixé. Accédant à la demande des Fonds, le tribunal a enjoint l'expert de remettre le rapport d'ici octobre 2007. Au 31 décembre 2007, l'expert n'avait pas soumis son rapport complémentaire.

14.12 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 est resté à quai pendant les opérations de nettoyage, mais il a ensuite 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 (£5,8 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 (£311 000). Le tribunal estonien de première instance a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et il a été mis fin à toutes les procédures contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre des demandes au titre des opérations de nettoyage.

Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£329 000) une demande de EK 45,1 millions (£2,1 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 (£50 200).

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 soumis des demandes d'indemnisation au propriétaire du navire et au London Club, d'un montant de EK 29,1 millions (£1,4 million) et de EK 9,7 millions (£455 300) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

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 et le Fonds de 1971 a fait de même afin de 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 par 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 par pollution.

Au 31 décembre 2007, la procédure suivait son cours devant le tribunal de première instance et la date de la prochaine audience n'avait pas été fixée.

15 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1992

15.1 SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

(Allemagne, juin 1996)

Le sinistre

Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées en mer du Nord, à proximité de la frontière danoise. 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. Selon elles, il restait à bord quelque 46 m³ 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 en 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.

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 (£955 000). La demande a ultérieurement été portée à DM2,8 millions, soit €1,4 million (£1 million), plus les intérêts.

Le Fonds de 1992 a été notifié des actions en justice en novembre 1998 et 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, et a obtenu gain de cause.

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 par 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 que les éléments de preuve indirects indiquaient de manière accablante que tel était le cas.

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont fait appel du jugement. S'agissant des motifs principaux de l'appel et des réponses des différentes parties, il convient de se reporter aux pages 70 et 71 du Rapport annuel de 2005.

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 € 20 000 (£88 000) et que les dépenses récupérables seraient partagées entre ce dernier et 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.

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 autorisé 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 du Comité, 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, 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. En février 2006 et en janvier 2007, les autorités allemandes ont fourni d'autres pièces à l'appui de leur demande et après une rencontre entre les autorités et le Fonds de 1992 à Hambourg (Allemagne) en juin 2007, la demande a fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de DM2 513 055 ou € 284 905 (£944 000).

Des négociations ont été menées avec le Gouvernement allemand au sujet des intérêts que le Fonds de 1992 devait verser et des dépenses encourues par le Gouvernement allemand au titre de la procédure menée devant le tribunal de district de Flensburg et devant la cour d'appel du Schleswig-Holstein. Lors d'une audience tenue en novembre 2007, un accord de règlement a été conclu entre la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire, le West of England Club et le Fonds de 1992. Conformément à cet accord, en décembre 2007, le Fonds de 1992 a versé € 766 903 (£1 214 151) au titre du règlement du principal et des intérêts, puis un montant de €45 293 (£32 818) au titre des frais de justice encourus par le Gouvernement allemand. Conformément à l'accord, le West of England Club a remboursé au Fonds 20 % des sommes versées au titre du paiement du principal plus les intérêts, et il remboursera également sous peu 20 % du versement au titre des dépens.

Suite à l'accord, toutes les poursuites judiciaires engagées par le Gouvernement allemand à l'encontre du propriétaire du navire, du West of England Club et du Fonds de 1992 ont été retirées.

15. 2 DOLLY

(Caraïbes, 5 novembre 1999)

Le sinistre

Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fond dans la baie du Robert, en Martinique.

Non loin du site de l'échouement se trouvent un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles et l'on pratique la pêche artisanale dans le secteur. On craignait que la pêche et la mariculture ne soient affectées si du bitume ou des hydrocarbures venaient à s'échapper.

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 notamment 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 en 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 million (£800 000).

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 pour qu'elles y restent jusqu'en mars 2005, période où les conditions météorologiques seraient 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.

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 €32 000 (£170 000) pour couvrir le coût de l'enlèvement des hydrocarbures de soute du *Dolly*. Il est dit dans l'assignation qu'une demande sera faite d'un montant dépassant €,2 millions (£1,6 million) pour les coûts

supplémentaires encourus au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

Demandes d'indemnisation

En mars 2006, le Gouvernement français a présenté une demande d'indemnisation de € 388 361 (£1 million) au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de soute et de la cargaison de bitume à bord de l'épave. En juin 2006, cette demande a été portée à € 457 753 (£1 070 000) pour tenir compte de la majoration des dépenses en raison des problèmes techniques et météorologiques rencontrés.

Le propriétaire du navire n'avait pas les moyens financiers de verser des indemnités et le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. Pour ces raisons, l'Administrateur a décidé que le Fonds de 1992 devrait indemniser le Gouvernement français en vertu de l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En août 2006, le Fonds de 1992 a approuvé le montant de la demande d'indemnisation qui avait été présentée, soit € 457 753 (£1 070 000). Cette somme a été versée au Gouvernement français en septembre 2006.

En raison du règlement de sa demande d'indemnisation, le Gouvernement français a retiré en octobre 2006 l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds.

Il n'y a aucune demande en souffrance au titre du sinistre du *Dolly* et le Fonds de 1992 ne sera donc pas tenu d'effectuer d'autres paiements.

15.3 ERIKA

(France, 12 décembre 1999)

Le sinistre

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à quelque 60 milles marins au large des côtes bretonnes (France). La marine française a procédé au sauvetage de tous les hommes d'équipage.

Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 se sont déversées lors

de la rupture. La partie avant du navire a coulé à une centaine de mètres de profondeur. Quant à la poupe, elle a sombré par 130 mètres de fond, à une dizaine de milles de la proue. Il restait environ 6 400 tonnes de cargaison dans la partie avant du navire et 4 700 tonnes dans la partie arrière.

Opérations de nettoyage

Quelque 400 kilomètres 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, la compagnie pétrolière française, a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets qui avaient été récupérés, opération qui s'est terminée en décembre 2003 et dont le coût a été estimé à quelque €46 millions (£33,8 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, pendant la période de juin à 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 (£9,4 millions), le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de 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. En 2006, il a été transféré à nouveau, cette fois, au tribunal de commerce de Saint-Brieuc.

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 (£136 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 ces demandes, le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 pour l'ensemble des demandes nées du sinistre, 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 ces demandes, 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 €1,2 millions (£3,1 millions) à des demandeurs du secteur de la pêche et €2,1 millions (£1,5 million) à des producteurs de sel.

Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements complémentaires dans le secteur du tourisme. Ce mécanisme a permis d'effectuer des paiements s'élevant au total à €10,1 millions (£7,4 millions).

Niveau des paiements du Fonds de 1992

En juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des incertitudes quant au total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'Erika, les paiements du Fonds de 1992 devraient être limités 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. En avril 2003, l'Administrateur a porté le niveau des paiements à 100 %.

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 servir de point focal 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 des demandes d'indemnisation a été fermé le 31 juillet 2004, mais le directeur continue de traiter les questions en suspens à partir de son bureau à Lorient.

Traitement des demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2007, 7 130 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €89,9 millions⁶ (£155 millions). À cette date, 99,7 % des demandes avaient été évaluées. Quelque 1 018 demandes, d'un montant total de €1,8 millions (£23,4 millions), avaient été rejetées.

Des indemnités avaient été versées au titre de 5 926 demandes pour un montant total de €129,5 millions (£95,1 millions), dont €12,8 millions (£9,4 millions) avaient été pris en charge par la Steamship Mutual et €116,7 millions (£85,7 millions) par le Fonds de 1992.

Le tableau ci-dessous fait le point de la situation pour les diverses catégories de demandes.

Évaluation de la demande d'indemnisation du Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage

La procédure d'évaluation de la demande de l'État français pour les dépenses engagées par les autorités françaises au titre des opérations de

nettoyage a été examinée par le Comité exécutif en février 2006. La demande, qui représentait quelque 250 000 pages de documents, s'élevait à un total de €178,8 millions (£131,3 millions). Si les experts du Fonds devaient l'évaluer selon la procédure habituelle, il leur faudrait au moins deux ans pour mener à bien leur travail. Au moment de la session du Comité, les paiements effectués aux demandeurs (à l'exception de €15 millions versés à l'État français à titre d'acompte pour les frais de nettoyage) s'élevaient au total à €102,4 millions (£67,1 millions). L'Administrateur estimait que le montant total des versements qui seraient effectués aux demandeurs (autres que le Gouvernement français) atteindrait au moins quelque €120 millions (£81 millions). Étant donné que le montant d'indemnisation disponible pour sinistre était de €184,8 millions (£135 millions), le montant payable à l'État français au titre des opérations de nettoyage ne dépasserait pas quelque €65 millions (£48 millions). Pour ces motifs, l'Administrateur a cherché une méthode plus pragmatique pour évaluer la demande de l'État français jusqu'à concurrence de ce montant en procédant à une évaluation approximative des trois éléments essentiels de la demande, de manière à déterminer le montant recevable le plus bas qu'il soit possible d'envisager.

BILAN DES DEMANDES D'INDEMNISATION AU 31 DÉCEMBRE 2007						
Catégorie	Demandes déposées	Demandes évaluées	Demandes rejetées	Versements effectués		
				Nombre de demandes	Montants €	
Mariculture et ostréiculture Ramassage de coquillages Bateaux de pêche Entreprises de transformation du poisson et des coquillages Tourisme Dommages aux biens Opérations de nettoyage Divers	1 007 534 319 51 3 695 711 150 663	1 004 534 319 51 3 691 711 145 654	90 117 30 7 458 249 12 55	846 370 282 43 3 205 459 127 594	7 763 339 889 189 1 099 551 976 832 75 954 269 2 554 705 31 872 606 8 383 921	
Total	7 130	7 109	1 018	5 926	129 494 412	

⁶ Cette somme comprend le montant de €178,8 millions réclamé par le Gouvernement français pour les coûts encourus au titre des opérations de nettoyage, bien que, tel qu'indiqué ci-dessus, l'État se soit engagé à rester en dernière position en ce qui concerne le paiement d'indemnités.

L'élément principal de la demande d'indemnisation, d'un montant de €128 millions (£94 millions), concernait les dépenses engagées pour le nettoyage du littoral par les préfectures des cinq départements touchés en soutien aux communes situées sur la côte. Cet élément avait été évalué à €64 millions (£47 millions). Un autre élément important de la demande, d'un montant de €3 millions (£17 millions), concernait le coût du déploiement de personnel militaire pour aider au nettoyage des plages. Cet élément avait été évalué à €16 millions (£12 millions). Le coût des opérations menées en mer, notamment la prise en charge des victimes, la veille de l'épave, la surveillance aérienne des hydrocarbures et les opérations de nettoyage, d'un montant de €18,4 millions (£13,5 millions), constitue le troisième élément important de la demande d'indemnisation. Cet élément a été évalué à € million (£730 000), bien que l'on s'attende à ce évaluation plus détaillée inévitablement ce montant à quelque € millions (£6,6 millions).

Sur la base de cette évaluation approximative des trois grands éléments de la demande présentée par l'État français, le montant minimum recevable était estimé à €1 millions (£60 millions) environ, c'està-dire bien plus que le montant maximum qui serait probablement à la disposition de l'État français (quelque €65 millions) une fois payées toutes les autres demandes nées du sinistre (sauf celles de Total SA) ayant fait l'objet d'un accord de règlement. Une évaluation complète de la demande présentée par l'État français aboutirait certes inévitablement à une augmentation notable du montant recevable, mais de l'avis de l'Administrateur cette évaluation complète ne se justifierait pas, étant donné le temps considérable qu'il faudrait pour mener à bien ce travail et la somme limitée dont on disposerait pour acquitter la demande.

En février 2006, le Comité exécutif a approuvé à l'unanimité la méthode suivie par l'Administrateur pour évaluer la demande présentée par l'État français au titre des dépenses de nettoyage. Il a été souligné que compte tenu de l'importance de la demande par rapport au montant maximum qui serait probablement disponible pour la régler, une évaluation complète de cette demande ne saurait se justifier. Le Comité a noté que l'évaluation se ferait sans préjuger de la position du Gouvernement français en cas d'action récursoire contre des tiers.

Paiements à l'État français

En octobre 2003, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à procéder à des versements au titre de la demande du Gouvernement français dans la mesure où il estimait qu'il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquerait d'avoir à verser au titre d'autres demandes.

Après avoir revu l'évaluation du montant total des demandes recevables, l'Administrateur a estimé qu'il y avait une marge suffisante pour commencer à effectuer des paiements à l'État français et, en décembre 2003, le Fonds de 1992 a effectué un versement initial de €0,1 millions (£6,8 millions) à l'État français, correspondant à la demande subrogée présentée par ce dernier au titre des paiements complémentaires versés demandeurs du secteur du tourisme. En octobre 2004, le Fonds de 1992 a versé à l'État français & millions (£4 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, géré par OFIMER. En décembre 2005, le Fonds de 1992 a versé € 5 millions (£10 millions) à l'État français au titre des frais engagés par les autorités françaises pour les opérations de nettoyage. En octobre 2006, le Fonds de 1992 a versé à l'État français €10 millions supplémentaires (£6,7 millions) au titre de ces frais.

L'Administrateur continue de suivre la situation et déterminera, en fonction de l'évolution des procédures engagées devant les tribunaux dans lesquelles sont impliqués les Fonds, et en fonction des procédures pénales, s'il convient de procéder à un nouveau paiement à l'État français.

Procédures pénales

Sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du tribunal pénal de Paris, des poursuites ont été engagées devant ce tribunal contre le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société gestionnaire elle-même, le directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), trois officiers de la marine nationale française qui étaient responsables du



Erika: les déchets mazoutés ont été ramassés et entreposés dans des installations de stockage temporaires

contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification Registro Italiano Navale (RINA), l'un des directeurs de RINA, Total SA et certains des cadres supérieurs de Total SA.

Le procès a duré quatre mois et s'est terminé le 13 juin 2007. Bien que le Fonds de 1992 n'ait pas été partie aux procédures, il les a suivies par l'intermédiaire de ses avocats en France. Le jugement devrait être rendu en janvier 2008.

Actions récursoires 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 2002, la question de savoir s'il y avait lieu que le Fonds prenne les mesures nécessaires pour empêcher la prescription de ses droits. Le Comité a décidé que le Fonds de 1992 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention

de 1992 sur la responsabilité civile et 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, le Fonds a été informé du fait que la société de classification Bureau Veritas avait inspecté l'*Erika* avant le transfert de classe à RINA. Le Fonds a donc introduit une action récursoire, à titre conservatoire, contre le Bureau Veritas, 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 2007. Le Fonds de 1992 a informé le tribunal qu'il examinera d'autres mesures qu'il pourrait prendre concernant ces actions lorsque le procès au pénal sera terminé.

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 pourrait être fondé à introduire une action récursoire 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 effectué ladite notification en décembre 2003 et l'État français a accepté que, du fait de cette notification, le délai de prescription soit interrompu.

Le Comité exécutif a étudié le rapport du groupe d'experts en octobre 2006. Le Comité a noté que sur la base des rapports de l'Autorité maritime de Malte et de la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer, et en particulier du rapport du groupe d'experts nommés par le tribunal de commerce de Dunkerque, le Fonds de 1992 serait probablement fondé à poursuivre les actions récursoires qu'il avait engagées en 2002 contre certaines des parties à l'égard desquelles la justice avait été saisie, mais que cela ne semblait pas être le cas pour les actions récursoires engagées contre d'autres parties.

Le Comité a noté toutefois, qu'au cours de la

procédure pénale auprès du tribunal pénal de Paris, de nouvelles preuves, pouvant être importantes pour le Fonds au moment de prendre une décision en matière d'actions récursoires, pourraient être mises au jour. Sur la base de ces considérations, le Comité exécutif a décidé, comme l'avait proposé l'Administrateur, de différer sa décision sur la question de savoir s'il devait poursuivre des actions récursoires contre la totalité ou quelques-unes des parties visées.

Procédures judiciaires

Le Conseil général de la 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 intervenante dans les procédures. S'agissant de l'action engagée par le Conseil général de la Vendée, le tribunal de commerce de Nantes a déclaré que l'instance était périmée puisque les différentes parties étaient inactives depuis plus de deux ans.

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 du propriétaire du navire dont il est question ci-dessus et le Fonds de 1992, réclamant un montant de €190,5 millions (£140 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 €43 millions (£105 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 (£9,4 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 lui rembourser tout montant que l'assureur du propriétaire du navire aura versé au-delà du montant de limitation.

Des demandes se chiffrant au total à €497 millions (£365 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.

En raison des perturbations causées par un individu pendant les audiences qui se sont tenues au tribunal de commerce de Rennes concernant le sinistre de l'*Erika*, tous les juges de ce tribunal ont décidé, en janvier 2006, qu'ils ne s'occuperaient plus d'aucune action relative à ce sinistre. Cette décision s'applique à 10 actions concernant 63 demandeurs, notamment les actions contre le Fonds de 1992 et le fonds de limitation, et aux procédures relatives au fonds de limitation du propriétaire du navire. Le président de la cour d'appel de Rennes a décidé, le 12 janvier 2006, de transférer les actions et les procédures en question du tribunal de commerce de Rennes à celui de Saint-Brieuc, qui a accepté de s'en charger.

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 2007, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 443 de ces demandeurs. Les tribunaux s'étaient prononcés sur 118 demandes d'indemnisation. Les actions engagées par 96 demandeurs restaient en instance. Le montant total des demandes en instance, hors les demandes de l'État français et de Total SA, était de €3,8 millions (£39,5 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

En 2007, 33 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 12, 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 tel 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 autres dépenses courantes qui n'ont pas été encourues du fait de l'événement doivent être déduites des pertes subies par le demandeur.

Certains tribunaux ont appliqué les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds de 1992, d'autres ont fait observer que les tribunaux n'étaient pas liés par ces critères mais que ceux-ci constituaient une référence utile, et d'autres encore n'ont pas mentionné ces critères mais sont généralement arrivés aux mêmes conclusions que celles auxquelles on serait parvenu sur la base de ces critères. 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, même si ces estimations étaient sensiblement moins élevées que les montants réclamés.

Tous les jugements rendus en 2007 concernant des demandes d'indemnisation formées contre le 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).

Certains jugements rendus en 2007, qui présentent un intérêt particulier en raison des questions traitées ou des déclarations du tribunal, sont résumés ci-après.⁷

En ce qui concerne les jugements rendus avant le 1er janvier 2007, il convient de se reporter aux Rapports annuels de 2003, 2004, 2005 et 2006.

Tribunal de commerce de Lorient

Demande présentée par un voyagiste

Un voyagiste du Royaume-Uni spécialisé dans la vente de vacances dans plusieurs pays européens avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de £2 582 673 au titre des pertes subies en 2000 et en 2001 par suite du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait évalué la demande en ce qui concerne les pertes subies en 2000 à un montant de £751 935. Ce montant a été versé au demandeur. En revanche, le Fonds avait rejeté la demande pour les pertes subies en 2001 car il avait considéré que le demandeur n'avait pas établi un lien de causalité suffisamment étroit entre les dommages allégués et la pollution due au sinistre. Le demandeur avait saisi le tribunal de commerce de Lorient.

Dans un jugement rendu en février 2007, le tribunal a déclaré que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation appliqués par le Fonds ne liaient pas les tribunaux nationaux et que c'était au tribunal qu'il incombait d'interpréter la notion de 'dommages par pollution' utilisée dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer dans chaque cas en déterminant s'il existait un lien suffisant de causalité entre le sinistre et les dommages. Le tribunal a estimé que les autres entreprises de la région n'avaient pas été touchées et que l'activité de camping avait été normale en 2001 compte tenu des conditions météorologiques. Le tribunal a estimé que le demandeur n'avait pas apporté de preuve attestant les pertes alléguées ou le lien de causalité entre les pertes alléguées et le sinistre et a de ce fait rejeté la demande. Le demandeur a fait appel du jugement.

Cour d'appel de Rennes

Demande soumise par un étudiant qui n'avait pas obtenu l'emploi escompté

Une demande d'indemnisation au titre d'un manque à gagner d'un montant de €978 (€700), 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), avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif qu'il n'y avait pas de lien de causalité suffisant.

Dans un jugement rendu en juillet 2005, le tribunal de commerce de Rennes a accepté la demande. Étant donné que cette demande mettait en jeu une question de principe, le Comité exécutif a chargé le Secrétariat de faire appel du jugement.

Dans un jugement rendu en février 2007, la cour d'appel de Rennes a accueilli l'appel introduit par le Fonds de 1992, a annulé le jugement rendu en première instance et a rejeté la demande.

Selon la cour, les critères de recevabilité des demandes énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation ne peuvent être assimilés ni à des accords entre parties au sens de l'article 31.3 de la Convention de Vienne sur le droit des traités ni à la coutume internationale au sens de cette même Convention de Vienne. La cour a également estimé que c'est aux tribunaux nationaux qu'il incombe de se prononcer sur l'interprétation de l'expression 'dommages par pollution' mais que ce faisant les tribunaux doivent prendre en compte les termes des Conventions de 1992, lesquelles, en vertu de la constitution française, l'emportent sur le droit interne et que les critères de recevabilité des demandes, en particulier la règle qui veut que les demandes de 'second degré' dans le secteur du tourisme n'ouvrent pas droit à indemnité est une règle interne du Fonds. Selon la cour, l'étudiant, qui avait été employé en août 2000, n'avait pas démontré que s'il n'avait pas été employé en juillet 2000 c'était parce que l'activité touristique avait été réduite à cause du sinistre de l'Erika et n'avait pas apporté de preuve établissant qu'il s'était efforcé d'obtenir un emploi ailleurs.

Demande soumise par une entreprise louant des locaux commerciaux

Le propriétaire d'une société de location de locaux commerciaux qui louait un local à une entreprise de vente à emporter avait présenté une demande d'indemnisation d'un montant de €6 329 (£4 650) pour les pertes qu'il aurait subies en 2000, 2001 et 2002 en raison du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds avait rejeté la demande d'indemnisation au motif que le demandeur fournissait des services à d'autres entreprises du secteur touristique mais pas directement à des touristes et qu'il n'existait donc pas un lien suffisant de cause à effet entre la pollution et la perte dont la société se plaignait.

Dans un jugement rendu en décembre 2005, le tribunal civil de Saint-Nazaire a ordonné au Fonds de 1992 de verser au demandeur des indemnités au titre du manque à gagner sur les loyers en 2000, d'un montant de € 618 (£1 200), plus € 300 (£950) au titre des frais, et a rejeté les demandes concernant les pertes en 2001 et 2002. Étant donné que le jugement s'écarte des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation adoptés par les organes directeurs du Fonds de 1992 en ce qui concerne les demandes de 'second degré' dans le secteur du tourisme, le Comité exécutif a chargé le Secrétariat de faire appel du jugement bien que le montant en cause soit très faible.

Dans un jugement rendu en février 2007, la cour d'appel de Rennes a accueilli l'appel introduit par le Fonds de 1992, a annulé le jugement rendu en première instance et a rejeté la demande.

La cour a déclaré que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation appliqués par le Fonds de 1992 ne liaient pas les tribunaux nationaux. Elle a estimé que les locaux avaient été loués tous les ans, même en 2000, année qui avait suivi le sinistre de l'*Erika*. Elle a également considéré qu'en 2001, bien que l'activité touristique ait été semblable à celle qui avait précédé le sinistre, les locaux avaient été loués pour une somme semblable à celle de 2000. Elle a estimé que d'autres facteurs sans rapport avec le sinistre, notamment l'augmentation

annuelle du prix de location à savoir FF5 000 (€762 soit £560) pour la basse saison, avaient eu un impact sur l'activité commerciale de l'entreprise. La cour a décidé que le demandeur n'avait pas établi l'existence d'un lien de causalité entre la perte alléguée et la pollution et a de ce fait rejeté la demande.

Demande soumise par le propriétaire d'un bar

Le propriétaire d'un bar à Carnac, dont les activités avaient démarré en juin 2000, avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €12 552 (£9 200) au titre des pertes qu'il aurait subies cette année-là du fait du sinistre de l'Erika. La procédure en justice avait été engagée le 8 septembre 2003. Conformément à la position adoptée par le Comité exécutif en février 2003, le Fonds de 1992 avait fait valoir que, s'agissant des pertes antérieures au 8 septembre 2000, la demande d'indemnisation était frappée de prescription en vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Fonds de 1992 avait également maintenu que le reste de la demande devait être rejeté au motif qu'il n'avait pas été prouvé qu'il existait un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution due au sinistre de l'Erika.

Dans un jugement rendu en décembre 2005, le tribunal n'a pas abordé la question de la prescription, mais a rejeté la demande d'indemnisation au motif que le demandeur n'avait pas apporté la preuve des pertes subies. Le demandeur a fait appel du jugement.

Dans un jugement rendu en février 2007, la cour d'appel de Rennes a rejeté l'appel. La cour a déclaré que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation appliqués par le Fonds de 1992 ne liaient pas les tribunaux nationaux. Après avoir fait valoir que l'article VIII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds établissaient une double condition, à savoir qu'une action en justice devait être ouverte dans un délai de trois ans à compter de la date où les dommages s'étaient produits et dans un délai de six ans à compter de la date où le sinistre avait eu lieu, la cour a décidé que le droit qu'avait le demandeur d'être dédommagé des pertes subies avant le 8 septembre 2000 était frappé de prescription car l'action en justice avait été introduite le 8 septembre 2003. La cour a également rejeté le reste de la demande concernant les pertes qui auraient été subies après le 8 septembre 2000 puisque le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi une perte ni qu'il existait un lien de causalité avec le sinistre de l'*Erika*.

Demande présentée par un assureur au titre des pertes encourues suite à l'annulation d'une fête du Millénaire

Un assureur avait déposé contre le Fonds de 1992 une demande subrogée, pour un montant de €630 000 (£462 000), au titre d'une indemnité qu'il avait payée à un groupe hôtelier de La Baule pour des pertes encourues du fait de l'annulation d'une grande fête du Millénaire qui devait avoir lieu sur la plage locale. Ce paiement avait été effectué conformément aux termes d'une police d'assurance couvrant les frais de l'organisation de la fête annulée. Le 27 décembre 1999, le maire de La Baule avait pris un décret interdisant tout accès aux plages de La Baule, ce qui avait eu pour conséquence l'annulation de la fête.

Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande au motif que le demandeur n'avait pas apporté la preuve que la perte alléguée avait été le résultat du sinistre de l'*Erika*.

Dans un jugement prononcé en décembre 2004, le tribunal de première instance a ordonné au Fonds de 1992 de verser à l'assureur la somme de €430 000 (£315 000). Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement.

En novembre 2006, la cour d'appel de Rennes a annulé le jugement du tribunal de commerce et a rejeté la demande. La cour a déclaré qu'elle n'était pas liée par les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds de 1992 mais que ces critères pouvaient constituer des points de référence utiles pour les tribunaux nationaux. La cour a invoqué le fait que la décision prise en décembre 1999 par le Conseil municipal de La Baule, avant que le déversement d'hydrocarbures n'ait eu lieu, de ramener de 1 400 m² à 800 m² la surface autorisée des grandes tentes où se tiendraient les festivités, avait eu pour conséquence de réduire de quelque 50 % le revenu potentiel de ces festivités et avait ôté toute rentabilité à ces dernières. La cour a également déclaré que la très forte tempête survenue les 26 et 27 décembre 1999 avait rendu impossible le montage des grandes tentes et qu'elle avait endommagé le toit de l'hôtel en face duquel les festivités devaient avoir lieu, ce qui constituait un risque pour les participants à la fête. Elle a estimé qu'il était évident que du fait des dommages provoqués par la tempête, les festivités n'auraient pas pu avoir lieu sur cette plage pour des raisons de sécurité. La cour a considéré que bien que dans sa décision d'interdire l'accès à la plage, le maire ait fait référence aux hydrocarbures qui s'y étaient déversés, cela n'empêchait aucunement que les festivités aient lieu sous les tentes et que si les tentes n'avaient pas été montées, cela avait été à cause de la tempête. De l'avis de la cour, la décision d'annuler les festivités avait été prise à cause de la tempête et non de la pollution. La cour d'appel a donc estimé qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre l'annulation des festivités et le sinistre de l'Erika et que l'assureur n'avait pas prouvé qu'il y avait une relation directe et certaine entre son obligation d'indemniser le groupe hôtelier et le sinistre de l'Erika.

Le demandeur a fait appel du jugement auprès de la Cour de cassation.

Demande présentée par le propriétaire d'une crêperie

Le propriétaire d'une crêperie dans le Morbihan avait soumis une demande d'indemnisation d'un montant de \(\frac{6}{2} \) 806 (£39 000) 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 avait acheté la crêperie le 31 mai 2000, soit six mois après le sinistre de l'Erika, alors qu'il était pleinement conscient des conséquences que le sinistre pouvait avoir sur son activité commerciale.

Dans son jugement, le tribunal de commerce de Vannes 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 au titre 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 ses activités. 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 de ce jugement.

En janvier 2007, la cour d'appel de Rennes a confirmé le jugement rendu par le tribunal de commerce de Vannes. Dans son jugement, la cour a considéré que le demandeur n'avait pas prouvé avoir subi une perte. La cour a déclaré que le demandeur, lorsqu'il avait décidé d'acheter son commerce, était pleinement conscient des conséquences de la pollution sur la saison touristique 2000.

Tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon

Demande déposée par un agent immobilier au titre de pertes subies en ce qui concerne son activité de location de biens immobiliers

Un agent immobilier installé à Saint-Jean-de-Monts avait déposé une demande d'indemnisation d'un montant de €37 068 (£27 225) au titre de pertes que son activité commerciale, à savoir la location de biens immobiliers aux touristes, aurait enregistrées à cause du sinistre de l'*Erika*, en 2000 et 2001. Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande au motif que le demandeur n'avait pas réussi à établir l'existence d'un lien de causalité entre la réduction de ses revenus et le sinistre.

Dans un jugement prononcé en décembre 2006, le tribunal a déclaré que le juge n'était pas lié par les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation arrêtés par le Fonds et qu'il devrait déterminer dans chaque cas s'il existait un lien de causalité suffisant entre le sinistre et le dommage. Le tribunal a déclaré partager l'avis du Fonds selon lequel la réduction des revenus du demandeur résultait de facteurs sans rapport avec le sinistre, tels que la réduction du nombre de propriétaires de biens immobiliers louant ces biens l'intermédiaire du demandeur, augmentation du nombre des agents immobiliers exerçant dans la région. Le tribunal a considéré que le demandeur n'avait pas apporté la preuve de l'existence d'un lien de causalité entre la réduction de ses revenus et le sinistre, et il a rejeté la demande pour ce motif.

Demande présentée par le propriétaire d'un restaurant

Le propriétaire d'un restaurant à Noirmoutier avait déposé une demande d'indemnisation pour un montant de €19 803 (£14 500) au titre de pertes enregistrées en 2000. Le Fonds de 1992 avait considéré que le demandeur n'avait pas subi de pertes et avait rejeté la demande. Pour prendre sa

décision, le Fonds s'était appuyé sur le fait qu'il estimait que le chiffre d'affaires du demandeur avait augmenté en 2000 par rapport à 1999, et que le demandeur avait tiré avantage du sinistre, le nombre des repas servis dans son restaurant ayant augmenté du fait qu'il en avait servi aux pompiers chargés des opérations de nettoyage de la zone.

Dans un jugement prononcé en décembre 2006, le tribunal, après avoir déclaré que les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation appliqués par le Fonds de 1992 ne liaient pas les tribunaux nationaux, a estimé qu'il n'avait pas été prouvé que le demandeur avait subi des pertes en raison du sinistre et il a rejeté la demande pour ce motif

Tribunal de commerce de Quimper

Demandes présentées par un exploitant de bateaux de plaisance

Le propriétaire d'une société exploitant des bateaux à voile pour touristes à Concarneau avait déposé des demandes pour un total de €18 260 (£87 000) au titre de pertes enregistrées entre janvier et septembre 2000 et pour un montant de €104 757 (£77 000) au titre de pertes enregistrées entre octobre 2000 et septembre 2001. Le demandeur et le Fonds de 1992 étaient convenus que les pertes subies entre janvier et septembre 2000 s'élevaient à €5 378 (£40 000). Le Fonds de 1992 avait toutefois rejeté la demande déposée au titre des pertes enregistrées entre octobre 2000 et septembre 2001 car il avait considéré que le demandeur n'avait pas subi de préjudice économique.

Dans un jugement rendu en février 2007, le tribunal de commerce de Quimper a fait une déclaration similaire à celle du tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon, et a déclaré que, bien que les tribunaux nationaux ne soient pas liés par les critères de recevabilité des demandes arrêtés par le Fonds, le demandeur n'avait pas prouvé l'existence d'un lien de causalité entre la perte alléguée et la contamination, et qu'il n'avait pas non plus démontré qu'il avait subi une perte à cause du sinistre. Pour ces motifs, le tribunal a rejeté la demande.

Tribunal de commerce de Lorient

Demandes présentées par le propriétaire d'un restaurant

Le propriétaire d'un restaurant de Guidel-Plage

avait soumis une demande d'indemnisation de €43 617 (£32 000) pour les pertes subies en 2000 et une demande de €107 265 (£78 800) pour les pertes subies en 2001. Le Fonds de 1992 avait estimé les pertes en 2000 à €29 039 (£21 300) mais il avait rejeté la demande d'indemnisation pour 2001, estimant qu'il n'y avait pas de lien de causalité suffisant entre les pertes qui auraient été subies en 2001 et le sinistre de l'*Erika*. Le demandeur n'avait pas accepté ces évaluations et avait porté l'affaire devant le tribunal de commerce de Lorient.

Dans un jugement rendu en juillet 2007, le tribunal a déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation fixés par le Fonds et qu'il appartenait au tribunal d'interpréter le concept de 'dommages par pollution' dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer dans chaque cas en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre le sinistre et le dommage. Le tribunal a estimé que le sinistre de l'Erika n'avait pas eu d'impact significatif sur la saison touristique 2001 puisque, selon les études menées à bien, les résultats de 2001 étaient dus à des facteurs indépendants du déversement d'hydrocarbures. Le tribunal a donc adopté la position du Fonds sur l'absence d'un lien de causalité, estimant que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi des pertes supérieures à la perte de revenus évaluée par le Fonds.

Tribunal de commerce de Saint-Nazaire

Demandes déposées par des producteurs de sel En mai 2007, le tribunal civil de Saint-Nazaire a

rendu un jugement au sujet de 136 demandes de producteurs de sel à Guérande au titre de pertes provoquées par le manque à produire en 2000 par suite de l'interdiction de prise d'eau, des pertes imputables au report de la campagne 2001 et du coût de la restauration des marais salants en 2001.

S'agissant de la demande au titre du manque à produire en 2000, le tribunal, après avoir étudié l'analyse scientifique effectuée par l'expert judiciaire et compte tenu des vues exprimées par d'autres experts intervenant au nom des producteurs de sel, a considéré qu'aucun consensus scientifique ne se dégageait quant aux risques pour la santé et à l'efficacité des barrages déployés. Le risque de pollution dû à la présence d'hydrocarbures à proximité des étangs salés, aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'*Erika* et aux hydrocarbures qui étaient restés sur le

littoral rocheux proche faisait qu'il était raisonnable de maintenir les étangs salés complètement fermés pour éviter la pénétration d'hydrocarbures qui auraient causé d'importants dommages aux étangs. Pour ces motifs, le tribunal a estimé que la décision de ne pas produire de sel en 2000 était une mesure raisonnable tendant à empêcher ou à minimiser les dommages par pollution.

Le tribunal a reconnu que le manque à produire de 2001 était également une conséquence du sinistre de l'Erika puisque les hydrocarbures se trouvant à proximité des étangs salés n'avaient été retirés qu'au printemps 2001 et que les opérations de nettoyage se poursuivaient encore en 2001 sur le littoral rocheux proche. Le tribunal a cependant décidé de réduire le montant d'indemnisation de 50 % pour tenir compte de l'effet que les chutes de pluie exceptionnelles de 2001 avaient eu sur la salinité des étangs. Le tribunal a reconnu que les dépenses encourues pour la restauration des marais salants en 2001 étaient une conséquence inévitable de la décision de ne pas produire de sel en 2000, mais a décidé de réduire le montant d'indemnisation de 50 % compte tenu de la pluviosité exceptionnelle de 2001.

Le tribunal a accordé aux paludiers un montant de € 494 257 (£1 097 000) et a ordonné l'exécution provisoire du jugement. Le jugement a été exécuté pendant l'été 2007.

Le Secrétariat, avec l'aide de l'avocat français du Fonds de 1992 et des experts du Fonds, a étudié les jugements pour décider si ce dernier devait faire appel. En ce qui concerne les jugements au sujet des 136 demandes d'indemnisation des producteurs de sel à Guérande, le Secrétariat a estimé qu'aucune question de principe n'était en jeu dans le litige puisque le Fonds avait convenu que c'était le déversement qui avait provoqué les dommages dus à la pollution à Guérande, et que le tribunal avait rendu un jugement équilibré d'une part en considérant que les dépenses encourues pour la restauration des marais salants en 2001 étaient une conséquence inévitable de la décision de ne pas produire de sel en 2000, ce qui, de l'avis du tribunal, avait été une décision raisonnable compte tenu des circonstances, et d'autre part en réduisant le montant d'indemnisation de 50 % compte tenu de l'impact de la pluviosité exceptionnelle de 2001. Le Secrétariat a également constaté que les producteurs de sel avaient informé le Fonds de 1992 de leur intention de ne pas interjeter appel du jugement à condition que le Fonds prenne la même décision. L'Administrateur a donc décidé qu'il était dans l'intérêt du Fonds de 1992 de convenir avec les producteurs de sel que les parties n'interjetteraient pas appel des jugements.

Tribunal civil des Sables d'Olonne

Demandes d'indemnisations présentées par une coopérative de producteurs de sel

En mai 2007, le tribunal civil de Saint-Nazaire a rendu son jugement au sujet des demandes soumises par une coopérative de producteurs de sel à Guérande au titre d'une perte commerciale, d'une perte d'image et de dépenses supplémentaires encourues par suite du sinistre de l'*Erika*.

S'agissant de la demande soumise au titre d'une perte commerciale, d'un montant de €7,1 millions (£5,2 millions), le tribunal a déclaré que ce n'était pas la coopérative mais les producteurs de sel qui produisaient effectivement le sel, que la demande présentée par la coopérative ne pourrait donc porter sur un manque à produire mais sur des pertes de vente et que c'était à la coopérative qu'il appartenait de prouver qu'elle avait subi un manque à gagner par suite de la pollution. Le tribunal a estimé que la coopérative avait disposé d'un stock de quelque 28 611 tonnes de sel et qu'elle avait donc pu maintenir ses ventes au niveau normal même s'il n'y avait plus de production de sel en 2000. Le tribunal a décidé que la coopérative n'avait pas réussi à démontrer qu'elle avait subi une perte commerciale par suite du sinistre de l'Erika et, pour cette raison, a rejeté cette demande.

S'agissant de la demande au titre de la perte d'image pour un montant de €378 042 (£277 000), le tribunal a déclaré que la décision de la coopérative d'informer le public qu'elle disposait d'un stock important de sel disponible pour la vente et de procéder à une campagne de commercialisation pour informer et rassurer les consommateurs avait constitué une mesure raisonnable pour atténuer ses pertes et avait été efficace, puisque la coopérative n'avait pas enregistré de baisse sensible de ses ventes. Pour ce motif, le tribunal a accordé le montant réclamé.

Pour ce qui est de la demande au titre de dépenses supplémentaires encourues pour minimiser les dommages par pollution (frais de surveillance des barrages, dispositifs de filtrage, analyse de l'eau etc.), le tribunal a décidé que ces mesures étaient raisonnables et avaient été prises pour éviter des dommages par pollution et a donc accordé le montant de €1 347 (£15 600). Il a rejeté d'autres dépenses supplémentaires encourues d'un montant de €1 36 345 (£100 000) dans la mesure où elles correspondaient au temps passé par les producteurs de sel pour défendre leurs intérêts et coordonner leurs activités, ce qui n'avait pas de rapport direct avec le sinistre de l'*Erika*.

La coopérative de producteurs de sel a fait appel du jugement.

Cour de cassation – Confirmation du jugement rendu par le tribunal de commerce de Rennes

Demandes présentées par un pêcheur et un syndicat local de pêcheurs

Un pêcheur avait soumis une demande de € 027 (£5 900) se rapportant à un manque à gagner dû au sinistre de l'*Erika*. Le demandeur avait accepté l'évaluation faite par le Fonds, pour un montant de €1 357 (£900). 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 à verser étant de €272 (£160). Avant que le dernier versement ait été effectué, il a engagé une action contre le Fonds de 1992, alléguant que l'accord précédent conclu avec le Fonds de 1992 n'était pas valable et demandant une indemnisation au titre des pertes s'élevant au total à €6 942 (£5 000).

Un syndicat local de pêcheurs s'est associé à la procédure judiciaire à l'appui du demandeur, lequel est membre de ce syndicat. Le syndicat 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 (£0,70) pour dommages non définis.

Dans un jugement rendu en mai 2006, la cour

d'appel de Rennes a confirmé le jugement du tribunal de commerce concernant le demandeur, dans la mesure où celui-ci, ayant signé un reçu complet et définitif ainsi qu'un quitus, avait perdu le droit de poursuivre le Fonds et la Steamship Mutual. La cour a estimé que le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual, en accordant une réparation à l'amiable aux victimes de la pollution causée par l'Erika, avaient épargné au demandeur la nécessité de participer à un procès prolongé et coûteux et avaient également agi en conformité avec les exigences de la loi française. La cour a également estimé que si, à l'époque, le demandeur avait accepté le règlement à l'amiable proposé, c'était parce qu'il y trouvait un avantage et que son opposition deux années plus tard devait être considérée comme trop tardive et non valable.

La cour a déclaré recevable l'action en justice engagée par le syndicat puisque tout syndicat pouvait être partie à une procédure judiciaire pour défendre l'intérêt général des membres de la profession qu'il représentait. La cour a reconnu que le syndicat avait le droit de mettre en question en termes généraux les mécanismes et les modalités des réparations accordées aux pêcheurs et à d'autres personnes tirant leur revenu de la mer. La cour a toutefois considéré que le syndicat n'avait pas à s'occuper des pertes subies individuellement par les victimes de la pollution et a décidé que la demande du syndicat était sans fondement. Les demandeurs ont fait appel devant la Cour de cassation.

En décembre 2007, la Cour de cassation a rejeté l'appel, considérant que l'accord entre le demandeur et le Fonds était valable puisqu'il impliquait des concessions de chacune des parties.

15.4 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Voir les pages 70 à 71.

15.5 SLOPS

(Grèce, 15 juin 2000)

Le sinistre

Le 15 juin 2000, 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 m³ d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, dont 1 000 à 2 000 m³ 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 répondant à 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 et ne s'échouent sur un certain nombre d'îles.

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.

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. Un certain nombre de délégations, s'appuyant sur une décision de l'Assemblée du

Fonds de 1992 relative aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), 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 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 le *Slops* ne devrait pas être considéré comme étant un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Actions en justice

En février 2002, deux entrepreneurs grecs ont engagé 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 €1 536 528 (£1,1 million) et de €786 832 (£578 000), 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.

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, telle qu'une 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 entrepreneurs les montants réclamés, plus les intérêts juridiques à compter de la date de l'assignation (12 février 2002) jusqu'à la date du paiement, et les dépens de €3 000 (£68 000). Le Fonds a interjeté appel auprès de la cour d'appel grecque.

La cour d'appel a rendu son jugement le 16 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. Les demandeurs ont interjeté appel auprès de la Cour suprême.

La Cour suprême a prononcé son jugement en juin 2006. Dans ce jugement, la majorité des juges (17 contre 5) ont été d'avis que les dispositions sur la définition du terme 'navire' dans les Conventions de 1992 semblaient décrire deux types de 'navires', à savoir: a) le type défini comme 'tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison' et b) le type défini comme 'navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons...', en d'autres termes un navire 'transporteur mixte'. En outre, s'appuyant essentiellement sur la phraséologie grammaticale de la définition du navire dans les Conventions de 1992, la majorité des juges ont conclu que la réserve ne s'appliquait qu'aux transporteurs mixtes, c'est-à-dire les navires 'capable[s] de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons', et non à tous les navires d'une manière générale et que, par conséquent, il n'était pas nécessaire que les navires de la première catégorie (pétroliers et engins marins) transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison pour répondre à la définition de navire. De l'avis de la majorité des juges, pour répondre à la définition de 'navire', il suffisait que les pétroliers et les engins marins puissent se déplacer par propulsion autonome ou par remorquage, et qu'ils puissent transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, sans qu'il soit nécessaire que le sinistre se soit produit pendant le transport d'hydrocarbures en vrac en

tant que cargaison, c'est-à-dire pendant le voyage.

La majorité des juges ont soutenu que la cour d'appel avait enfreint les dispositions de fond des Conventions de 1992 relatives à la définition du terme 'navire'. Par conséquent, la majorité a soutenu que l'on devrait considérer qu'au moment du sinistre le *Slops* était un 'navire' aux termes de la définition des Conventions de 1992, car il avait les caractéristiques d'un engin marin qui, après avoir été modifié en unité flottante de traitement, servait à entreposer des produits pétroliers en vrac et, en outre, il pouvait se déplacer par remorquage, entraînant un risque de pollution, sans qu'il soit nécessaire que le sinistre se produise pendant le transport des hydrocarbures en vrac.

La Cour suprême, ayant décidé que les Conventions de 1992 s'appliquaient au sinistre, a soutenu que le jugement de la cour d'appel devrait être annulé et l'affaire renvoyée devant cette cour pour qu'elle examine le fond du différend, à savoir le montant des demandes d'indemnisation.

Une audience a eu lieu en octobre 2007 devant la cour d'appel. La cour a examiné la question du montant des demandes soumises par les deux entrepreneurs grecs. Au 31 décembre 2007, la cour d'appel n'avait pas rendu son jugement.

Demandes d'indemnisation

Les deux entrepreneurs grecs avaient soumis au Fonds des documents concernant des dépenses s'élevant au total à quelque US\$2 536 419 (£1,3 million). Le Fonds avait évalué les demandes, à titre provisoire, à US\$1 308 778 (£657 000).

En août 2007, le Fonds a reçu une lettre d'un troisième entrepreneur grec qui demandait une indemnisation de US\$985 000 (£495 000) au titre des mesures de sauvegarde prises après le sinistre. Des renseignements complémentaires ont été réclamés au demandeur.

Les mesures prises pour lutter contre le sinistre ayant été contrôlées par les garde-côtes grecs, l'Administrateur a écrit au service des garde-côtes pour leur demander de fournir des précisions au sujet de ces mesures afin de faciliter l'évaluation des demandes indiquées plus haut.

Actions récursoires possibles

Bien que les demandeurs aient affirmé que le propriétaire du *Slops* n'avait aucun actif à part

précisément le Slops, qui avait été détruit par l'incendie au moment du sinistre et n'avait aucune valeur même en tant que ferraille, l'Administrateur étudie actuellement la possibilité d'obtenir le remboursement des indemnités versées aux demandeurs pour les dommages causés par le sinistre auprès du propriétaire du Slops, celui-ci étant responsable aux termes du paragraphe 1) de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'Administrateur étudie aussi la possibilité d'obtenir un remboursement des autorités grecques, qui avaient autorisé le Slops à opérer dans les eaux grecques sans assurance, peut-être en violation du paragraphe 1) de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

À la session d'octobre 2007 du Comité exécutif du Fonds de 1992, la délégation grecque a déclaré que le Fonds de 1992 ayant l'intention de peut-être engager une action juridique à l'encontre de la République hellénique, le Gouvernement grec s'était adressé au bureau juridique compétent de l'État pour obtenir un avis juridique. L'avis juridique avait conclu que les autorités grecques compétentes n'avaient pas été appelées à intervenir dans la procédure juridique qui avait été engagée par les deux entrepreneurs grecs en 2002 et que la République hellénique n'avait aucun intérêt légitime à intervenir dans cette procédure. Il était précisé dans l'avis juridique qu'au moment du sinistre du Slops les installations flottantes de stockage n'étaient pas tenues par la loi d'avoir une assurance. Il était également indiqué que l'incertitude juridique avait été clarifiée dans la procédure juridique à l'issue de laquelle la Cour suprême grecque avait rendu un jugement qui, selon l'article 7.6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds avait force obligatoire pour les parties à la procédure, à savoir le Fonds de 1992 et les deux entrepreneurs de lutte contre la pollution, mais non pour le Gouvernement grec puisqu'il n'était pas partie à cette procédure. Selon l'avis juridique il ne pouvait raisonnablement être allégué ni justifié que les autorités compétentes grecques aient une quelconque responsabilité à l'égard du sinistre du Slops et de la pollution qui en avait résulté et une telle demande ne pouvait non plus devenir exécutoire. Il avait également été souligné dans l'avis juridique qu'en vertu de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, aucune action en justice ne pouvait être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'était produit l'événement ayant causé le dommage.

L'Administrateur a déclaré que le Fonds de 1992 se conformait à son obligation d'enquêter sur la cause du sinistre et que s'il avait été constaté que le *Slops* était un 'navire' aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'État grec aurait pu se trouver en situation de violation de ses obligations au titre de cette convention. L'Administrateur a déclaré que le Fonds de 1992 poursuivrait son enquête et ferait rapport au Comité en temps voulu.

15.6 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 kilomètres 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 kilomètres 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 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 des informations sur ces opérations et l'incidence du déversement, se reporter aux pages 106 à 109 du Rapport annuel de 2003.

Le *Prestige* avait contracté une assurance auprès de la London Steam-Ship 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 sont restées 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).

L'Administrateur a décidé de fermer le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux le 30 septembre 2006. Les activités de ce bureau sont désormais menées à Lorient par la personne qui s'occupait du Bureau des demandes d'indemnisation de l'*Erika*. L'Administrateur a également décidé que le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne serait installé dans le bureau de l'expert local, qui se trouve à proximité.

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 €2 777 986 (£16,7 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 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 (£126 millions).

Niveau des paiements

Position du London Club

Contrairement à la politique adoptée précédemment par les assureurs dans d'autres affaires du Fonds, 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.

Examen de la question par le Comité exécutif en mai 2003

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 (£734,5 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.

Examen de la question en octobre 2005

En octobre 2005, le Comité exécutif a examiné

une proposition de l'Administrateur tendant à ce qu'il soit procédé au relèvement du niveau des paiements. Cette proposition se fondait sur une répartition provisoire entre les trois États concernés du montant maximum payable par le Fonds de 1992 sur la base du montant total des demandes d'indemnisation recevables, tel que déterminé par les évaluations effectuées jusqu'à cette date; les gouvernements espagnol, français et portugais devaient également prendre certains engagements et donner certaines garanties.

Par le passé, le niveau des paiements du Fonds avait généralement été fixé en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes susceptibles d'être formées contre le Fonds et non pas en fonction de l'évaluation par le Fonds des pertes recevables. D'après les chiffres présentés par les gouvernements des trois États touchés par le sinistre, d'où il ressortait que le montant total des demandes pourrait atteindre quelque €1 050 millions (£734,5 millions), le niveau des paiements devrait probablement être maintenu à 15 % pendant plusieurs années à moins que l'on ne puisse adopter une nouvelle approche. 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 (arrondis)		
Espagne France Portugal	€00 000 000 €0 000 000 € 000 000		
Total	€ 73 000 000		

L'Administrateur a donc estimé que le niveau des paiements pouvait être porté à 30 %, si le Fonds de 1992 recevait 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.

Le comité exécutif a souscrit à la proposition de l'Administrateur. Pour plus de détails concernant la décision du Comité exécutif et la répartition des montants que le Fonds doit verser aux États touchés, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2006, aux pages 103 à 106.

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 pas de garantie bancaire et demanderait donc seulement le paiement de 15 % du montant évalué de sa demande.

En janvier 2006, le Gouvernement français a pris l'engagement requis en ce qui concerne sa propre demande.

En mars 2006, le Gouvernement espagnol a pris l'engagement requis et a fourni la garantie bancaire nécessaire et, en conséquence, un versement de €6 365 000 (£38,5 millions) a été effectué en mars 2006. Ainsi que le Gouvernement espagnol l'avait demandé, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour relever les paiements à 30 % des montants évalués pour les demandes d'indemnisation individuelles qui avaient été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne. Ces paiements seront effectués au nom du Gouvernement espagnol conformément à l'engagement qu'il a pris, et toute somme restante après les versements effectués à tous les demandeurs qui ont soumis leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation sera restituée au Gouvernement espagnol. Si ce montant de €1 million était insuffisant pour rembourser tous les demandeurs qui ont présenté des demandes au Bureau des demandes d'indemnisation, le Gouvernement espagnol s'est engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs pour atteindre 30 % du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.

Les conditions requises par le Comité exécutif se trouvant réunies, l'Administrateur a relevé le niveau des paiements à 30 % des demandes établies pour les dommages survenus en Espagne et en France (à l'exception de la demande d'indemnisation du Gouvernement français), avec effet à compter du 5 avril 2006.

Demandes d'indemnisation

Espagne

Au 31 décembre 2007, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 842 demandes pour un total de €763,9 millions (£561 millions), dont 12 demandes du Gouvernement espagnol pour un montant total de €713,6 millions (£524 millions), présentées entre octobre 2003 et décembre 2007.

On trouvera dans le tableau ci-après une ventilation des différentes catégories de demandes reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne au 31 décembre 2007.

Au 31 décembre 2007, 760 (91,57 %) des demandes autres que celles soumises par le Gouvernement espagnol avaient été évaluées à un montant de €3,9 millions (£2,8 millions). Des paiements provisoires d'un montant total de €03 942 (£370 145)° avaient été effectués pour 162 des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % du montant évalué. Sur les demandes restantes, trois étaient en attente de clarification, deux étaient en attente de l'approbation du Fonds de 1992 et du London Club, quatre étaient en attente de l'approbation du London Club, 176 étaient en

attente d'une réponse des demandeurs, 53 étaient en attente de documents complémentaires, 411 (pour un total de €29 millions (£21,3 millions)) avaient été rejetées et 19 avaient été retirées par les demandeurs.

France

Au 31 décembre 2007, le Bureau des demandes d'indemnisation en France avait reçu 480 demandes d'un montant total de €109,7 millions (£80,6 millions).

Sur les 480 demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, 92 % avaient été évaluées au 31 décembre 2007. Bon nombre des demandes restantes ne s'appuient pas sur des pièces justificatives suffisantes et les demandeurs ont été invités à fournir ces pièces. Quatre cent trente-six demandes avaient été évaluées pour un montant de €48,7 millions (£35,8 millions) et des versements provisoires d'un montant total de €4,85 millions (£3,56 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 315 demandes. Le reste des demandes était en attente d'une réponse des demandeurs ou faisait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'avaient pas accepté les montants évalués. Cinquante-cinq demandes d'un montant total de €,7 millions (£2,7 millions) avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à cause du sinistre.

En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande d'un montant de €67,5 millions (£49,5 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Le Fonds de 1992 et le London Club

Catégorie de demande (Espagne)	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Dommages aux biens	232	2 066 103
Nettoyage	17	3 011 744
Mariculture	14	19 097 581
Pêche et ramassage de coquillages	180	3 610 88610
Tourisme	14	688 303
Entreprises de transformation/vente du poisson	299	20 027 881
Divers	74	1 761 785
Gouvernement espagnol	12	713 646 135
Total	839	763 910 418

Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol ont été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

Une demande d'un montant de €132 millions (£96,9 millions) émanant d'un groupe de 58 associations a été retirée à la suite d'un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol.

Catégorie de demande (France)	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Dommages aux biens	9	87 772
Nettoyage	60	10 466 654
Mariculture	126	2 336 501
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	59	1 601 717
Tourisme	194	25 268 942
Entreprises de transformation/vente du poisson	9	301 446
Divers	19	2 029 820
Gouvernement français	1	67 499 154
Total	480	109 708 816

ont provisoirement évalué la demande à \$\mathrev{3}1,2\$ millions (£23 millions). Un complément d'information a depuis été fourni par le Gouvernement français. Les experts du Fonds procèdent actuellement à une évaluation complémentaire détaillée de cette demande.

Cinquante-neuf demandes supplémentaires, d'un montant total de €0,5 millions (£7,7 millions), ont été soumises par les autorités locales pour les dépenses au titre des opérations de nettoyage. Quarante-trois de ces demandes ont été évaluées à €4,2 millions (£3 millions). Des versements provisoires d'un montant total de €1 million (£0,7 million) ont été effectués pour 28 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

Cent vingt-six demandes ont été soumises par des ostréiculteurs pour un montant total de €2,3 millions (£1,7 million) au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance du marché due à la pollution. Les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 ont examiné ces demandes et, au 31 décembre 2007, 120 d'entre elles, d'un montant total de €1,9 million (£1,4 million), avaient été évaluées à €468 231 (£343 915). Des versements d'un montant total de €127 539 (£93 677) avaient été effectués pour 85 de ces demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

Au 31 décembre 2007, le Bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 194 demandes relevant du secteur du tourisme pour un montant total de €5,3 millions (£18,6 millions). Cent quatrevingt-trois de ces demandes ont été évaluées pour

un montant total de €12,8 millions (£9,4 millions) et des versements provisoires d'un montant total de €3,4 millions (£2,5 millions) ont été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 132 demandes.

Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,4 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Des documents additionnels, fournis en février 2005, contenaient une demande supplémentaire d'un montant de € million (£734 500), également soumise pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont finalement été évaluées à €,2 millions (£1,6 million). Le Gouvernement portugais a accepté cette évaluation. Le Fonds de 1992 a effectué en août 2006 un versement de €328 488 (£222 600), ce qui représentait 15 % de l'évaluation définitive. Cela n'exclut pas le versement d'autres indemnités au Gouvernement portugais si le Comité exécutif décidait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

Demandes d'indemnisation soumises par le Gouvernement espagnol

Demandes déposées

Le Gouvernement espagnol a soumis 12 demandes pour un montant total de €713,6 millions (£524 millions). Les demandes du 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 au titre du déversement en vertu de la législation nationale (décrets-lois royaux)¹¹, les allégements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité et les dépenses encourues par les autorités locales et remboursées par le Gouvernement.

En mai 2006, le Gouvernement espagnol a soumis au Fonds de 1992 une demande au titre des dépenses encourues pour le règlement des demandes établies en vertu des décrets-lois royaux et évaluées par le Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio)¹².

En août 2006, le Gouvernement espagnol a soumis au Bureau des demandes d'indemnisation une demande pour les dépenses encourues par les 67 villes qu'il avait remboursées (51 en Galice, 14 dans les Asturies et deux en Cantabrie), soit au total €,8 millions (£4,2 millions). Les experts du Fonds de 1992 examinent actuellement cette demande. Le Gouvernement espagnol a également soumis des demandes au titre des dépenses encourues par les régions de Galice pour un montant de €28 millions (£20,5 millions), des

Asturies pour un montant de €3,3 millions (£2,4 millions), de Cantabrie pour un montant de €49,4 millions (£36,3 millions) et du Pays Basque pour un montant de €45,6 millions (£33,5 millions).

À la suite d'un certain nombre d'ajustements, le Gouvernement espagnol a fait savoir en août 2007 que le montant total de ses demandes était de \$\infty\$54 341 636 (£480,6 millions). Il a également fait savoir que d'autres ajustements seraient apportés à ses demandes en ce qui concernait le coût du traitement et de l'élimination des résidus mazoutés retirés lors des opérations de nettoyage et les indemnités qu'il avait versées à chaque demandeur sur la base de l'évaluation effectuée par le Consorcio, les demandes au titre de ces indemnités ayant été présentées en octobre et décembre 2007 pour un montant total de \$\infty\$9,3 millions (£43,5 millions).

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

La demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €109,2 millions (£80,2 millions), a été ramenée à €24,2 millions (£17,8 millions) pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source (voir ci-après).

Pour plus de détails sur le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol, voir le Rapport annuel de 2006, pages 109 à 111.

Groupement d'assurances d'État qui a été créé pour verser des indemnités au titre de dommages que les polices d'assurance commerciales ne couvrent généralement pas, comme les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles

À sa session de février 2006, le Comité exécutif a décidé que certaines des dépenses engagées en 2003 pour éviter que les hydrocarbures ne s'échappent de l'épave ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études étaient recevables en principe, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave n'était pas recevable (voir le Rapport annuel de 2006, pages 111 à 114). Conformément à la décision du Comité exécutif, on a entrepris d'évaluer la part recevable des dépenses que le Gouvernement espagnol a engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, pour déterminer le risque de pollution que posaient les hydrocarbures à bord de l'épave.

Paiements au Gouvernement espagnol

La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions (£281,8 millions), a été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €107 millions (£78,6 millions) et le Fonds de 1992 a versé €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15 % de l'estimation provisoire. L'Administrateur a également effectué une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, et il a conclu que ce coût serait d'au moins €303 millions (£222,5 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 €83,7 millions, soit €7 555 000, et 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande du Gouvernement, soit €16 050 000. Ce paiement a été fait contre une garantie bancaire du Gouvernement espagnol couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €41 505 000) émise par l'Instituto de Crédito 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.

Comme cela a déjà été mentionné, en mars 2006, le Fonds de 1992 a effectué un paiement supplémentaire de €6 365 000¹³ (£38,5 millions) au Gouvernement espagnol.

Progrès réalisés dans l'évaluation

De nombreuses réunions se sont tenues entre les représentants du Gouvernement espagnol et ceux du Fonds de 1992 et une quantité importante d'informations complémentaires a été apportée à l'appui des demandes du Gouvernement. 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.

En mai 2007, une réunion s'est tenue avec les représentants du Gouvernement espagnol pour discuter d'une évaluation provisoire effectuée au sujet des opérations de nettoyage en mer et sur le littoral par les ministères de la défense, de l'environnement et des travaux publics (Fomento). En réponse aux questions posées dans le cadre de cette évaluation provisoire, le Gouvernement espagnol a soumis un complément d'information, qui a été analysé par les experts du Fonds de 1992, et ce dernier a procédé à une réévaluation.

En juin 2007, le Fonds de 1992 a reçu un complément d'information du Gouvernement espagnol concernant le montant des fonds qu'il avait reçus de la Communauté européenne à la suite du sinistre. Le Fonds examine actuellement les renseignements fournis et leur incidence sur l'évaluation des demandes présentées par le Gouvernement espagnol.

En novembre 2007, une réunion a eu lieu avec des représentants du Gouvernement espagnol au sujet de l'évaluation provisoire qui avait été faite des pertes subies par le secteur de la pêche à la suite du sinistre. Les experts du Fonds de 1992 examinent actuellement un certain nombre de questions soulevées par le Gouvernement espagnol.

Les discussions entre les représentants du Gouvernement espagnol et ceux du Fonds de 1992 se poursuivent.

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, les bureaux des demandes d'indemnisation d'Espagne et de France ont envoyé des lettres expliquant les incidences des dispositions relatives à la prescription à tous ceux qui avaient présenté des demandes d'indemnisation pour lesquelles on n'était pas parvenu à un accord de règlement. Des annonces publicitaires ont également été insérées dans la presse nationale et locale dans ces deux pays, appelant l'attention sur la question de la prescription.

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

Pour des informations concernant les paiements effectués et autres aides financières apportées par les autorités espagnoles et françaises, il convient de se rapporter au Rapport annuel de 2006, pages 109 à 111.

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. Un résumé de ce rapport figure aux pages 116 et 117 du Rapport annuel de 2005.

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. Pour un bref résumé des conclusions de l'enquête, se reporter aux pages 117

à 119 du Rapport annuel de 2005.

Tribunal pénal de Corcubión

Le tribunal pénal de Corcubión, en 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* et d'un fonctionnaire qui a eu un rôle à jouer dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

Secrétariat d'État français aux transports et à la

Le Secrétariat d'État français aux transports et à la mer a chargé l'Inspection générale des services des affaires maritimes, Bureau enquêtes — accidents/mer (BEAmer) de mener une première enquête sur la cause du sinistre. Un bref résumé du rapport d'enquête figure aux pages 120 et 121 du Rapport annuel de 2005.

Magistrat instructeur à Brest

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

Rôle du Fonds de 1992

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

Actions en justice en Espagne

Quelque 3 780 demandes ont été déposées dans le cadre de la procédure judiciaire engagée devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) et 615 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. Des précisions sur les demandes déposées dans le cadre de certaines de ces actions en justice ont été communiquées au tribunal et sont en cours d'examen par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992.

Quelque 1 900 de ces demandes ont été payées par le Gouvernement espagnol en application des décrets royaux¹⁴ ou par le Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de la Corogne. Un certain nombre de demandeurs qui ont reçu des indemnités du Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux ont retiré leurs demandes de la procédure. Il faut

s'attendre à ce que d'autres demandeurs renoncent à leurs actions en justice pour la même raison.

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 1 308 autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Un certain nombre d'autres demandeurs ont également engagé des actions en justice et le tribunal étudie la question de savoir si ces demandeurs sont en droit de s'associer à la procédure.

Actions en justice en France

Le Gouvernement français et 227 autres demandeurs ont engagé des poursuites contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux en France pour demander des indemnités d'un montant total d'environ €22 millions (£89,7 millions), dont €67,7 millions (£49,7 millions) étaient réclamés par le Gouvernement.

Jugement par le tribunal civil à Paris

Demande d'indemnisation présentée par les propriétaires d'une société en liquidation

Les propriétaires d'une société de vente de bateaux mise en liquidation en 2004 ont soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €403 205 (£296 000) pour la perte du capital qu'ils avaient investi dans cette société. Le Fonds de 1992 avait évalué à €1 452 (£15 750) le manque à gagner du demandeur en 2003 par suite du ralentissement des ventes de bateaux. Le Fonds a toutefois rejeté la demande au titre de la perte de capital, estimant que les propriétaires n'avaient pas établi de lien de cause à effet entre la liquidation de la société et la pollution provoquée par le sinistre. Les propriétaires de cette société ont engagé une action devant le tribunal civil de Paris.

Dans un jugement rendu en octobre 2007, le tribunal a déclaré que les critères appliqués par le Fonds pour déterminer la recevabilité des demandes d'indemnisation étaient conformes au bon sens et a constaté qu'avant le sinistre, la situation financière de cette société n'était pas suffisamment solide pour survivre dans un marché compétitif. Le tribunal a considéré que les demandeurs n'avaient pas fourni la preuve de la perte supposée ou d'un lien de cause à effet entre la

perte supposée et la pollution et, pour ces raisons, il a rejeté la demande. Les demandeurs n'ont pas fait appel du jugement.

Actions en justice au 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 réparation à hauteur de €4,3 millions (£3,1 millions). Après le règlement de la demande visée ci-dessus, l'État portugais a retiré son action en justice en décembre 2006.

Actions en justice engagées aux États-Unis

Demande et demande reconventionnelle

L'État espagnol a engagé une action en justice contre la société de classification du *Prestige*, à savoir l'American Bureau of Shipping (ABS), 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 (£352 millions) et plus tard US\$1 milliard (£502 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 a tenté d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.

En juillet 2006, le tribunal de New York a confirmé sa décision concernant le droit à l'immunité souveraine de l'État espagnol, mais a autorisé l'ABS à soumettre à nouveau sa demande reconventionnelle en invoquant d'autres motifs.

En juillet 2006, l'ABS a de nouveau soumis sa demande reconventionnelle en la formulant de manière à ce qu'elle relève d'une dérogation au principe de l'immunité souveraine dans la mesure où il y était sollicité une réparation qui ne dépasse pas le montant et ne présente pas un caractère différent de celle demandée par l'Espagne. L'ABS a demandé à être dédommagé par l'État espagnol au cas où une tierce partie obtiendrait gain de cause dans un procès contre l'ABS en raison du sinistre. En septembre 2006, l'État espagnol demandé le rejet de la demande reconventionnelle de l'ABS au motif que le tribunal n'était pas compétent pour juger cette affaire. Le tribunal de New York ne s'est pas encore prononcé au sujet de cette demande.

L'ABS intervenant comme mandataire ou préposé du propriétaire du navire

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. L'ABS a fait valoir qu'il était un préposé ou mandataire du propriétaire du navire et que par conséquent, en vertu de l'article III.4 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui à moins que le dommage ne 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. L'ABS a également affirmé qu'étant donné que les États-Unis n'étaient pas partie contractante à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le dommage par pollution était intervenu en Éspagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient pas compétence pour connaître de l'affaire. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé.

Communication du dossier pénal se trouvant à Corcubión

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 , 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. En août 2005, après avoir pris en compte les divers intérêts 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. L'État espagnol a fait appel de cette décision.

En septembre 2005, l'État espagnol a présenté une requête au tribunal pénal de Corcubión, dans laquelle il soutenait que les documents et pièces bénéficiaient de l'immunité en vertu du droit procédural espagnol et ne pouvaient être fournis à l'ABS. Le tribunal pénal a décidé, en faveur des parties qui s'étaient associées à la procédure pénale, que les documents et pièces étaient protégés par le secret et ne devaient donc pas être communiqués à l'ABS.

En août 2006, le tribunal de New York a rejeté l'appel de l'État espagnol. Il a estimé que les parties à la procédure devraient avoir accès aux mêmes documents et qu'en refusant de lui communiquer les documents et pièces du dossier, l'État espagnol mettrait l'ABS dans une situation désavantageuse dans la mesure où cela affecterait son droit de défense. Dans une décision non susceptible d'appel, le tribunal a ordonné à l'État espagnol de produire les documents et les pièces au plus tard le 30 août 2006.

L'État espagnol a reconsidéré sa position et a soumis en août 2006 une requête au tribunal de Corcubión pour être autorisé à communiquer à l'ABS les documents et pièces visés ci-dessus. L'État espagnol a fait valoir que les décisions du tribunal de New York et du tribunal de Corcubión le mettaient dans une situation délicate dans la mesure où le tribunal de New York l'avait enjoint de faire une chose, c'est-àdire de communiquer tous les documents placés dans le dossier du tribunal de Corcubión, alors que le tribunal de Corcubión lui avait ordonné de faire le contraire, à savoir de ne pas les communiquer. L'État espagnol a indiqué qu'il avait conclu un accord de confidentialité avec l'ABS pour tous les documents et pièces communiqués. L'État espagnol a également fait valoir que si les documents et pièces demandés n'étaient pas communiqués, cela porterait préjudice à sa position devant le tribunal de



Prestige: les rivages rocheux ont été nettoyés avec de l'eau sous haute pression

New York. En septembre 2006, le tribunal de Corcubión a autorisé la communication au tribunal de New York de toute la documentation concernant l'affaire du sinistre du *Prestige*. En janvier 2007 un avocat agissant au nom de l'ABS s'est rendu au tribunal de Corcubión et a examiné les documents figurant dans le dossier du tribunal.

Communication des documents comptables

En juin 2006, l'État espagnol a présenté une requête au tribunal de New York pour qu'il ordonne à l'ABS de fournir des documents comptables. L'État espagnol a fait valoir que ces documents démontreraient que l'ABS avait détourné des recettes et des ressources et que, en conséquence, il ne s'était pas suffisamment intéressé à la formation d'experts maritimes et à l'insuffisance de ses effectifs. L'ABS a soutenu que les documents comptables n'étaient pas pertinents au stade de l'attribution des responsabilités dans la procédure.

Le tribunal de New York a rejeté la requête de l'État espagnol en indiquant que les documents comptables n'étaient pas pertinents pour décider

si l'ABS avait fait preuve de négligence dans son comportement concernant le *Prestige*. L'État espagnol n'a pas fait appel de cette décision.

Communication des messages électroniques

En novembre 2006, le juge chargé de superviser les procédures de communication s'est prononcé sur une requête de l'ABS tendant à obliger l'État espagnol à produire tous les messages électroniques échangés pendant la période du sinistre (12 au 20 novembre 2002). Le juge a estimé que l'État n'avait pas su soit sauvegarder les communications électroniques soit procéder à une recherche approfondie la première fois que l'ABS avait demandé que ces communications soient produites. Considérant qu'une recherche de communications électroniques à une date aussi tardive risquait d'être futile, le juge a invité l'ABS à présenter la demande de réparation, de recours ou de sanction qu'il estimerait appropriée. Une demande de l'État espagnol tendant à ce que le juge reconsidère sa décision a été refusée. L'État a fait appel.

Au vu de l'invitation faite par le juge, l'ABS a déposé une requête demandant des sanctions

contre l'État espagnol dans la mesure où il n'avait pas produit les communications électroniques demandées. L'ABS a sollicité le rejet de l'instance ou de certaines parties de l'instance, ou bien une décision selon laquelle lors du procès une conclusion défavorable devrait être tirée à l'encontre de l'État espagnol pour ne pas avoir produit les messages électroniques requis. L'ABS a demandé, en tout état de cause, le remboursement de ses frais et des honoraires afférents au litige concernant la production des messages électroniques.

En juin 2007 le tribunal de New York a prononcé une ordonnance qui en partie acceptait et en partie rejetait la requête de l'ABS. Le tribunal a accordé à l'ABS les dépens encourus dans sa tentative pour contraindre l'État espagnol à produire les messages électroniques demandés et a ordonné à l'ABS de soumettre un décompte du temps passé et des frais encourus pour présenter sa requête. Toutefois, le tribunal n'a rejeté ni en totalité ni en partie l'action engagée par l'État espagnol, comme le demandait l'ABS, car il a estimé que même si l'État espagnol était tenu de préserver les preuves et qu'il avait manqué à ce devoir, rien ne prouvait que les mesures prises par l'État étaient intentionnelles et prises de mauvaise foi ou par suite d'une négligence coupable. Dans des termes semblables, le juge n'a pas accepté la position de l'ABS selon laquelle des conclusions défavorables à l'État espagnol devaient être tirées du fait que celui-ci n'avait pas produit les messages électroniques requis, car il estimait que l'ABS n'avait pas prouvé que les messages manquants avaient un rapport avec le dossier. Le tribunal a ordonné à l'État espagnol de continuer de chercher les messages électroniques pertinents et, s'il les trouvait, de les communiquer à l'ABS au fur et à mesure. L'État espagnol n'a pas fait appel de la décision du tribunal de New York.

L'ABS a déposé une requête pour demander au juge de reconsidérer en partie sa décision. L'État espagnol a déposé des conclusions s'opposant à cette requête.

En juillet 2007, l'ABS a déposé une requête demandant l'octroi des frais de justice encourus pour obliger l'autre partie à lui communiquer les documents demandés, d'un montant de US\$1,2 million (£603 000). L'État espagnol s'est opposé à cette requête. Le tribunal n'a pas encore statué.

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'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. L'Administrateur a été chargé 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.

15.7 N°7 KWANG MIN

(République de Corée, 24 novembre 2005)

Le sinistre

Le navire-citerne coréen $N^{\circ}7$ Kwang Min (161 tjb) est entré en collision avec le bateau de pêche Chil Yang $N^{\circ}1$ (139 tjb) dans le port de Busan, en République de Corée. Au total, 37 tonnes de fueloil lourd se sont échappées d'une citerne à cargaison endommagée et ont été déversées dans la mer. Le reste des hydrocarbures à bord du $N^{\circ}7$ Kwang Min a été transbordé sur plusieurs autres navires. Le $N^{\circ}7$ 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

Le service des garde-côtes de Corée, 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 majeure partie du matériel de nettoyage de l'eau a été retirée 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. 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. Les opérations de nettoyage du rivage ont été achevées 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. Certaines parties du rivage pollué abritaient des zones de pêche communautaires, et l'activité de 81 plongeuses se livrant au ramassage d'espèces végétales et animales dans la laisse de marée a été interrompue.

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

Six restaurants de fruits de mer ont signalé que des poissons auraient péri par suite de la pénétration d'hydrocarbures par des prises immergées alimentant en eau de mer les aquariums où étaient gardés ces poissons.

Applicabilité de la Convention de 1992 portant création du Fonds

Le montant de limitation applicable au $N^{\circ}7$ Kwang Min en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,6 millions).

En décembre 2005, le Ministère coréen des affaires maritimes et des pêches a informé le Fonds de 1992 que le propriétaire du *N°7 Kwang Min*

n'était pas assuré contre les risques de pollution et qu'il ne disposait pas d'avoirs financiers suffisants pour couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre.

Demandes d'indemnisation

Douze demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 2,7 milliards (£1,5 million) présentées au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de Won 1,9 milliard (£1,1 million). Une demande a été rejetée.

Les propriétaires de six restaurants de fruits de mer crus situés dans la zone polluée ont soumis des demandes d'indemnisation pour la perte de poissons qu'ils attribuaient à la pénétration d'hydrocarbures dans leurs aquariums par des prises d'eau de mer immergées, pour un manque à gagner dû à l'annulation de réservations et pour d'autres dommages non précisés. Ces demandes, d'un total de Won 163 millions (£87 000), ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 3,1 millions (£1 860).

Des demandes d'indemnisation pour un total de Won 154 millions (£83 000) formulées par 81 plongeuses pour un manque à gagner dû à l'interruption de leurs activités de récolte et de vente de crustacés et de coquillages ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 36 millions (£20 000).

D'autres demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 93 millions (£51 000) formulées par 10 propriétaires de bateaux ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de Won 51 millions (£28 000).

Des demandes déposées par neuf éleveurs d'algues marines (moutarde de mer), d'un montant total de Won 371 millions (£204 000), au titre de dommages aux biens et d'entrave à la production ont été évaluées à hauteur de Won 42 millions (£23 000). Une demande a été rejetée. Six de ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 22 millions (£12 000). Deux demandeurs, après avoir initialement accepté le montant évalué, ont ultérieurement refusé d'accepter le règlement proposé et ont engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.

Actions en justice

L'enquête sur la cause du sinistre menée par le tribunal de la sécurité maritime de Busan a conduit à la conclusion que la responsabilité du propriétaire du *N°7 Kwang Min* était engagée à hauteur de 40 % et celle du propriétaire du bateau de pêche *Chil Yang N°1* à hauteur de 60 %.

Une enquête sur la situation financière du propriétaire du bateau de pêche *Chil Yang N°1* a révélé que celui-ci était propriétaire d'un bâtiment dont on ne connaît pas la valeur mais qui est estimé à un montant supérieur à la limitation applicable au bateau en vertu du code de commerce coréen, à savoir 83 000 DTS (£64 000).

Comme mentionné ci-dessus, deux éleveurs d'algues marines ont engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre. Le Fonds s'est porté partie intervenante dans ces actions en justice afin d'examiner la possibilité de recouvrer les sommes versées à titre d'indemnisation dans le cadre de ce sinistre.

Procédure en limitation engagée par le propriétaire du bateau de pêche

En janvier 2007, le propriétaire du *Chil Yang N°1* a déposé une requête devant le tribunal de district de Busan (tribunal de limitation) afin d'engager des procédures visant à limiter sa responsabilité au montant de limitation applicable en vertu du code de commerce coréen, à savoir 83 000 DTS ou Won 125 638 796 (£67 500).

L'Administrateur a chargé les avocats du Fonds de prendre des dispositions pour que le Fonds se porte partie intervenante dans la procédure en limitation, afin de recouvrer dans la mesure du possible les sommes versées à titre d'indemnisation pour ce sinistre. En avril 2007, les demandes du Fonds de 1992 ont été enregistrées auprès du tribunal de limitation.

En août 2007, le tribunal a rendu sa décision relative à la procédure de limitation. Le tribunal en limitation a évalué la demande du Fonds de 1992 à Won 1 327 millions (£712 000), et la demande déposée par les éleveurs d'algues marines au montant évalué par le Fonds de 1992. Le tribunal de limitation a également évalué la demande formulée par le propriétaire du *N°7 Kwang Min* contre le propriétaire du *Chil Yang N°1* à Won 26 millions (£13 800).

En septembre 2007, les éleveurs d'algues ont fait appel de l'évaluation du tribunal de limitation auprès de la cour d'appel de Busan.

En décembre 2007, la cour d'appel de Busan a renvoyé l'affaire à une audience de conciliation entre les deux propriétaires de navires et les éleveurs d'algues. La médiation a échoué et la cour d'appel de Busan a décidé d'examiner l'appel en 2008.

Recours contre le propriétaire du N°7 Kwang Min

Une enquête sur la situation financière du propriétaire du *N°7 Kwang Min* a révélé que celuici possédait très peu de biens, à savoir un appartement et le navire-citerne *N°7 Kwang Min*, qui étaient tous deux hypothéqués à hauteur de montants importants. Étant donné que les banques hypothécaires ont priorité sur tout autre créancier, il est peu probable que le Fonds de 1992 puisse recouvrer quelque somme que ce soit au titre de ces avoirs.

Suite à la collision, le propriétaire du *N°7 Kwang Min* a également formulé une demande contre le propriétaire du *Chil Yang N°1*, qui a été évaluée par le tribunal de limitation à Won 26 millions (£13 800). Si le fonds de limitation devait être réparti en proportion des évaluations du tribunal, le propriétaire du *N°7 Kwang Min* aurait droit à quelque Won 2 400 000 (£1 200), et le seul montant que le Fonds de 1992 pourrait donc recouvrer se limiterait à cette somme.

Étant donné que les frais de justice liés à une éventuelle action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min* seraient de loin supérieurs à toute somme que le Fonds de 1992 parviendrait à recouvrer, en octobre 2007 le Comité exécutif a donné pour instructions à l'Administrateur de ne pas engager d'action récursoire contre le propriétaire du *N°7 Kwang Min*.

15.8 SOLAR 1

(Philippines, 11 août 2006)

Le sinistre

Le navire-citerne *Solar 1* (998 tjb), immatriculé aux Philippines, qui transportait une cargaison de 2 081 tonnes de fuel-oil industriel, a sombré par gros temps dans le détroit de Guimaras, à environ 10 milles nautiques au sud de l'île de



Lieu où s'est produit le sinistre du Solar 1

Guimaras (République des Philippines) (voir la carte à la page 107).

Une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'est échappée du navire après le naufrage et des hydrocarbures ont continué à s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités de moins en moins importantes. À la suite d'une opération d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord de l'épave, on a constaté que la quasi-intégralité de la cargaison avait été déversée lors du sinistre.

Le *Solar 1* était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont conjointement désigné un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) afin qu'il se rende aux Philippines pour superviser les mesures prises à la suite du déversement et qu'il fournisse des conseils techniques.

Pour des informations sur l'incidence du déversement

et sur les opérations de nettoyage, se reporter aux pages 120 à 123 du Rapport annuel de 2006.

Le Fonds de 1992 s'est adjoint les services d'un avocat aux Philippines afin de l'aider à traiter toute question juridique susceptible de se faire jour en liaison avec le sinistre.

Le Shipowners' Club et le Fonds ont ouvert à Iloilo un bureau des demandes d'indemnisation chargé d'aider à traiter les demandes. Le bureau est géré par le correspondant du Club aux Philippines assisté d'une équipe de quatre personnes.

Les Conventions de 1992 et l'accord STOPIA 2006

La République des Philippines est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Le montant de limitation applicable au *Solar 1* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (£3,6 millions), mais le propriétaire du *Solar 1* est partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des

petites de navires-citernes dimensions (STOPIA 2006), qui prévoit que le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de cette convention est volontairement porté à 20 millions de DTS (£15,8 millions). Le Fonds de 1992 reste toutefois tenu d'indemniser les demandeurs si le montant total des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant de limitation applicable au Solar 1 aux termes de la Convention. Aux termes de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a le droit, qu'il peut faire valoir en justice, de se faire indemniser par le propriétaire du navire de la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le montant total des demandes recevables à concurrence de 20 millions de DTS (£15,8 millions).

L'Administrateur et le Shipowners' Club sont convenus que le Fonds de 1992 devrait assumer la responsabilité des paiements une fois que le Club aurait payé les indemnités à hauteur du montant de limitation applicable au *Solar 1* en application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que le Fonds de 1992 demanderait ensuite des remboursements réguliers au Club à hauteur du plafond fixé dans l'accord STOPIA 2006, ces paiements devant être effectués par le Club dans les deux semaines après réception de la facture du Fonds.

Préoccupations formulées par le Shipowners' Club

En octobre 2006, le Shipowners' Club a informé le Fonds de 1992 qu'à la suite de son enquête sur le contexte du sinistre et en particulier sur les questions de causalité, il avait de sérieux doutes concernant l'exploitation du navire par le propriétaire, doutes qui justifieraient de résilier l'assurance que le Shipowners' Club avait accordée à ce propriétaire. Le Club a également informé le Fonds qu'il avait néanmoins décidé de ne pas chercher à s'appuyer sur le paragraphe 8 de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui prévoit entre autres que l'assureur peut se prévaloir du fait que les dommages par pollution résultent d'une faute intentionnelle du propriétaire du navire, pour échapper à la responsabilité qui pourrait lui incomber.

Le Shipowners' Club a informé l'Administrateur qu'il avait cependant l'intention d'exercer le droit que lui confère le paragraphe 3 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de s'opposer aux demandes présentées par la Petron

Corporation, affréteur du *Solar 1* dont la négligence, de l'avis du Club, avait causé les dommages par pollution ou y avait contribué.

Le Fonds a une position différente de celle du propriétaire du navire en ce qui concerne les demandes d'indemnisation au titre du coût des mesures de sauvegarde, compte tenu de la dernière phrase de l'article 4.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds qui est libellé comme suit: 'Toutefois, cette exonération du Fonds ne s'applique pas aux mesures de sauvegarde.'

Conformément à l'article 4.3, le Fonds de 1992 serait donc tenu de verser des indemnités pour toutes demandes soumises au titre de coûts raisonnables afférents à des mesures de sauvegarde, même lorsque la négligence des demandeurs a pu causer les dommages par pollution ou y contribuer. Si le Fonds devait verser des indemnités pour ce type de demande, il ne serait pas remboursé, au moins pas dans un premier temps, par le Shipowners' Club en application des termes de l'accord STOPIA 2006.

En mai 2007, le Club a fait savoir à l'Administrateur qu'il avait examiné les questions de causalité en relation avec ce sinistre et qu'il avait décidé de ne pas continuer à s'opposer aux demandes présentées par la Petron Corporation, comme l'y autorise le paragraphe 3 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En juin 2007, le Club a remboursé au Fonds la somme de PHP118 millions (£1,25 million), que ce dernier avait versée à la Petron Corporation au début 2007.

Opération visant à enlever la cargaison restant dans le navire

À sa session d'octobre 2006, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si une opération visant à enlever les hydrocarbures restés dans l'épave était justifiée sur le plan technique, et si une demande au titre des dépenses engagées pour une telle opération était recevable sur le principe. D'après les premières informations disponibles, le coût des opérations visant à quantifier et enlever des hydrocarbures restant dans une épave serait compris entre US\$8 et 12 millions (£4 à 7 millions), selon les quantités d'hydrocarbures trouvées à bord.

Le Comité a noté que les experts nommés par le Shipowners' Club et le Fonds étaient d'avis que, bien que l'abandon des hydrocarbures dans le navire risquait très probablement d'avoir pour effet leur déversement progressif pendant de nombreuses années à travers les trous et les fissures provoqués par la corrosion, un déversement majeur

d'hydrocarbures dû aux effets d'une très forte activité sismique sur la structure ou la stabilité du navire ne pouvait pas être exclu. Le Comité a également relevé que les experts avaient pris note de la sensibilité de l'île de Guimaras et de sa vulnérabilité à la pollution par le navire pendant la mousson de sud-ouest, comme cela avait été prouvé par le déversement d'hydrocarbures après le sinistre, qui avait eu un important impact sur les ressources économiques, même s'il était encore trop tôt pour dire quelles seraient les conséquences sur l'environnement.

Le Comité a noté que compte tenu des circonstances et, en particulier, de la probabilité qu'une importante quantité d'hydrocarbures restait à bord et du fait que le navire se trouvait dans une zone sismiquement active et très proche de ressources économiques et environnementales sensibles, l'Administrateur partageait le point de vue des experts, à savoir que, à condition que le coût d'une opération visant à enlever la plus grande quantité possible de la cargaison restante ne soit pas disproportionnée par rapport au risque de dommages par pollution résultant de nouveaux déversements d'hydrocarbures, une telle opération d'enlèvement serait en principe justifiée.

Le Comité exécutif a décidé qu'une demande d'indemnisation au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures du *Solar 1* était recevable en principe.

En novembre 2006, le Shipowners' Club a signé un contrat avec une entreprise de génie civil sous-marin qu'il a chargée de l'enlèvement des hydrocarbures restant dans l'épave du *Solar 1*. L'opération a été menée en mars 2007. Le coût des opérations s'est élevé au total à US\$ 7 millions (£3,5 millions). Mais

on a constaté que neuf tonnes seulement d'hydrocarbures restaient dans l'épave. On a réussi à enlever ces hydrocarbures sans provoquer d'autre déversement.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2007, le bilan des demandes d'indemnisation s'établit tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Il convient de noter que de nombreux demandeurs n'ont pas indiqué la somme qu'ils réclamaient dans leurs formulaires d'enregistrement de demande respectifs. Le montant total des indemnités demandées en ce qui concerne ce sinistre n'a donc pas pu être déterminé.

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 146 280 formulaires de demandes supplémentaires, non inclus dans le tableau cidessous, provenant essentiellement de pêcheurs et de cultivateurs d'algues de l'île de Guimaras et de la province d'Iloilo. Ces formulaires étaient incomplets pour la majorité d'entre eux et un nombre important provenaient de personnes âgées de moins de 18 ans, ce qui est l'âge minimum requis pour pratiquer la pêche aux Philippines. À l'issue d'une procédure d'examen approfondie, dans le cadre de laquelle ont été comparés les renseignements fournis sur les formulaires de demandes avec le registre électoral, on a estimé qu'un petit nombre de demandes méritaient d'être évaluées plus avant. Ces demandes figurent dans le tableau ci-dessous. Le Club et le Fonds ont décidé de ne pas examiner plus avant les formulaires de demandes restant dans ce lot, car il était clair qu'elles ne concernaient pas des demandes valides.

Catégorie	Demandes soumises	Évaluations		Total versé		Demandes rejetées
		Nbre	Montant PHP	Nbre	Montant PHP	Nbre
Prise de pêche Mariculture Divers Dommages aux biens Tourisme Opérations de nettoyage	23 774 728 167 3 253 392 25	23 643 25 1 199 59 11	187 216 082 2 226 586 2 846 882 2 921 560 2 323 814 746 803 637	22 288 6 1 72 58 12	174 893 300 556 282 2 846 881 2 193 561 2 261 414 725 368 765	120 347 15 459 1 8
Totals	28 339	23 938	944 338 561 (£11,5 millions)	22 437	908 120 203 (£11 millions)	950

Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

Cinq demandeurs ayant pris part aux opérations d'intervention en mer consécutives au sinistre, ont présenté des demandes d'un montant de US\$15 millions (£7,5 millions). Ce montant comprend les coûts de l'investigation sous-marine effectuée en septembre 2006 et des opérations ultérieures d'enlèvement des hydrocarbures exécutées en avril 2007. Quatre de ces demandeurs ont perçu au total US\$11,3 millions (£5,7 millions) pour le règlement intégral et définitif de leurs demandes. Le cinquième demandeur a accepté un paiement provisoire de US\$2 millions (£1 million) et doit encore donner son accord à la proposition de règlement intégral et définitif qui lui a été faite en mai 2007.

Une demande de la Petron Corporation, d'un montant de PHP210 millions (£2,6 millions), soumise au titre des coûts des opérations de nettoyage du littoral avait été provisoirement évaluée au total à PHP118 millions (£1,25 million) et un paiement provisoire du même montant avait été effectué. Il a été demandé à la Petron Corporation de fournir des renseignements complémentaires afin de pouvoir terminer l'évaluation de sa demande.

Les garde-côtes philippins ont soumis une demande d'indemnisation d'un montant de PHP440 millions (£5,4 millions) pour le rôle qu'ils ont joué dans les opérations de nettoyage en mer et sur le littoral qui ont fait suite au déversement. La demande n'était pas étayée par des éléments d'appui suffisants pour permettre au Club et au Fonds de procéder à une évaluation. Le Club et le Fonds ont écrit aux garde-côtes pour leur demander des renseignements détaillés à l'appui de leur demande.

Sept demandes s'élevant au total à PH838 000 (£10 200) ont été reçues au titre des difficultés et des désagréments causés par l'évacuation mise en œuvre par les autorités locales. Ces demandeurs avaient été évacués par les autorités car ils s'inquiétaient des niveaux de sulfure d'hydrogène possiblement dangereux à proximité de leurs domiciles. Les experts désignés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont confirmé que le prétendu sulfure d'hydrogène n'aurait pas pu être produit par le déversement d'hydrocarbures provenant du Solar 1. Le Club et le Fonds ont, par conséquent, estimé que les demandes d'indemnisation au titre des préjudices économiques de l'évacuation n'étaient pas

recevables en principe et les ont donc rejetées.

Dommages aux biens

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu quelque 3 185 demandes d'indemnisation au titre des dommages causés à des engins et des bateaux de pêche. Des indemnités ont été versées à 71 demandeurs pour un montant total de PHP2 133 251 (£23 372). Il a été proposé une indemnisation à 206 autres demandeurs qui n'ont pas encore répondu à la proposition. La majorité des demandes restantes a été rejetée faute de justificatifs.

Des demandes ont également été reçues de la part de 69 propriétaires de biens situés sur le front de mer de la municipalité de Nueva Valencia. Ces demandes au titre des dommages aux biens concernaient pour beaucoup l'enlèvement du sable durant les opérations de nettoyage du rivage. Au cours de leurs inspections ultérieures du site, les experts désignés par le Club et le Fonds ont signalé que des envasements naturels avaient remplacé le sable de la plage là où on l'avait retiré. L'un de ces demandeurs a touché des indemnités pour un montant de PHP60 310 (£662). Treize de ces demandes ont été rejetées et les 55 demandes restantes sont en cours d'évaluation.

Préjudices économiques dans le secteur de la pêche

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 23 774 demandes d'indemnisation de la part des pêcheurs habitant dans les cinq communes de l'île de Guimaras et dans la région côtière de la province d'Iloilo. Étant donné que les demandeurs n'étaient pas représentés par une association ou une coopérative de pêche pouvant agir en leur nom, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont décidé de payer chaque demandeur individuellement. Au total, 22 288 demandeurs ont reçu un total de PHP174 893 300 (£1 833 210) à titre d'indemnisation. Cent vingt des demandes soumises ont été rejetées. Il a été proposé des indemnités aux demandeurs restants et les versements seront effectués sous peu.

En février 2007, un cabinet juridique de Manille a informé le Fonds qu'il représentait 1 027 pêcheurs de l'île de Guimaras pour faire valoir leurs demandes. Peu après, ce cabinet a soumis des demandes d'un montant total de PHP280,3 millions (£3,4 millions) et porté à 1 218 le nombre des demandeurs. Bien qu'aucun

détail n'ait été fourni pour justifier les pertes celles-ci reposaient, selon alléguées, renseignements obtenus, sur l'hypothèse que les effets des déversements dureraient 20 mois. Le Club et le Fonds ont informé le cabinet juridique que 180 de ses 1 218 clients avaient déjà trouvé un accord pour leur demande et avaient signé des accords de règlement complets et définitifs dans ce sens et que 228 autres demandeurs avaient déjà reçu des offres de règlement. En avril 2007 puis en août 2007, le Club et le Fonds ont informé le cabinet juridique que puisque l'on avait réussi à enlever le reste des hydrocarbures de l'épave du Solar 1, il n'était plus possible de verser d'autres indemnités au groupe de demandeurs dont les demandes avaient déjà fait l'objet d'un règlement et que les offres déjà faites au groupe des 228 demandeurs restaient valables. Le Club et le Fonds ont également informé le cabinet qu'en ce qui concerne ses autres clients, des pièces supplémentaires étaient nécessaires pour confirmer qu'ils étaient véritablement des pêcheurs et qu'ils avaient subi des dommages par pollution. Les experts engagés par le Club et le Fonds procèdent actuellement à l'examen des renseignements fournis par le cabinet juridique afin d'établir si certains demandeurs dans ce groupe auraient droit à une indemnisation.

Préjudices économiques dans le secteur de la mariculture

Le Club et le Fonds ont reçu 728 demandes de la part de cultivateurs d'algues et d'exploitants de bassins d'aquaculture au titre de dommages qu'auraient subi leurs cultures du fait de la pollution.

Les experts du Club et du Fonds examinent actuellement 301 demandes émanant de cultivateurs d'algues. Quelque 6 000 demandes provenant de cultivateurs d'algues de l'île de Guimaras ont également été reçues. Lors de l'enquête concernant ces demandes, il est apparu qu'un grand nombre de ces demandeurs ne pratiquaient pas la culture d'algues au moment du sinistre. Le Club et le Fonds ont de ce fait rejeté ces demandes au motif que les personnes qui les avaient présentées n'appartenaient à aucune association de cultivateurs d'algues et qu'aucun registre ne faisait état de leur activité dans ce secteur avant le sinistre. Les demandes ne fournissaient pas de renseignement en ce qui concerne la quantité d'algues récoltées avant le sinistre et les experts désignés par le Club et le Fonds poursuivent leur enquête afin de d'établir la liste des cultivateurs d'algues de bonne foi et les pertes subies en raison de la pollution.

Le Club et le Fonds ont également reçu 427 demandes d'exploitants de bassins d'aquaculture. La nature de ces pertes n'est pas la même pour tous les demandeurs, certains alléguant que les hydrocarbures ont pénétré dans leurs bassins parce que des digues étaient brisées ou que des vannes (prises d'eau) étaient ouvertes, provoquant la mort des poissons, d'autres faisant état de pertes dues à la décision de sortir leurs précocement pour éviter poissons contamination et d'autres, de pertes subies en raison d'une baisse des prix du poisson. Les demandes étaient insuffisamment étayées par des documents, de nombreux demandeurs n'étant pas en mesure de prouver qu'ils détenaient les permis, titres de propriété ou titres de jouissance foncière nécessaires pour exploiter légalement les bassins ou que leurs bassins étaient exploités au moment du sinistre. Six demandes ont donné lieu à un paiement s'élevant au total à PHP556 282 (£6 100). La plupart des autres demandes ont été rejetées au motif que les bassins d'aquaculture concernés par ces demandes n'avaient pas été touchés par la contamination. Le Club et le Fonds ont écrit aux demandeurs restants pour leur demander un complément d'information.

Tourisme

Le Club et le Fonds ont reçu quelque 392 demandes du secteur du tourisme, provenant de propriétaires de petits complexes touristiques, d'exploitants de bateaux d'excursion et de prestataires de services à l'industrie du tourisme (par exemple des guides). Cinquante-huit demandes ont été réglées et acquittées à hauteur de PHP2 261 414 (£23 000). Parmi ces demandes figurent les demandes provenant d'exploitants de bateaux d'excursion et de propriétaires de petits complexes touristiques. Une demande de PHP100 millions (£1,2 million) au titre de la perte alléguée d'un investissement dans un complexe touristique insulaire sur une période de 25 ans, a été rejetée au motif qu'une telle demande n'était pas recevable en principe. Certains propriétaires de complexes touristiques ont soumis des demandes au titre d'autres pertes subies au cours du premier semestre de 2007, demandes qui sont en cours d'examen par les experts désignés par le Club et le Fonds.

Demandes diverses

Une demande soumise par le Département régional des affaires sociales (Regional Department of Social



Solar 1: les opérations de nettoyage ont consisté notamment à nettoyer manuellement les pavés

Welfare, DSWD), au titre des coûts de l'aide fournie aux 5 400 foyers dont les moyens de subsistance avaient le plus gravement souffert du sinistre a été réglée et acquittée à hauteur de PHP2 846 881 (£31 000).

Des demandes ont été présentées par des propriétaires de petits magasins ouverts tard le soir situés dans l'île de Guimaras, alléguant une baisse de leurs ventes du fait du sinistre. Le Club et le Fonds ont considéré que ces demandes concernaient des dommages qui n'avaient pas de lien de causalité suffisant avec la contamination, et les ont donc rejetées.

Les services municipaux de plusieurs communes de l'île de Guimaras et de la province d'Iloilo ont présenté des demandes au titre de divers coûts et des salaires des employés municipaux ayant participé aux opérations d'intervention consécutives au sinistre. Ces demandes sont en cours d'évaluation par les experts du Club et du Fonds.

Études de suivi écologique et mesures de remise en état de l'environnement

En novembre 2006, le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles (Department of Environment and Natural Resources, DENR) a soumis au Shipowners' Club et au Fonds de 1992 sa proposition concernant le financement nécessaire

pour lancer un programme de suivi écologique et de remise en état des ressources naturelles côtières. Cette proposition, d'un coût fixé à PHP130 millions (£1,6 million), est axée sur la remise en état des mangroves touchées par les hydrocarbures, notamment sur la création de pépinières permettant de cultiver des plants d'arbres poussant dans les mangroves, que l'on pourrait transplanter dans les zones touchées. Elle comprend également un certain nombre d'études de suivi de la qualité de l'air, de l'eau et des sols.

Le Shipowners' Club et le Fonds ont fait savoir au DENR que bien qu'étant favorables, en principe, à la proposition de suivi des effets des hydrocarbures sur les mangroves, ils considéraient qu'il était trop tôt pour prendre une décision quant à la nécessité de mesures de remise en état ou la création de pépinières. Ils ont néanmoins donné leur accord de principe sur la proposition de récupération des déchets dans les chenaux de marée de huit sites de mangroves afin de faciliter l'alternance des marées et le lessivage des lieux par les marées, ce qui contribuerait à la remise en état des arbres de mangroves affectés par les hydrocarbures adhérant à leurs systèmes radiculaires et aux sédiments avoisinants. Ils ont également fait savoir au DENR qu'à leur avis, les études proposées pour le suivi de la qualité de l'air, de l'eau et des sols n'étaient pas justifiées techniquement et qu'il était peu probable

que les demandes au titre des coûts de tels programmes satisfassent aux critères de recevabilité du Fonds. Aucune autre correspondance n'ayant été reçue du DENR, cette proposition n'a pas été enregistrée en tant que demande d'indemnisation.

Demandes examinées par le Comité exécutif

Demandes soumises par le Département régional des affaires sociales et du développement

Le Département régional des affaires sociales (Regional Department of Social Welfare, DSWD) a également soumis une demande d'indemnisation d'un montant de PHP2 millions (£21 000) au titre du financement d'un programme 'Travail contre rémunération', qui avait été lancé pour atténuer les difficultés économiques rencontrées par les pêcheurs les plus gravement touchés par la pollution qui n'avaient pas été embauchés au titre du programme 'Travail contre rémunération' lancé par la Petron Corporation pour des opérations de nettoyage du Le programme 'Travail littoral. rémunération' lancé par le DSWD, qui a duré entre cinq et sept jours, visait à apporter une aide à un millier de familles, notamment sous la forme d'une amélioration des routes et des systèmes d'assainissement, de production alimentaire et de nettoyage communautaire. Le DSWD a estimé que ces activités accordaient aux familles une source de revenu plus digne que des secours.

La plupart, voire la totalité, des personnes embauchées grâce à cette initiative du Département avaient finalement été dédommagées par le Shipowners' Club et le Fonds de leurs pertes économiques dues à l'interruption de la pêche, interruption que l'on avait estimé avoir duré 12 semaines, et l'on pouvait donc faire valoir que les personnes qui avaient été embauchées dans le cadre du programme 'Travail contre rémunération' du DSWD et qui avaient été dédommagées par le Shipowners' Club et le Fonds avaient reçu des indemnités dépassant leurs pertes effectives.

Le Fonds a normalement pour politique d'effectuer des retenues en cas de gains supplémentaires obtenus à la suite d'un sinistre et les demandeurs sont normalement invités à faire savoir s'ils ont reçu des pouvoirs publics des paiements ou une indemnisation provisoire en relation avec le sinistre. Toutefois, les retenues ne sont normalement pas effectuées pour de petites sommes versées à des particuliers ayant participé aux opérations de nettoyage.

Le Comité exécutif a noté à sa session de juin 2007 que les travaux effectués dans le cadre du programme 'Travail contre rémunération' du DSWD ne concernaient pas les opérations de nettoyage mais des activités présentant un intérêt général pour les communautés locales et que, de l'avis de l'Administrateur, on pourrait faire valoir que les gains obtenus par les personnes engagées par le DSWD auraient dû être déduits des pertes subies par les pêcheurs qui ont participé au programme en question, telles qu'évaluées. Il a cependant été noté que ces retenues n'avaient pas été prises en compte, car à l'époque où il avait été procédé aux évaluations, le Shipowners' Club et le Fonds n'avaient pas connaissance de l'initiative du DSWD et qu'en raison de la situation économique particulière des demandeurs et de la méthode suivie pour évaluer leurs pertes, on ne leur avait pas demandé de déclarer d'éventuels revenus supplémentaires. Le Comité a noté que selon l'Administrateur, la demande présentée par le DSWD au titre des dépenses afférentes au programme 'Travail contre rémunération' n'était pas recevable et il a proposé son rejet au motif que les travaux effectués dans le cadre dudit programme ne concernaient pas directement les opérations de nettoyage ni les mesures de sauvegarde et que les pêcheurs engagés dans le cadre du programme avaient été entièrement dédommagés par le Shipowners' Club et le Fonds de leurs pertes économiques dues à la pollution.

La plupart des délégations ont été d'accord pour dire que malgré les bonnes intentions qui soustendaient ce programme, cette demande d'indemnisation n'était pas recevable parce que le travail accompli au titre de ce programme n'avait aucun rapport avec les opérations de nettoyage ni avec les mesures de sauvegarde. Une délégation a également déclaré que le Fonds ne devrait récupérer aucune des sommes versées à titre d'indemnisation aux pêcheurs ayant participé au programme en question.

Le Comité exécutif a été d'accord avec la conclusion de l'Administrateur selon laquelle la demande du DSWD au titre du programme 'Travail contre rémunération' n'était pas recevable et devait être rejetée.

Demande d'indemnisation pour la perte d'une barge

Une demande d'indemnisation a été soumise pour un montant de PHP5 274 980 (£55 000) pourla perte d'une barge qui a sombré le 20 novembre 2006 alors qu'elle transportait des déchets mazoutés, provenant des opérations de nettoyage, vers une installation d'élimination des hydrocarbures située à Lugait, dans la province de Misamis occidental. Le demandeur a également réclamé PHP720 940 (£7 600) pour la perte de l'équipement qui se trouvait à bord de la barge au moment où celle-ci a sombré. Le demandeur a en outre indiqué qu'à l'époque où la barge a sombré, elle n'était pas couverte par une assurance coque et machine et n'était pas classifiée.

En plus de sa participation aux opérations de nettoyage en mer, les garde-côtes philippins avaient chargé le demandeur de mettre à disposition trois barges devant servir au stockage temporaire des déchets mazoutés, dont l'une était la barge faisant l'objet de la demande, et qu'on avait par la suite chargé le demandeur de transporter les déchets mazoutés de l'île de Guimaras jusqu'à l'installation d'élimination. Les tentatives faites par le demandeur pour obtenir une assurance P&I pour la barge en cause et pour les deux autres barges n'avaient pas abouti mais le demandeur avait réussi par la suite à obtenir de l'Office régional de l'Administration du secteur maritime (MARINA) d'Iloilo les permis nécessaires pour transporter la cargaison dangereuse. Après des contrôles préalables au départ effectués par des représentants du Bureau de la gestion de l'environnement (Environmental Management Bureau, EMB) et par l'entreprise qui avait accepté de recevoir les déchets mazoutés, la barge, chargée d'environ 750 tonnes de déchets mazoutés contenus dans des sacs, était partie pour Lugait le 13 octobre 2006 tractée par un remorqueur et après avoir déchargé sa cargaison à Lugait, l'ensemble remorqueur/barge était revenu à l'île de Guimaras.

Le même ensemble remorqueur/barge a par la suite servi à transporter 750 tonnes de plus de déchets mazoutés et après un contrôle préalable au départ effectué par MARINA et l'entreprise chargée de réceptionner les déchets, le départ pour Lugait a eu lieu le 19 novembre. Le 20 novembre, alors qu'aucune prévision météorologique ne permettait d'escompter du mauvais temps, le remorqueur et la barge s'étaient trouvés confrontés à une mer forte et étant donné qu'il n'y avait pas d'endroit immédiatement disponible pour s'abriter, l'équipage du remorqueur avait décidé de continuer la route en direction de Lugait. Pendant la nuit du 20 novembre, la barge a commencé à donner de la gîte et à embarquer de l'eau de mer et le capitaine du remorqueur a ordonné à son équipage de couper le

câble de remorquage, mais la ligne s'est alors rompue et la barge a coulé à une profondeur d'environ 300 mètres à quelque trois milles marins au large de la côte de la province de Misamis occidental. Lorsque le remorqueur est retourné le lendemain sur les lieux du naufrage, il n'a rien pu récupérer et n'a détecté aucune pollution par hydrocarbures dans la zone.

Les propriétaires de la barge avaient fait valoir que s'il n'avait pas fallu transporter les débris mazoutés entre l'île de Guimaras et Lugait, la barge n'aurait pas eu à affronter le mauvais temps à l'origine de son naufrage et qu'il y avait un lien direct de cause à effet entre la pollution provoquée par le déversement provenant du Solar 1 et la perte de la barge, puisque cette dernière participait aux mesures de nettoyage visant à empêcher ou à minimiser les dommages par pollution. Les propriétaires ont également soutenu qu'ils n'étaient pas responsables de la perte de la barge, que des mesures appropriées avaient été prises pour étudier les conditions météorologiques et maritimes avant que le remorqueur et la barge ne partent pour Lugait, qu'ils avaient à tout moment agi raisonnablement pour assurer le remorquage et que la perte de la barge était une cause directe de la participation de l'entreprise aux opérations de nettoyage et n'était pas due à une nouvelle cause. Les propriétaires de la barge se sont référés au Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 et plus particulièrement au passage où il est dit qu'une indemnisation est en outre versée au titre des pertes ou dommages causés par des mesures raisonnables prises pour prévenir ou limiter la pollution' et que de telles mesures doivent inclure les opérations menées en mer.

Les propriétaires de la barge ont également fait observer que si cette dernière n'avait pas coulé, le Fonds aurait été tenu de payer les frais de traitement des 750 tonnes de déchets mazoutés, qui auraient dépassé la demande présentée pour la perte de la barge, et que le Fonds retirerait donc un bénéfice injuste aux dépens du propriétaire de la barge si celui-ci n'était pas dédommagé de la perte de cette dernière.

L'Administrateur était d'avis que les dommages causés par le naufrage de la barge ne pouvaient être liés à la pollution causée par le sinistre du *Solar 1* que s'ils pouvaient être interprétés comme relevant des 'autres préjudices ou dommages causés par [les mesures de sauvegarde]' au sens de l'article I, paragraphe 6(b) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Puisque dans le texte de cette

disposition on trouve les mots 'causés par', pour que les dommages soient recevables, le demandeur devrait faire la preuve qu'au moment où la mesure de sauvegarde avait été prise, il y avait un lien de causalité suffisant entre la mesure de sauvegarde et la perte ou le dommage ultérieur que cette mesure était censée avoir causé et que pour qu'un tel lien puisse être établi, il faudrait au moins que le demandeur démontre que, au moment où la mesure de sauvegarde avait été prise, il y avait de grandes chances que la barge chargée des débris mazoutés coule pendant le voyage. L'Administrateur était d'avis que cette probabilité n'existait absolument pas et que le naufrage de la barge avait été dû à des conditions météorologiques adverses imprévues et donc, en ce qui concernait la mesure de sauvegarde consistant à éliminer les débris mazoutés, constituait une pure coïncidence. Il n'existait pas à son avis de lien de causalité suffisamment étroit entre la mesure de sauvegarde, c'est-à-dire la décision de transporter les débris mazoutés par barge de l'île de Guimaras jusqu'à Lugait, et la perte subie en raison du naufrage de la barge. L'Administrateur avait reconnu que 's'il n'avait pas fallu' transporter les débris mazoutés de l'île de Guimaras jusqu'à Lugait, la barge ne se serait pas trouvée prise dans le mauvais temps qui avait été à l'origine de son naufrage mais à son avis, le besoin de transporter des débris mazoutés par barge était, selon la terminologie juridique, une condition sine qua non pour que surviennent les dommages, mais ce n'était certainement pas la cause juridiquement pertinente. Pour ces motifs, l'Administrateur a proposé de rejeter la demande.

La majorité des délégations ont souscrit à l'analyse de l'Administrateur et ont reconnu qu'il n'existait pas un lien de causalité suffisamment étroit entre la mesure de sauvegarde et les dommages dus au naufrage de la barge et qu'il y avait donc lieu de rejeter la demande.

Le Comité exécutif a décidé que la demande relative à la perte de la barge n'était pas recevable

Examen de la question par l'Administrateur

Ce sinistre est le premier qui a donné lieu à l'application de l'Accord STOPIA 2006 et au titre duquel le Fonds de 1992 reçoit des remboursements réguliers de la part du Shipowners' Club. Il est toutefois difficile à ce stade de prévoir si le montant d'indemnisation dû en ce qui concerne ce sinistre dépassera le montant de limitation fixé, en vertu de STOPIA 2006, à 20 millions de DTS (£15,8 millions). On ignore donc, à ce

stade, si le Fonds de 1992 sera appelé à verser des indemnités au-delà de ce montant.

15.9 SHOSEI MARU

(Japon, 28 novembre 2006)

Le sinistre

Le navire-citerne japonais *Shosei Maru* (153 tjb) est entré en collision avec le navire de charge coréen Trust Busan (4 690 tjb) à trois kilomètres au large du port de Teshima, dans la mer intérieure de Seto au Japon. Quelque 60 tonnes de fuel-oil lourd et de combustible diesel de soute se sont échappées d'une citerne de charge endommagée et de la citerne à combustible du *Shosei Maru* et se sont déversées dans la mer. Les hydrocarbures restant à bord ont été transférés sur un autre navire. Le *Shosei Maru* a ensuite été remorqué jusqu'au port de Tonosho sur l'île de Shodoshima.

Le Fonds de 1992 et l'assureur du *Shosei Maru*, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club), ont nommé une équipe d'inspecteurs pour superviser les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact potentiel de la pollution sur la pêche et la mariculture.

Impact du déversement

Environ cinq kilomètres de littoral composé de rochers, de galets et de boulets ainsi que des installations portuaires ont été pollués à divers degrés. Les hydrocarbures dérivant sur la mer ont souillé les coques d'un certain nombre de navires de commerce et de bateaux de pêche y compris de ceux se livrant aux opérations de nettoyage. Les hydrocarbures ont également pollué un certain nombre d'exploitations d'élevage d'algues marines en traversant les structures d'appui, souillant les algues qui poussent sur les filets. Les structures d'appui, les bouées, les cordes et les filets ont dû être détruits et remplacés.

Opérations de nettoyage

Le propriétaire du *Shosei Maru* a demandé au Centre de prévention des catastrophes maritimes japonais d'organiser les opérations de nettoyage en faisant appel à un certain nombre d'entrepreneurs privés. La préfecture de Kagawa et plusieurs autorités locales ont également participé aux opérations. Un navire a été déployé pour verser des produits chimiques dispersants sur les hydrocarbures se trouvant dans l'eau.



Shosei Maru: nettoyage d'un quai à bateaux à l'aide d'un canon à eau sous haute pression vaporisant de l'eau chaude et des produits chimiques solvants.

Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées en quatre endroits de la préfecture de Kagawa. Des entrepreneurs privés ont été nommés par le Japan P&I Club pour mener les opérations de nettoyage du littoral au moyen de méthodes essentiellement manuelles consistant à enlever le pétrole en vrac puis à nettoyer les tâches de mazout avec de l'eau sous haute pression. Plusieurs jetées, quais et digues souillés par les hydrocarbures ont été nettoyés au moyen de canons à eau chaude sous haute pression utilisant des produits chimiques solvants.

Applicabilité des Conventions de 1992

Le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,6 millions). Le navire ne relève pas de l'accord STOPIA 2006. Si le montant total des dommages dépasse le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds sera donc tenu de verser la différence entre le montant total évalué et la limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile.

En septembre 2007, le Japan P&I Club a informé le Fonds de 1992 de son intention de constituer un fonds de limitation conformément aux dispositions pertinentes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Demandes d'indemnisation

Les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde ont donné naissance à des demandes de la part du Gouvernement japonais et des autorités régionales et locales, ainsi qu'à des demandes au titre des frais de nettoyage des coques des navires de commerce et des bateaux de pêche amarrés dans les ports de Tonosho et de Kose. Des demandes ont également été reçues pour le remplacement des filets d'élevage d'algues marines pollués par les hydrocarbures et au titre du manque à gagner dû aux dommages subis par les algues.

Des experts ont été nommés par le Japan P&I Club et le Fonds de 1992 pour évaluer les demandes d'indemnisation nées du sinistre. Lorsque les experts auront évalué les demandes, leurs rapports seront soumis au Japan P&I Club et au Fonds de 1992 pour être examinés et approuvés.

Au 31 décembre 2007, 13 demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥653 632 458 (£2,9 millions) présentées au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde prises par le Centre de prévention des catastrophes maritimes et plusieurs entreprises privées avaient été évaluées par le Japan P&I Club et le Fonds de 1992 à ¥608 696 701 (£2,7 millions). Elles ont été réglées par le Japan P&I Club.

Plusieurs associations de pêche exerçant leurs activités dans la zone touchée par le déversement ont soumis des demandes d'un montant total de ¥304 480 561 (£1,4 million) pour pertes et préjudices causés à des exploitations d'élevage d'algues et à d'autres exploitations de pêche ainsi qu'au titre des coûts des mesures prises pour lutter contre la pollution. Les demandes ont été évaluées à ¥270 500 000 (£1,2 million) et ont été réglées par le Japan P&I Club.

Des demandes d'un montant total de ¥11 793 845 (£53 000) ont été soumises par un certain nombre d'administrations locales au titre des dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde. Les demandes en question sont en cours d'évaluation.

Six autres demandes d'un montant total de ¥13 536 861 (£61 000) ont été soumises au titre des dépenses afférentes au nettoyage des coques de navires commerciaux. Ces demandes ont été évaluées par le Fonds et le Club à un montant total de ¥10 332 801 (£46 000). L'une de ces demandes a été réglée par le Japan P&I Club à hauteur de ¥616 890 (£3 000).

15.10 VOLGONEFT 139

(Fédération de Russie, 11 novembre 2007)

Le sinistre

Le 11 novembre 2007, le navire-citerne

Volgoneft 139 (3 463 tjb, construit en 1978), immatriculé en Russie, s'est brisé en deux dans le détroit de Kerch qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Le navire-citerne se trouvait au mouillage lorsqu'une forte tempête a produit des vagues atteignant six mètres. La section arrière du navire est restée à la surface avant de s'échouer à terre. La section avant du navire a coulé.

Il semblerait que le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil et l'on estime qu'entre 1 200 et 2 000 tonnes de fuel-oil se sont échappées au moment du sinistre. Les articles de presse ont indiqué que les 13 membres de l'équipage du navire-citerne avaient été sauvés.

Il a également été signalé que trois autres navires qui transportaient du soufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* et *Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre.

Opérations de nettoyage et interventions

Selon les comptes rendus que les medias ont donnés du sinistre, quelque 50 kilomètres de côtes ont été touchées par les hydrocarbures, aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine. La côte de la péninsule de Taman, la pointe de Tuzla ainsi que celle de Chushka et les plages situées à proximité des villages de Ilyich et de Priazovskii auraient été





Volgoneft 139: opérations d'enlèvement des hydrocarbures de la section avant du Volgoneft 139

en grande partie polluées par les hydrocarbures. Un centre commun de crise a été mis sur pied afin de coordonner les interventions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine et il semblerait que des mesures aient été prises afin de contenir et de récupérer les hydrocarbures en mer. Il semblerait que les opérations de nettoyage de la côte de la Fédération de Russie aient été menées par l'armée russe sous le contrôle du premier ministre, M. Viktor Soubkov.

De lourdes pertes ont été signalées parmi la population d'oiseaux, soit plus de 30 000, et un représentant de la fondation Sea Alarm, organisme environnemental qui a son siège en Belgique, s'est rendu en Russie pour tenter de participer aux efforts de remise en état de la faune et de la flore.

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

La Fédération de Russie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, tandis que l'Ukraine est uniquement partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le propriétaire du navire et son assureur

Le navire appartenait à JSC Volgotanker et avait une assurance de protection et d'indemnisation auprès d'Ingosstrakh (Fédération de Russie). Il semblerait que la couverture d'assurance P&I du propriétaire soit limitée à US\$5 millions (£2,5 millions). Si cette information est exacte, la couverture d'assurance serait nettement inférieure à la limite minimale prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit 4,51 millions de DTS (£3,6 millions). Le navire n'était pas assuré par l'un des clubs P&I de l'International Group of P&I Clubs et l'accord STOPIA n'est donc pas applicable.

On ignore si une procédure en limitation a été engagée par le propriétaire du navire.

15.11 HEBEI SPIRIT

(République de Corée, 7 décembre 2007)

Le sinistre

Le navire-citerne *Hebei Spirit* (146 848 tjb), battant pavillon de Hong Kong, a été heurté par le ponton-grue *Samsung N°1* alors qu'il était au mouillage à environ 5 milles au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée. Le ponton-grue était tracté par deux remorqueurs (le

Samsung N°5 et le Samho T3) lorsque le câble de remorquage s'est rompu. Les conditions météorologiques étaient mauvaises et, selon les informations reçues, le ponton-grue a dérivé et a percuté le navire-citerne, dont il a perforé trois des citernes à cargaison bâbord.

Le Hebei Spirit était chargé d'environ 209 000 tonnes de pétrole brut de quatre types différents. En raison des conditions météorologiques peu clémentes, les réparations des citernes perforées n'ont pu être achevées que quatre jours plus tard. Dans l'intervalle, l'équipage du Hebei Spirit s'est efforcé de freiner le déversement de la cargaison qui s'échappait par des perforations dans le citernes endommagées en faisant donner de la bande au navire et en effectuant des transferts de cargaison entre les citernes. Toutefois, le navire-citerne étant chargé presque à plein, la marge de manœuvre était étroite. Par suite de la collision, une quantité totale de 9 400 tonnes d'hydrocarbures (un mélange d'Iranian Heavy, d'Upper Zakum et de Khafji) s'est déversée dans la mer. Le reste des hydrocarbures se trouvant dans les citernes endommagées a été transféré dans d'autres citernes à bord et sur un autre navire. Le Hebei Spirit a ensuite été remorqué jusqu'au port de Taean, au sud ouest de Séoul.

Le Fonds de 1992 et l'assureur du Hebei Spirit,

l'Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) ont nommé une équipe d'experts maritimes pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur l'incidence potentielle de la pollution sur la pêche, la mariculture et le tourisme.

Impact du déversement

Environ 200 kilomètres de littoral, composé de rochers, de galets et de boulets, ainsi que des plages aménagées et des installations portuaires ont été pollués à divers degrés. De très nombreux navires de commerce et de pêche ont été souillés. Les hydrocarbures ont également touché un grand nombre d'installations de mariculture, y compris des exploitations d'élevage d'algues et de mollusques et crustacés, en traversant les structures d'appui et en souillant les bouées, les cordes, les filets et les produits.

Opérations de nettoyage

Le Service national coréen des garde-côtes, au sein du Ministère des affaires maritimes et de la pêche, est chargé de l'ensemble des interventions de lutte contre la pollution marine dans les eaux relevant de la juridiction de la République de Corée et il a mis en place le plan directeur national de prévention des catastrophes pour garantir une intervention appropriée en cas de déversement d'hydrocarbures dans le milieu marin.



Hebei Spirit: des milliers de travailleurs, y compris de nombreux bénévoles, ont participé aux opérations de nettoyage



Hebei Spirit: environ 200 kilomètres de littoral ont été contaminés

Un certain nombre de navires du Service des gardecôtes et de la marine de guerre ont été déployés pour procéder aux opérations de nettoyage en mer.

Les opérations de nettoyage à terre ont été menées en plusieurs points de la côte de la province de Taean. Les garde-côtes coréens ont confié les opérations de nettoyage du littoral au total à 18 entreprises de nettoyage agréées. Des pêcheurs, des cadets de l'armée de terre et de la marine ainsi que plusieurs milliers de bénévoles provenant de toute la Corée ont participé aux opérations de nettoyage, qui devraient se prolonger durant l'année 2008.

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

La jauge du *Hebei Spirit* étant supérieure à 140 000 tjb, le montant de limitation applicable au propriétaire du navire est le maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS (£69 millions). Le montant total disponible aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de DTS (£156 millions).

Demandes d'indemnisation

On s'attend à recevoir des demandes au titre des opérations de nettoyage menées aussi bien en mer qu'à terre.

La région compte une forte densité d'installations de mariculture et d'aquaculture ainsi que de nombreuses entreprises de pêche de capture. On s'attend donc à ce que des demandes d'indemnisation soient soumises dans les secteurs de la pêche et de la mariculture.

Le littoral touché est également connu comme étant l'une des destinations touristiques favorites des habitants de la région métropolitaine de Séoul, avec environ 21 millions de visiteurs par an, et se caractérise par un nombre élevé de petits établissements touristiques. On s'attend donc également à ce que des demandes soient déposées dans le secteur touristique.

Il semble possible que le montant total des demandes recevables dépasse le montant de limitation applicable au *Hebei Spirit* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1992 soit tenu de verser des indemnités au titre de ce sinistre.

ANNEXES



ANNEXE I

STRUCTURE DES FIPOL

ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

12ème session extraordinaire et 12ème session

Président: M. Jerry Rysanek (Canada) Vice-Présidents: M. Seiichi Ochiai (Japon)

M. Edward K. Tawiah (Ghana)

COMITÉ EXÉCUTIF

36ème à 38ème sessions

Président: M. John Gillies (Australie)

Vice-Président: M. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabon)

Allemagne Danemark Lituanie
Australie Espagne Malaisie
Bahamas France Pays-Bas
Cameroun Gabon Singapour
Canada Japon Turquie

39ème session

Président: M. John Gillies (Australie)

Vice-Président: M. Léonce Michel Ogandaga Agondjo (Gabon)

Allemagne Inde Pays-Bas Australie Italie Qatar

BahamasJaponRépublique de CoréeDanemarkLituanieRoyaume-UniGabonMalaisieVenezuela

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971

composé de tous les États ayant été à un moment quelconque membres du Fonds de 1971

21ème et 22ème sessions

Présidente: Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal)

Vice-Président: M. David J.F. Bruce (Îles Marshall)

ASSEMBLÉE DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

3ème session

Président: M. Giancarlo Olimbo (Italie)

Vice-Présidents: Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark)

M. Yukio Yamashita (Japon)

SECRÉTARIAT COMMUN

Administrateur: M. Willem Oosterveen

Administrateur adjoint/Conseiller technique: M. Joe Nichols (jusqu'au 17 août 2007)

> Conseiller juridique: M. Nobuhiro Tsuyuki Mme Jill Martinez

Assistante personnelle de l'Administrateur: 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 (jusqu'au 23 novembre 2007)

Mme Chiara Della Mea Chargée des demandes d'indemnisation: 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 (jusqu'au 19 juillet 2007)

Chargé de la gestion des bureaux: M. Modesto Zotti

Responsable de l'informatique: M. Johann Spies (jusqu'au 11 mai 2007)

> M. Stuart Colman (à compter du 23 juillet 2007) Assistante comptable: Mme Elisabeth Galobardes (en congé sans solde)

Mme Kathy McBride (temporaire)

Assistante comptable: Mme Patricia Morgan (jusqu'au 30 avril 2007)

Mme Paloma Scolari de Oliviera (à compter du

1er août 2007)

Auxiliaire de bureau: M. Laurent Tresse (jusqu'au 30 juin 2007) M. Paul Davis (à compter du 1er août 2007)

Mme Alexandra Hardman Réceptionniste/Assistante aux voyages:

Chef du Service des relations extérieures

et des conférences: Mme Catherine Grey

Chargée de l'information: Mme Stéphanie Mulot (jusqu'au 19 juillet 2007)

Responsable de la traduction espagnole: Mme Natalia Ormrod Mme Françoise Ploux Responsable de la traduction française: Responsable de la traduction française: Mme Aurélie Chollat

Responsable des conférences: Mme Victoria Turner

Responsable des conférences: Mme Christine Geffert (temporaire) Responsable des publications: M. Jonathan North (jusqu'au 8 juin 2007)

COMMISSAIRE AUX COMPTES DU FONDS DE 1971, DU FONDS DE 1992 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. Maurice Jaques (Canada) M. Mendim Me Nko'o (Cameroun) M. Reinhard Renger (Allemagne) M. Wayne Stuart (Australie) 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 FIPOL POUR 2006

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes V à VIII, XI à XIV et XVI 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, ainsi que de ceux du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour l'année close le 31 décembre 2006, tels qu'approuvés par la 22ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971, par la 12ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992 et par la 3ème session de l'Assemblée du Fonds complémentaire.

DÉCLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les extraits des états financiers reproduits aux annexes V à VIII, XI à XIV et XVI 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, ainsi que de ceux du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour l'année close le 31 décembre 2006.

Le Directeur pour le Contrôleur et vérificateur général National Audit Office du Royaume-Uni **G Miller**

le 31 janvier 2008

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 2006

TABLE DES MATIÈRES

- RÉSUMÉ ANALYTIQUE
- CONSTATATIONS DÉTAILLÉES
 - Questions financières
 - Recettes et dépenses
 - Actif et passif
 - Normes comptables
 - Questions de gestion financière
 - Amélioration du système comptable (FundMan)
 - Commissions de gestion du Secrétariat
 - Gestion des résultats
- SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE 2005
- REMERCIEMENTS
- ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE
- ANNEXE II: DIFFÉRENCES ENTRE LES NORMES IPSAS ET UNSAS

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble de la vérification

- Nous avons vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément au Règlement financier et aux normes communes d'audit adoptées par le Groupe des vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi qu'aux normes internationales d'audit. J'ai présenté une opinion et un rapport distincts au sujet des états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ainsi qu'une opinion au sujet de ceux du Fonds complémentaire.
- 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 2006.
- 3 Les observations et recommandations découlant de l'audit sont résumées ci-après. Une analyse plus détaillée des questions essentielles figure dans la section du rapport intitulée 'Constatations détaillées'.

Principales conclusions et recommandations

Questions financières

Les constatations détaillées du présent rapport contiennent des observations sur la situation financière du Fonds. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2006, le Fonds de 1971 a enregistré un déficit des recettes par rapport aux dépenses (non compris les remboursements aux contributaires des disponibilités des fonds des grosses demandes d'indemnisation) de £463 025, contre un excédent des recettes de £669 740 en 2005. Ce déficit s'explique par une augmentation sensible des demandes d'indemnisation et des dépenses liées à ces demandes, principalement au titre des fortes indemnités versées à la suite du sinistre du *Pontoon 300* (£276 289) et par le fait qu'il n'y a pas eu de contributions mises en recouvrement en 2006.

- Dans l'ensemble, nous avons constaté que les contrôles financiers internes fonctionnaient de manière efficace dans chaque domaine de la comptabilité que nous avons vérifié, ce qui, allié à l'assurance obtenue dans le cadre de vérifications détaillées, nous a fourni suffisamment de preuves fiables pour appuyer notre opinion d'audit.
- Nous avons examiné la nécessité d'harmoniser le Règlement financier du Fonds avec les exigences des Normes comptables internationales pour le secteur public (IPSAS). Nous avons souligné les principaux changements qui intéressent les comptes du Fonds et recommandé au Secrétariat d'élaborer un plan de mise en œuvre concernant les domaines mis en lumière dans le rapport et de demander ultérieurement l'approbation du Conseil d'administration pour les modifications à apporter au Règlement financier du Fonds.

Questions de gestion financière

- 7 À côté des opérations nécessaires pour vérifier les états financiers, nous avons analysé les principaux domaines sur lesquels ont porté les opérations du Secrétariat et fourni des directives et un soutien au Secrétariat selon que de besoin.
- En 2006, le Fonds a modernisé son système comptable (FundMan) afin d'améliorer l'accès aux données et le contrôle et l'interrogation de ces données, ainsi que les possibilités d'assistance informatique. Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné la gestion des projets, l'intégrité des données et l'accès à ces données, ainsi que le contrôle des entrées en rapport avec cette amélioration. Indépendamment de certaines questions de détail concernant les contrôles d'accès, qui ont été signalées séparément à l'Administration, nous nous sommes assurés que le projet avait été exécuté convenablement, que les données demeuraient intactes et que le nouveau système se prêtait à un plus large contrôle de l'information financière, qui peut désormais bénéficier d'un appui extérieur.
- Nous avons noté que le Secrétariat ne tient pas de relevé du temps que les membres de son personnel consacrent à différentes activités. Nous avons recommandé au Secrétariat d'envisager les avantages qu'il y aurait à pouvoir calculer le temps effectif consacré à des domaines d'activité particuliers.
- Nous avons également vérifié le suivi des recommandations formulées dans notre rapport d'audit pour l'exercice 2005 et avons pu confirmer que le Secrétariat avait pris des dispositions pour appliquer toutes les recommandations qui y figuraient.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Questions financières

Recettes et dépenses

Au cours de l'exercice 2006, le Fonds de 1971 a signalé un déficit d'exploitation de £376 833 pour le fonds général, ce qui contraste avec l'excédent de £357 859 enregistré en 2005. Cela s'explique par un accroissement des dépenses liées aux demandes d'indemnisation et par le fait qu'il n'y a pas eu de contributions mises en recouvrement au cours de l'exercice. 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 £463 025 pendant l'exercice (excédent de £669 740 en 2005, non compris les remboursements aux États Membres).

Recettes provenant des contributions

12 Le Fonds de 1971 n'a pas mis en recouvrement de contributions exigibles en 2006. Les seuls versements ont porté sur des contributions pour l'année précédente qui ont été annulées en 2006 (£2 965). Il n'y a pas eu au cours de l'exercice de remboursements de contributions à la suite de la clôture d'un fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Divers

13 Les recettes inscrites en 2006 dans cette rubrique se sont élevées à £455 420 (£1 231 605 en 2005). Les intérêts sur les placements se sont élevés à £431 518, soit une diminution de 36 % par rapport à l'exercice précédent, ce qui s'explique essentiellement par la réduction très sensible du solde des disponibilités à placer. 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 de la comptabilité d'exercice lorsque les intérêts deviennent exigibles.

Dépenses liées au Secrétariat

14 Les dépenses du Secrétariat se sont chiffrées à £290 640, ce qui représente une réduction par rapport au chiffre de £337 500 pour 2005. Ce montant comprend essentiellement la commission de gestion fixée comme convenu à £275 000 à payer au Fonds de 1992, soit environ 8 % des dépenses engagées par le Fonds de 1992 pour le fonctionnement du Secrétariat commun. Ce montant a été communiqué au Conseil d'administration du Fonds de 1971 et à l'Assemblée du Fonds de 1992, qui l'ont approuvé. Le caractère régressif des commissions traduit la réduction progressive de la charge de travail du Fonds de 1971 pendant sa liquidation.

Demandes d'indemnisation et dépenses liées à ces demandes

- Le montant des sommes versées par le Fonds de 1971 en 2006 à titre d'indemnisation a nettement augmenté: les sommes versées ont en effet atteint un total de £224 052, contre £15 764 en 2005. Cela s'explique par les versements effectués au titre du *Pontoon 300*, qui ont atteint £224 052 (£0 en 2004).
- Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation, qui correspondent essentiellement aux honoraires de spécialistes et de juristes, ont doublé au cours de l'exercice, atteignant £400 788 (£208 601 en 2005). Cette augmentation des dépenses correspond à une recrudescence d'activité liée au sinistre du *Pontoon 300* et au fonds général. S'agissant du fonds général, cette augmentation traduit le fait que plusieurs fonds des grosses demandes d'indemnisation, qui doivent encore faire face à quelques dépenses, ont été clos, et que ces dépenses sont désormais à la charge du fonds général.

Actif et passif

- 17 Les liquidités du Fonds de 1971 s'élevaient à £11 666 191 au 31 décembre 2006, contre £12 301 681 pour l'exercice précédent. Cette réduction traduit le déficit des recettes par rapport aux dépenses, constaté au cours de l'exercice.
- 18 Le montant des arriérés de contributions mises en recouvrement est tombé de £368 769 en 2005 à £328 558 en 2006. Bien que la proportion des arriérés de contributions demeure faible en pourcentage, nous continuerons à encourager tous les États Membres à aider les FIPOL à obtenir des contributaires qu'ils versent les sommes dont ils sont redevables dans leurs États respectifs et le Fonds à continuer à s'employer activement à obtenir le règlement des sommes impayées.
- 19 Le solde du compte des contributaires a légèrement diminué, tombant de £2 024 968 en 2005 à £1 836 738 en 2006. Ce solde représente les montants détenus par le Fonds sous forme de soldes créditeurs en attendant leur affectation ultérieure pour de nouvelles mises en recouvrement ou demandes de remboursement. Cette réduction est en accord avec les montants restitués aux contributaires au cours de l'exercice.

Passif éventuel

- 20 Le tableau III des états financiers rend compte du passif éventuel du Fonds de 1971, qui est défini dans les principes comptables comme toutes les demandes d'indemnisation avérées ou susceptibles d'être présentées à l'encontre du Fonds de 1971 ainsi que l'estimation des dépenses liées à ces demandes pour l'exercice à venir. Au 31 décembre 2006, le passif éventuel était évalué à £39 155 000.
- Ce passif devra être compensé par la mise en recouvrement de nouvelles contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation. Au 31 décembre 2006, le fonds des grosses d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos* avait un solde de £2 908 808, mais un passif éventuel déclaré de £30 410 000. Cela représente une réduction importante par rapport à 2005 (£90 320 000). Pendant l'année 2006, le niveau des paiements des indemnités a augmenté après le retrait d'une action en justice contre le Fonds. À la clôture de l'exercice, toutes les demandes d'indemnisation recevables avaient été évaluées et il n'y avait plus lieu de disposer d'une importante réserve pour couvrir le coût d'actions en justice. Le passif éventuel du *Pontoon 300* a été ramené de £49 050 000 en 2005 à £235 000 en 2006.

Autres questions financières: fraude, fraude présumée ou blanchiment d'argent

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 la vérification pour l'exercice 2006.

Adoption des Normes comptables internationales pour le secteur public (IPSAS)

- 23 Le Fonds continue de fournir des états financiers présentés de façon satisfaisante et dans les délais prévus, appuyés par des registres comptables bien tenus et conformes à son Règlement financier. Dans le cadre de notre examen, nous avons vérifié que le Fonds observait les Normes comptables du système des Nations Unies (UNSAS), qui demeuraient applicables. L'annexe II contient un aperçu des différences importantes entre les normes IPSAS et UNSAS et de l'impact que pourrait avoir pour le Fonds un changement des normes comptables.
- 24 En juillet 2006, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution dans laquelle elle approuvait l'adoption des normes IPSAS d'ici 2010 en tant que normes comptables du système des Nations Unies. Il est probable qu'au-delà de cette date, les Normes comptables du système des Nations Unies (UNSAS) seront progressivement abandonnées.
- 25 Les normes IPSAS sont des normes comptables généralement acceptées, de haute qualité, établies de manière indépendante, complètes et appuyées par des gouvernements, des sociétés comptables spécialisées et des organisations internationales. Ces normes correspondent aux meilleures pratiques internationales pour l'établissement des comptes dans le secteur public et non pour des organisations commerciales. Ces normes sont publiées par le Conseil des normes comptables internationales du secteur public, organe permanent de la Fédération internationale des experts comptables. On trouvera à l'annexe II du présent document des renseignements concernant les principales différences entre les normes UNSAS et IPSAS.
- 26 Voici quelques-uns des avantages liés à l'adoption des normes IPSAS:
 - Amélioration de la gestion et de la transparence pour l'ensemble de l'actif et du passif;
 - Amélioration du caractère complet et cohérent des informations concernant les dépenses et les recettes: et
 - Amélioration de la cohérence et de la comparabilité des états financiers sur la durée et d'une organisation à l'autre.
- 27 Voici quelles en seraient quelques-unes des incidences sur la comptabilité et les états financiers du Fonds:
 - Comptabilisation des dépenses sur la base du principe d'exécution, qui est plus restrictif que le principe d'engagement actuellement appliqué. Selon le principe d'exécution, les dépenses sont comptabilisées sur la base des biens ou des services effectivement reçus pendant la période comptable.

- Modification de la base de comptabilisation des recettes en faveur de la comptabilité d'exercice intégrale, selon laquelle toutes les recettes sont comptabilisées lorsqu'elles sont dues plutôt que lorsqu'elles sont effectivement reçues.
- Pleine comptabilisation du passif lié au paiement des indemnités dues aux membres du personnel (congés annuels et primes de rapatriement, par exemple).
- Comptabilisation et amortissement du capital fixe (mobilier et équipement, par exemple).
- L'application du système IPSAS à la comptabilité et à l'établissement des états financiers nécessiterait une analyse des systèmes financiers actuels afin de veiller à ce que les informations sur le capital fixe, l'amortissement, les indemnités auxquelles ont droit les membres du personnel et la comptabilisation des recettes et des dépenses soient exhaustives, suffisamment fiables et soient consignées avec exactitude.
- 29 Par ailleurs, afin de faciliter la concordance entre les résultats financiers budgétisés et effectifs, les méthodes de budgétisation devront être modifiées afin de répondre à la notion de comptabilité d'exercice. Les modifications n'entraîneront pas de dépenses supplémentaires, mais changeront seulement le moment où elles interviendront (besoins de financement) et se diviseront en deux catégories:
 - Différences comptables dans le temps, sans modification des besoins de financement, c'est-à-dire comptabilisation des avoirs et de leur amortissement ultérieur pendant leur durée de vie économique et adoption du principe d'exécution pour les dépenses.
 - Domaines dans lesquels un financement pourrait être nécessaire plus tôt qu'il ne le serait en vertu des normes UNSAS. Cela découle principalement de la nécessité de comptabiliser et de provisionner les engagements de l'Organisation, par exemple en comptabilisant pleinement les obligations liées aux indemnités auxquelles ont droit les membres du personnel.
- 30 Les dispositions financières actuelles, en particulier celles qui s'appliquent au report de crédits budgétaires pour des engagements non liquidés pendant une période de 24 mois, devront être examinées et alignées sur les normes IPSAS lorsque ces normes seront applicables. Conformément à l'article 17 du Règlement financier, tous les amendements au Règlement financier nécessiteront l'approbation du Conseil d'administration.
- Enfin, l'adoption des normes IPSAS exigera que le personnel soit formé à l'application de ces nouvelles normes, aux modifications apportées au système de gestion financière et à toutes les nouvelles méthodes de gestion.

Recommandation 1: Nous recommandons au Secrétariat de soumettre au Conseil d'administration une proposition d'ici sa session ordinaire de 2008 en vue de l'adoption de principe des normes IPSAS par le Fonds à compter de 2010. Cette proposition devrait être accompagnée d'un plan d'action provisoire apportant des précisions sur les tâches indispensables, parmi lesquelles devraient figurer une analyse initiale d'impact, l'examen d'autres pratiques de budgétisation, les incidences sur le Règlement financier et l'impact sur le système financier.

Questions de gestion financière

Contrôles internes

Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes du Fonds mis en place par l'équipe de gestion 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.

Amélioration du système comptable (FundMan)

En 2006, le système comptable du Fonds a été amélioré et le nouveau système a été utilisé à compter du 1er janvier 2006. Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les aspects ci-après de cette amélioration du système:

- Gestion des projets;
- Intégrité des données; et
- Contrôle d'accès et d'entrée.

Gestion des projets

Nous avons examiné les documents justificatifs soumis par le client concernant cette amélioration et constaté que, même si des dispositifs d'évaluation des risques et de configuration des systèmes avaient été mis en place, les procès-verbaux des réunions des équipes de projet n'étaient pas toujours complets et ne rendaient pas toujours clairement compte des progrès enregistrés. Par ailleurs, bien que l'on connaisse le coût du matériel et des consultants, il n'a pas été établi pour chaque projet un budget comprenant le coût afférent au temps des membres du personnel. Sans un budget adéquat, le Secrétariat ignore le coût réel de l'amélioration et n'est pas en mesure de suivre l'état d'avancement du projet par rapport à son coût budgétisé. Le suivi des projets en fonction du budget est un puissant instrument pour garantir le contrôle des coûts et le dépistage des dépassements éventuels. Cela contribue à son tour à améliorer la qualité des informations financières dont dispose l'équipe de gestion et lui permet de réagir et de tirer des enseignements de ces informations.

Recommandation 2: Nous recommandons au Secrétariat d'établir des budgets indiquant le temps consacré par les membres du personnel à l'exécution d'un projet afin de garantir que tous les coûts des décisions qui s'y rattachent peuvent être évalués et contrôlés. Cela permettra également à l'équipe de projet de veiller à ce que le travail soit effectué dans les délais prévus et dans les limites du budget.

Intégrité des données

- Les données comptables n'ont pas été transférées à un nouveau système, mais l'application utilisée pour accéder aux données et en tirer parti a été modifiée. Il était donc indispensable que nous confirmions que le nouveau système de comptabilité présentait les mêmes données correctement et nous avons à cet effet analysé en détail le travail effectué par le client. Nous avons conclu que les résultats du travail effectué constituaient une garantie suffisante que l'amélioration du système n'avait pas entaché le contenu de la banque de données. Par ailleurs, les vérifications effectuées ont montré que le nouveau logiciel d'interface était satisfaisant car il traitait et présentait les informations contenues dans la base de données de la même manière que le système antérieur, mais avec une plus grande souplesse d'utilisation, ce qui permettait d'avoir plus largement recours aux informations liées à la gestion.
- En dernier lieu, l'amélioration du système et toutes les informations ou programmations connexes ont été accompagnées de toute la documentation requise. Tout fournisseur de services informatiques peut désormais mettre à disposition un service d'assistance pour le système, ce qui représente une amélioration sensible, étant donné qu'auparavant le Fonds dépendait uniquement du chargé de l'informatique sur le plan interne. Les FIPOL ont désormais un contrat de maintenance avec une société de logiciel offrant un service d'assistance pour le système FundMan amélioré.

Contrôle d'accès et d'entrée

- Nous avons vérifié les contrôles mis en place dans le cadre du système FundMan et avons constaté qu'ils étaient efficaces et s'accompagnaient de nombreux contrôles prédéfinis pour identifier les usagers et les autoriser à accéder au système. La vérification séparée de toutes les entrées de données par la chargée des finances avant leur affichage constitue aussi un puissant instrument de prévention et de détection.
- Aucune information concernant les paiements n'est enregistrée dans le système ou extraite du système, et les contrôles appliqués aux données fixes sont adéquats. Concernant l'accès de certains usagers, nous avons signalé à l'administration quelques points de détail au sujet desquels certaines améliorations pourraient être faites, mais qui sont sans effet sur notre avis.

Commissions de gestion du Secrétariat et gestion des projets

Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné la méthode utilisée pour fixer les commissions de gestion du Fonds, y compris la possibilité que le Secrétariat contrôle le temps que les membres du personnel consacrent à des projets particuliers et à l'administration des différents Fonds. Étant donné que cet examen concerne le Secrétariat plutôt que seulement le Fonds de 1971, il est pleinement rendu

- compte de notre examen et de nos recommandations dans le rapport complet sur le Fonds de 1992 de 2006.
- 40 À l'issue de cet examen, nous avons conclu que le Secrétariat devrait analyser les avantages qu'il trouverait à pouvoir comptabiliser et contrôler le temps que les membres du personnel consacrent à des projets et aux activités du Fonds, ce qui permettrait de connaître le coût exact des projets et contribuerait à en améliorer le contrôle.
- Dans notre rapport sur le Fonds de 1992, nous avons également félicité le Secrétariat des progrès accomplis en vue de l'adoption d'un système de gestion des résultats, dont nous attendons qu'il soit opérationnel en 2007 et que nous nous proposons d'examiner lors de notre vérification de 2007.

SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE 2005

Dans le cadre de nos responsabilités en tant que vérificateurs externes, nous rendons régulièrement compte au Conseil d'administration de la suite donnée par l'équipe de gestion aux recommandations de l'année précédente. Cela permet de fournir au Conseil d'administration l'assurance que des mesures appropriées sont prises en réponse à nos recommandations.

Compte des contributaires

En 2005, nous avions constaté qu'une somme de près de £1 million était due à un contributaire par les Fonds (Fonds de 1971: £487 209 et Fonds de 1992: £509 071). Cette somme n'avait pas été remboursée étant donné que le contributaire était une coentreprise de deux compagnies pétrolières et avait cessé d'exister. Nous avions recommandé au Secrétariat d'examiner la situation et de rembourser le solde dû. Compte tenu de la suite des événements, nous avons conclu que le Fonds avait tenté de rembourser les sommes dues, mais que les négociations avec les sociétés en cause n'avaient que peu progressé. Nous encourageons le Secrétariat à poursuivre ses efforts en vue de rembourser le solde créditeur.

Possibilité de récupérer les arriérés de contributions

44 En 2005, nous avions aussi recommandé au Secrétariat de procéder à une analyse de la possibilité de récupérer tous les arriérés de contributions (article 11.5 du Règlement financier). Nous sommes en mesure de confirmer que le Secrétariat a effectivement procédé à cette analyse en 2006, à la suite de quoi un montant de £2 965 a été passé par profits et pertes au cours de l'exercice 2006, et nous approuvons le raisonnement qui a amené le Secrétariat à prendre cette décision.

Autres recommandations de l'exercice précédent

- Les autres aspects du suivi de nos recommandations de l'exercice précédent concernent l'administration de tous les Fonds par le Secrétariat et figurent dans notre rapport de 2006 sur le Fonds de 1992:
 - Sélection des fournisseurs de services
 - Bureaux des demandes d'indemnisation
 - Registre de déclarations de prise d'intérêts
 - Gestion des risques

REMERCIEMENTS

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.

ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE

Portée et objectifs de la vérification

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 2006 ont été vérifiés conformément à l'article 14 du Règlement financier. 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 2006 et s'ils avaient été convenablement établis conformément au Règlement financier.

Normes de vérification

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes internationales d'audit (ISA) publiées par l'International Auditing et 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

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 jugés 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 existantes ou de toutes les améliorations possibles.

La vérification a également comporté un examen ciblé au cours duquel tous les aspects pertinents 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 au règlement financier pertinent et aux directives des organes directeurs et que les comptes vérifiés reflétaient bien la situation.

ANNEX II: PRINCIPALES DIFFÉRENCES ENTRE LES NORMES UNSAS ET IPSAS QUI ONT UNE INCIDENCE SUR LES FIPOL

UNSAS	IPSAS	Incidence
1 Une méthode de comptabilité d'exercice modifiée analogue à la comptabilité de gestion est utilisée.	Une méthode de comptabilité d'exercice intégrale est utilisée.	Le bilan établi selon les normes IPSAS comporte un plus grand nombre de rubriques actif et passif que celui établi selon les normes UNSAS.
2 Le coût des biens d'équipement est comptabilisé dans les dépenses dans l'état des recettes et des dépenses, au moment de l'achat de ces biens.	Le coût des biens d'équipement est capitalisé et inscrit dans le bilan au moment de leur achat. Le coût initial est ensuite réparti sur la durée de vie utile du bien considéré (coût d'amortissement).	 Diminution des dépenses comptabilisées et augmentation des actifs comptabilisés. Une réserve devra être constituée au moment de la comptabilisation initiale des biens d'équipements existants.
3 Les avantages acquis des membres du personnel au titre de la prime de rapatriement et des congés annuels sont signalés dans une note accompagnant les états financiers.	 Les obligations liées aux avantages des membres du personnel sont pleinement comptabilisées et inscrites au chapitre des dépenses. 	 Augmentation des dépenses budgétisées et accroissement du passif dans les mêmes proportions.
4 Les dépenses comptabilisées correspondent aux décaissements et aux engagements non réglés.	 Comptabilisation des dépenses en fonction des biens et des services reçus (principe d'exécution). 	Abaissement des dépenses comptabilisées, tous les engagements non réglés de l'exercice n'étant pas comptabilisés comme des dépenses.
5 Établissement du budget sur la base des décaissements.	Établissement du budget sur la base de la comptabilité d'exercice.	Modification de la teneur et de la présentation du budget par l'adoption de la comptabilité d'exercice, ou par une harmonisation des deux méthodes.

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 2006 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, qui comprennent les états I à VI, les tableaux I à III et les notes correspondantes du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2006. L'Administrateur est chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers sur la base de 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, tel que je le juge approprié dans les circonstances. 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 2006, 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 se rapportant aux 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 14 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 27 juin 2007

ANNEXE V

FONDS GÉNÉRAL

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2006

	2006 £	£	2005 £	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions auxquelles il a été renoncé	(2 283)		-	
Montant total des contributions		(2 283)		-
Divers				
Autres recettes	-		2 789	
Virement effectué à partir du FGDI de l'Aegean Sea	-		132 467	
Virement effectué à partir du FGDI du Keumdong N°5	ī -		169 762	
Virement effectué à partir du FGDI du Sea Empress	-		120 417	
Virement effectué à partir du FGDI du Nakhodka	-		130 833	
Intérêts sur les arriérés de contributions	27 013		2 023	
Moins les intérêts sur les arriérés de contributions				
auxquels il a été renoncé	(3111)		-	
Intérêts sur les placements	200 538		269 566	
Total divers		224 440		827 857
MONTANT TOTAL DES RECETTES		222 157		827 857

DÉPENSES			
Dépenses du Secrétariat Dépenses engagées	290 64	0	337 500
Demandes d'indemnisation Indemnisation		-	-
Frais afférents aux demandes d'indemnisation			
Honoraires	308 296	130 552	
Frais de voyage	-	1 860	
Divers	64	86	
Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation	308 35	0	132 498
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	598 99	0	469 998
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses Solde reporté: 1er janvier	(376 83 5 249 49	· ·	357 859 4 891 635
Solde au 31 décembre	4 872 66	1	5 249 494

ANNEXE VI

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION FONDS DE 1971: COMPTES DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Niss	sos Amorgos	Visi	abella
	2006 £	2005 £	2006 £	2005 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions auxquelles il a été renoncé	-	-	(682)	-
Montant total des contributions	-	-	(682)	-
Divers				
Intérêts sur les placements	119 181	143 795	2 487	3 324
Total divers	119 181	143 795	2 487	3 324
MONTANT TOTAL DES RECETTES	119 181	143 795	1 805	3 324
	,			
DÉPENSES				
Indemnisation/ Prise en charge financière	_	15 764	_	_
Honoraires	21 482	34 873	16 351	-
Frais de voyage	2 293	-	-	-
Divers	24	48	51	-
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	23 799	50 685	16 402	-
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	95 382	93 110	(14 597)	3 324
Solde reporté: 1er janvier	2 813 426	2 720 316	73 396	70 072
Solde au 31 décembre	2 908 808	2 813 426	58 799	73 396

	Pontoon 300
2006 £	2005 £
-	-
-	-
109 312	132 708
109 312	132 708
109 312	132 708
224 052	-
52 135	41 114
102	68
276 289	41 182
(166 977)	91 526
2 592 385	2 500 859
2 425 408	2 592 385

ANNEXE VII

BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Fonds Général £	Vistabella £	
ACTIF			
Disponibilités en banque et en caisse Contributions non acquittées Intérêts sur les arriérés de contributions non acquittés Taxes recouvrables	6 284 552 317 397 126 791 4 266	51 649 7 150 -	
MONTANT TOTAL DE L'ACTIF	6 733 006	58 799	
PASSIF			
Engagements non réglés Sommes à verser Compte des contributaires Montants dus au Fonds de 1992	- 817 1 836 738 22 790	- - - -	
MONTANT TOTAL DU PASSIF	1 860 345	-	
SOLDES DES FONDS			
Fonds de roulement Excédent/(Déficit)	5 000 000 (127 339)	- 58 799	
SOLDES DU FONDS GÉNÉRAL ET DES FONDS DES GROSS DEMANDES D'INDEMNISATION (FGDI)	SES 4 872 661	58 799	
TOTAL DU PASSIF ET DES SOLDES DU FONDS GÉNÉRAL ET DES FGDI	6 733 006	58 <i>7</i> 99	

		2006	2005
Pontoon 300	Nissos Amorgos	Total	Total
£	£	£	£
2 424 118	2 905 872	11 666 191	12 301 681
1 290	2 721	328 558	368 769
-	215	127 006	103 796
_	-	4 266	270
2 425 408	2 908 808	12 126 021	12 774 516
-	-	-	12 500
-	-	817	-
-	-	1 836 738	2 024 968
-	-	22 790	8 347
-	-	1 860 345	2 045 815
-	_	5 000 000	5 000 000
2 425 408	2 908 808	5 265 676	5 728 701
0.407.400	2.000.000	10.007.07	10 520 501
2 425 408	2 908 808	10 265 676	10 728 701
2 425 408	2 908 808	12 126 021	12 774 516
<u> </u>			

ANNEXE VIII

ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2006

		2006		2005
	£	£	£	£
Liquidités au 1er janvier		12 301 681		22 350 629
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Déficit d'exploitation Diminution/(augmentation) des comptes débiteurs Augmentation/(diminution) des comptes créditeurs Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		(1 152 722)	(10 204 042) 17 247 (630 650)	(10 817 445)
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements Rentrées nettes provenant de la rémunération	517 232		768 497	
des placements		517 232		768 497
Liquidités au 31 décembre		11 666 191		12 301 681

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 2006

TABLE DES MATIÈRES

- RÉSUMÉ ANALYTIQUE
- CONSTATATIONS DÉTAILLÉES
 - Questions financières
 - Recettes et dépenses
 - Actif et passif
 - Normes comptables
 - Questions de gestion financière
 - Amélioration du système comptable (FundMan)
 - Sinistre du Solar İ
 - Commissions de gestion du Secrétariat
 - Gestion des résultats
- SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE 2005
- REMERCIEMENTS
- ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE
- ANNEXE II: DIFFÉRENCES ENTRE LES NORMES IPSAS ET UNSAS

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble de la vérification

- Nous avons vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément au Règlement financier et aux normes communes d'audit adoptées par le Groupe des vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi qu'aux normes internationales d'audit. J'ai présenté une opinion et un rapport distincts au sujet des états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ainsi qu'une opinion au sujet de ceux du Fonds complémentaire.
- 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 2006.
- 3 Les observations et recommandations découlant de l'audit sont résumées ci-après. Une analyse plus détaillée des questions essentielles figure dans la section du rapport intitulée 'Constatations détaillées'.

Principales conclusions et recommandations

Questions financières

4. Les constatations détaillées du présent rapport contiennent des observations sur la situation financière du Fonds. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2006, le Fonds de 1992 a enregistré un déficit des recettes sur les dépenses (à l'exclusion du fonds de prévoyance) de £52 770 943, contre un excédent de £24 833 625 en 2005. Cela s'explique par une augmentation sensible des versements effectués à la suite du sinistre du *Prestige* (£40 537 569) et par le fait qu'il n'y a pas eu de contributions mises en recouvrement pendant l'exercice.

- Dans l'ensemble, nous avons constaté que les contrôles financiers internes fonctionnaient de manière efficace dans chaque domaine de la comptabilité que nous avons vérifié, ce qui, allié à l'assurance obtenue dans le cadre de vérifications détaillées, nous a fourni suffisamment de preuves fiables pour appuyer notre opinion d'audit.
- Nous avons examiné la nécessité d'harmoniser le Règlement financier du Fonds avec les exigences des Normes comptables internationales pour le secteur public (IPSAS). Nous avons souligné les principaux changements qui intéressent les comptes du Fonds et recommandé au Secrétariat d'élaborer un plan de mise en œuvre concernant les domaines mis en lumière dans le rapport et de demander ultérieurement l'approbation de l'Assemblée pour les modifications à apporter au Règlement financier du Fonds.

Questions de gestion financière

- A côté des opérations nécessaires pour vérifier les états financiers, nous avons analysé les principaux domaines sur lesquels ont porté les opérations du Secrétariat et fourni des directives et un soutien au Secrétariat selon que de besoin.
- En 2006, le Fonds a modernisé son système comptable (FundMan) afin d'améliorer l'accès aux données et le contrôle et l'interrogation de ces données, ainsi que les possibilités d'assistance informatique. Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné la gestion des projets, l'intégrité des données et l'accès à ces données ainsi que le contrôle des entrées en rapport avec cette amélioration. Indépendamment de certaines questions de détail concernant les contrôles d'accès, qui ont été signalées séparément à l'Administration, nous nous sommes assurés que le projet avait été exécuté convenablement, que les données demeuraient intactes et que le nouveau système se prêtait à un plus large contrôle de l'information financière, qui peut désormais bénéficier d'un appui extérieur.
- Nous avons également examiné les transactions auxquelles a donné lieu le récent sinistre du *Solar 1*, qui s'est produit en 2006 et à la suite duquel le Fonds a versé des indemnités. Dans le cadre de cet examen, nous avons étudié les méthodes comptables applicables au remboursement reçu du P&I Club en vertu de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA) et la méthodologie appliquée à la répartition des indemnités aux pêcheurs locaux qui avaient présenté des demandes d'indemnisation. Nous nous sommes assurés que le Secrétariat avait rendu compte de ses recettes avec exactitude et avait pris les précautions suffisantes pour garantir la régularité des règlements effectués à titre d'indemnisation.
- Nous avons noté que le Secrétariat ne tient pas de relevé du temps que les membres de son personnel consacrent à différentes activités. Nous avons recommandé au Secrétariat d'envisager les avantages qu'il y aurait à pouvoir calculer le temps effectif consacré à des domaines d'activité particuliers, ce qui permettrait de calculer le coût réel de projets spéciaux. En outre, si le Fonds est invité à administrer également 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), le Secrétariat pourrait être dans l'obligation de justifier toute commission de gestion qu'il appliquerait, étant donné que cette commission serait à la charge d'un autre groupe de contributaires dans les États Membres.
- 11 En dernier lieu, nous saluons les progrès réalisés par le Secrétariat dans la mise en œuvre d'un système de gestion des résultats du personnel, dont nous prévoyons qu'il sera pleinement opérationnel en 2007. Nous avons également vérifié le suivi des recommandations formulées dans notre rapport d'audit de 2005 et avons constaté que le Secrétariat avait pris des mesures pour appliquer toutes les recommandations qui y figuraient.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

144 Questions financières

Recettes et dépenses

12 Au cours de l'exercice 2006, le Fonds de 1992 a signalé un déficit d'exploitation de £4 733 325 pour

le fonds général, ce qui contraste sensiblement avec l'excédent de £4 008 178 signalé en 2005. Cela s'explique par un accroissement des dépenses liées aux demandes d'indemnisation et par le fait qu'il n'y pas eu de contributions mises en recouvrement au cours de l'exercice. 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 déficit global de £52 770 943 pendant l'exercice (£24 833 625 d'excédent en 2005).

Recettes provenant des contributions

13 Le Fonds de 1992 n'a pas mis en recouvrement de contributions exigibles en 2006. Les seuls versements ont porté sur des contributions pour l'année précédente qui ont été reçues (£28 794) ou annulées (£6 277) en 2006. Il n'y a pas eu au cours de l'exercice de remboursements de contributions à la suite de la clôture d'un fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Divers

Les recettes inscrites en 2006 dans cette rubrique, y compris les intérêts provenant du fonds de prévoyance, se sont élevées à £6 944 284 (£7 119 811 en 2005). Le total de ces recettes comprend des intérêts sur les placements s'élevant à £4 801 113, ce qui représente une diminution de 25 % par rapport à l'exercice précédent, en raison principalement du montant nettement inférieur des liquidités disponibles pour des placements. 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 de la comptabilité d'exercice lorsque les intérêts deviennent exigibles.

Dépenses liées au Secrétariat

- 15 Le total des dépenses engagées par le Fonds de 1992 au titre du Secrétariat commun s'est élevé à £3 288 685, c'est-à-dire un montant inférieur de £313 215 aux crédits budgétaires approuvés. Les principaux domaines dans lesquels les crédits ont été sous-utilisés concernent le personnel (£88 179), l'information (£92 447) et les machines de bureau (£53 648).
- 16 Le total des engagements de dépenses du Fonds de 1992 s'est chiffré à £3 275 185, ce qui représente une progression de £427 986 ou de 15 % par rapport à l'exercice précédent. Près de 80 % de cette augmentation concerne les dépenses en personnel, parmi lesquelles les frais relatifs à la cessation de service et au recrutement ont été déterminants.

Demandes d'indemnisation et dépenses liées à ces demandes

- Il y a eu une forte augmentation du montant des versements effectués au titre des demandes d'indemnisation en 2006, dont le total s'est élevé à £52,6 millions, contre £12,6 millions en 2005. Cette augmentation d'une année sur l'autre s'explique essentiellement par le versement d'indemnités liées au sinistre du *Prestige*, qui se sont chiffrées à £40,5 millions (£621 316 en 2005), et un accroissement sensible du règlement des demandes d'indemnisation par le fonds général, dont les versements ont atteint un total de £4,1 millions (£304 827 en 2005).
- 18. Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation, qui correspondent essentiellement aux honoraires de spécialistes et de juristes, se sont chiffrées à £4,2 millions (£4,7 millions en 2005), du fait que l'activité liée aux demandes d'indemnisation est restée sensiblement la même en 2006 pour le fonds général, avec un ralentissement de l'activité concernant les sinistres du *Prestige* et de l'*Erika*. Le total des dépenses liées aux demandes d'indemnisation a été réduit en 2006 par le règlement de £1 million par un Club P&I à titre de paiement provisoire de la part de ce club pour les dépenses communes engagées à la suite du sinistre du *Prestige*.

Fonds de prévoyance du personnel

- 19 Le solde du fonds de prévoyance du personnel était de £1 883 640 en fin d'exercice, ce qui représentait une diminution de 21 % par rapport au solde de fin d'exercice pour 2005. Cette diminution s'explique par les retraits au titre de la cessation de service de membres clefs du personnel au cours de l'exercice.
- Le fonds de prévoyance a perçu £155 819 d'intérêts au cours de l'exercice, ce qui représente un rapport de 7,1 % sur la moyenne des avoirs nets détenus pendant tout l'exercice.

Actif et passif

Les liquidités du Fonds de 1992 s'élevaient à £91,4 millions au 31 décembre 2006. Le montant des arriérés sur les contributions mises en recouvrement a été ramené de £376 482 en 2005 à £328 916 à la fin de 2006, ce qui correspond essentiellement aux montants non encore versés au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*. Bien que la proportion des arriérés de contributions demeure faible en pourcentage, nous continuerons à encourager tous les États Membres à aider le Fonds à obtenir le règlement des soldes impayés des contributaires dans leurs États respectifs, et le Fonds à continuer à s'employer activement à obtenir le règlement des soldes impayés. Le solde du compte des contributaires a été ramené de £1 036 045 (2005) à £718 927 à la suite des remboursements faits aux contributaires.

Passif éventuel

- 22 Le tableau III des états financiers rend compte du passif éventuel du Fonds de 1992, qui est défini dans les principes comptables comme toutes les demandes d'indemnisation avérées ou susceptibles d'être présentées à l'encontre du Fonds de 1992 ainsi que l'estimation des dépenses liées à ces demandes pour l'exercice à venir. Au 31 décembre 2006, le passif était évalué à £67 400 000.
- Au 31 décembre 2006, le fonds des grosses d'indemnisation constitué pour l'*Erika* avait un solde de £42 032 556 et celui constitué pour le *Prestige* avait un solde de £24 106 692. Dans l'un et l'autre cas, le solde était supérieur à l'estimation du passif éventuel de ces sinistres au 31 décembre 2006. Le passif lié aux autres sinistres, dont le total s'élève à £4 700 000, est couvert par le fonds général.

Autres questions financières: fraude, fraude présumée ou blanchiment d'argent

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 la vérification pour l'exercice 2006.

Adoption des Normes comptables internationales pour le secteur public (IPSAS)

- 25 Le Fonds continue de fournir des états financiers présentés de façon satisfaisante et dans les délais prévus, appuyés par des registres comptables bien tenus et conformes à son Règlement financier. Dans le cadre de notre examen, nous avons vérifié que le Fonds observait les Normes comptables du système des Nations Unies (UNSAS), qui demeuraient applicables. L'annexe II contient un aperçu des différences importantes entre les normes IPSAS et UNSAS et de l'impact que pourrait avoir pour le Fonds un changement des normes comptables.
- 26 En juillet 2006, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution dans laquelle elle approuvait l'adoption des normes IPSAS d'ici 2010 en tant que normes comptables du système des Nations Unies. Il est probable qu'au-delà de cette date, les normes UNSAS seront progressivement abandonnées.
- Les normes IPSAS sont des normes comptables généralement acceptées, de haute qualité, établies de manière indépendante, complètes et appuyées par des gouvernements, des sociétés comptables spécialisées et des organisations internationales. Ces normes correspondent aux meilleures pratiques internationales pour le secteur public et non pour les organisations commerciales et utilisent la comptabilité d'exercice intégrale pour l'établissement des états financiers. Ces normes sont publiées par le Conseil des normes comptables internationales du secteur public, organe permanent de la Fédération internationale des experts comptables. On trouvera à l'annexe II du présent rapport des renseignements concernant les principales différences entre les normes UNSAS et IPSAS.
- 28 Voici quelques-uns des avantages liés à l'adoption des normes IPSAS:
 - Amélioration de la gestion et de la transparence pour l'ensemble de l'actif et du passif;
 - Amélioration du caractère exhaustif et cohérent des informations concernant les coûts et les recettes; et
 - Amélioration de la cohérence et de la comparabilité des états financiers sur la durée et d'une organisation à l'autre.

- 29 Voici quelles en seraient quelques-unes des incidences sur la comptabilité et les états financiers du Fonds:
 - Comptabilisation des dépenses sur la base du principe d'exécution, selon lequel les dépenses sont enregistrées sur la base des biens ou des services effectivement reçus pendant la période comptable.
 - Modification de la base de comptabilisation des recettes en faveur de la comptabilité d'exercice intégrale, selon laquelle toutes les recettes sont comptabilisées lorsqu'elles sont dues plutôt que lorsqu'elles sont effectivement reçues.
 - Pleine comptabilisation du passif lié au paiement des indemnités dues aux membres du personnel (congés annuels et primes de rapatriement, par exemple).
 - Comptabilisation et amortissement du capital fixe (mobilier et équipement, par exemple).
- 20 L'application du système IPSAS à la comptabilité et à l'établissement des états financiers nécessitera une analyse des systèmes financiers existants afin de veiller à ce que les informations sur le capital fixe, l'amortissement, les indemnités auxquelles ont droit les employés et la comptabilisation des recettes et des dépenses soient exhaustives, suffisamment fiables et soient consignées avec exactitude.
- Par ailleurs, pour faciliter la concordance entre les résultats financiers budgétisés et effectifs, la méthode de budgétisation devra être adaptée à la méthode de comptabilité d'exercice intégrale.
- 32 Les dispositions financières actuelles, en particulier celles qui s'appliquent au report de crédits budgétaires pour des engagements non liquidés pendant une période de 24 mois, devront être examinées et alignées sur les normes IPSAS lorsque ces normes seront applicables. Conformément à l'article 17 du Règlement financier, tous les amendements au Règlement financier nécessiteront l'approbation de l'Assemblée.
- 33 Enfin, l'adoption des normes IPSAS exigera que le personnel soit formé à l'application des nouvelles normes, aux modifications apportées au système de gestion financière et aux nouvelles méthodes de gestion.

Recommandation 1: Nous recommandons au Secrétariat de soumettre à l'Assemblée une proposition d'ici sa session ordinaire de 2008 en vue de l'adoption de principe des normes IPSAS par le Fonds à compter de 2010. Cette proposition devrait être accompagnée d'un plan d'action provisoire apportant des précisions sur les tâches indispensables, parmi lesquelles devraient figurer une analyse initiale d'impact, l'examen d'autres pratiques de budgétisation, les incidences sur le Règlement financier et l'impact sur le système financier.

Questions de gestion financière

Contrôles internes

Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes du Fonds mis en place par l'équipe de gestion 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.

Amélioration du système comptable (FundMan)

- 35 En 2006, le système comptable du Fonds a été amélioré et le nouveau système a été utilisé à compter du 1er janvier 2006. Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les aspects ci-après de cette amélioration du système:
 - Gestion des projets;
 - Intégrité des données;
 - Contrôle d'accès et d'entrée.

Gestion des projets

Nous avons examiné les documents justificatifs soumis par le client concernant cette amélioration et constaté que, même si des dispositifs d'évaluation des risques et de configuration des systèmes ont été mis en place, les procès-verbaux des réunions des équipes-projet n'étaient pas toujours complets et ne

rendaient pas toujours clairement compte des progrès enregistrés. Par ailleurs, bien que l'on connaisse le coût du matériel et des consultants, il n'a pas été établi pour chaque projet un budget comprenant le coût afférent au temps des membres du personnel. Sans un budget adéquat, le Secrétariat ignore le coût réel de l'amélioration et n'est pas en mesure de suivre l'état d'avancement du projet par rapport au budget. Le suivi des projets en fonction du budget est un puissant instrument qui garantit le contrôle des coûts et le dépistage des dépassements éventuels. Cela contribue à son tour à améliorer la qualité des informations financières dont dispose la direction et lui permet de réagir, de tirer des enseignements de ces informations et de prendre des décisions réfléchies.

Recommandation 2: Nous recommandons au Secrétariat d'établir des budgets indiquant le temps consacré par les membres du personnel à l'exécution d'un projet afin de garantir que la totalité des coûts qui s'y rattachent peuvent être évalués et contrôlés. Cela permettra également à l'équipe-projet de veiller à ce que le travail soit effectué dans les délais prévus et dans les limites du budget.

Intégrité des données

- Les données comptables n'ont pas été transférées à un nouveau système, mais l'application utilisée pour accéder aux données et en tirer parti a été modifiée. Il était donc indispensable que nous confirmions que les données étaient correctement présentées dans le nouveau système de comptabilité et nous avons à cette fin analysé en détail le travail effectué. Nous avons conclu que les résultats du travail effectué constituaient une garantie suffisante que l'amélioration du système n'avait pas entaché le contenu de la banque de données. Par ailleurs, les vérifications effectuées ont montré que le nouveau logiciel d'interface traitait et présentait les informations contenues dans la base de données de la même manière que dans le système antérieur mais avec une plus grande souplesse d'utilisation, ce qui permettait d'avoir plus largement recours aux informations liées à la gestion.
- En dernier lieu, nous avons confirmé que l'amélioration du système et toutes les informations de programmation connexes étaient accompagnées de toute la documentation requise. Tout fournisseur de services informatiques peut désormais mettre à disposition un service d'assistance pour le système, ce qui représente une amélioration sensible, étant donné qu'auparavant le Fonds dépendait uniquement du chargé de l'informatique sur le plan interne. Les FIPOL ont désormais un contrat de maintenance avec une société de logiciel offrant un service d'assistance pour le système FundMan amélioré.

Contrôles d'accès et d'entrée

- 39 Nous avons vérifié les contrôles mis en place pour le système FundMan et avons constaté qu'ils étaient efficaces et s'accompagnaient de nombreux contrôles prédéfinis pour identifier les usagers et les autoriser à accéder au système. La vérification séparée de toutes les entrées de données par la chargée des finances avant leur affichage constitue un puissant instrument de prévention et de détection.
- 40 Aucune information concernant les paiements n'est enregistrée dans le système ou utilisée à partir du système, et les contrôles appliqués aux données fixes sont adéquats. Concernant l'accès de certains usagers, nous avons signalé à l'administration quelques points de détail auxquels quelques améliorations pourraient être apportées, mais qui sont sans effet sur notre avis.

Sinistre du Solar 1

- 41 En 2006, le Fonds de 1992 a eu à connaître de deux nouveaux sinistres: celui du *Solar 1* (Philippines) survenu le 11 août 2006 et celui du *Shosei Maru* (Japon) survenu le 28 novembre 2006. Seul le sinistre du *Solar 1* a eu une incidence sur les états financiers de 2006.
- 42 Le sinistre du *Solar 1* a fait intervenir le mémorandum d'accord STOPIA 2006 entre le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et le Club P&I. En vertu de cet accord, le Fonds a droit au remboursement par le propriétaire et le Club P&I de la différence entre le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le montant total des demandes d'indemnisation recevables ou 20 millions de droits de tirage spéciaux, si ce montant est inférieur. Le Fonds facture le propriétaire et le Club P&I pour les sommes qu'il verse à intervalles réguliers, ces sommes devant lui être remboursées dans les 14 jours qui suivent la date de leur facturation. Au cours de notre vérification, nous avons examiné les trois aspects suivants de la situation:

- La méthode comptable appropriée qui s'impose;
- La méthode de décaissement; et
- Le fonctionnement de STOPIA 2006.

Méthode comptable

43 Nous avons examiné la méthode applicable aux sommes reçues en vertu de STOPIA 2006 au regard du Règlement financier du Fonds et des prescriptions UNSAS. Nous avons conclu que toutes les recettes devraient être comptabilisées dans les recettes accessoires puisqu'elles diffèrent par nature des contributions évaluées. Le Secrétariat a tenu compte de cette recommandation dans les états financiers de 2006.

Méthode de décaissement

Parmi les demandeurs dans le cadre du sinistre du *Solar 1*, beaucoup étaient des pêcheurs locaux indépendants. Il en est résulté de nombreuses petites demandes d'indemnisation émanant de collectivités rurales aux Philippines. Nous avons examiné la procédure et les contrôles appliqués aux versements destinés aux pêcheurs. Nous avons confirmé que le Fonds avait défini et utilisé une procédure claire et raisonnée afin de parvenir à une évaluation équitable des demandes d'indemnisation en ayant recours à un expert indépendant pour évaluer les pertes subies par les pêcheurs et pour garantir le versement d'indemnités aux demandeurs.

Fonctionnement de STOPIA 2006

45 Le sinistre du *Solar 1* a été le premier qui a fait intervenir l'accord STOPIA 2006 entre le Fonds, le propriétaire et les clubs P&I. L'élément central de cet accord est que le propriétaire du navire et le Club P&I remboursent au Fonds les indemnités versées, dans les 14 jours qui suivent la date de leur facturation. Nous pouvons confirmer que, à la date de notre vérification, toutes les factures adressées au propriétaire du navire et au Club P&I à la suite du sinistre du *Solar 1* avaient été acquittées dans les 14 jours suivant la date de leur envoi, conformément aux termes de l'accord STOPIA 2006.

Commissions de gestion de Secrétariat

- Le Secrétariat du Fonds de 1992 fait aussi fonction de Secrétariat pour le Fonds de 1971 et le Fonds complémentaire. Il est possible que le Secrétariat soit chargé à l'avenir d'administrer le Fonds international pour les substances nocives et potentiellement dangereuses (Fonds HNS). Nous avons noté que les sommes demandées au Fonds de 1971 et au Fonds complémentaire pour 2006 avaient été calculées en fonction de la meilleure estimation possible par l'Administrateur des jours de travail consacrés par les membres du personnel à l'administration de ces deux Fonds. L'activité liée à chacun de ces Fonds varie au cours de l'exercice et, étant donné qu'il n'existe aucun contrôle du temps effectivement consacré par les membres du personnel à un Fonds particulier, il n'est pas possible de vérifier pleinement l'exactitude des estimations de la commission de gestion faites par le Secrétariat.
- Même s'il est reconnu que la répartition actuelle des frais se fait sur une base raisonnable qui a été convenue par les organes directeurs des trois Fonds, le Secrétariat pourrait devenir responsable du Fonds HNS, et il importerait à ce moment de pouvoir justifier toute commission de gestion qui pourrait être demandée à ce nouveau fonds.

Recommandation 3: Nous recommandons, si le Secrétariat devait se charger du Fonds HNS, qu'il soit envisagé un système plus formel et précis d'attribution du temps du Secrétariat à l'activité de ce Fonds étant donné que toute commission devrait être suffisamment justifiée auprès de ses États Membres.

Gestion des résultats

48 Le Secrétariat a entrepris avec l'aide d'un consultant et du personnel des FIPOL de mettre au point un système de gestion des résultats du personnel. L'adoption d'un système de ce type comporte de nombreux avantages, notamment l'adoption de programmes de travail exigeants et de recensement des besoins et des possibilités de formation. Dans le cours normal de notre vérification, nous avons analysé les progrès réalisés par le Secrétariat dans la mise au point d'un système amélioré de suivi de gestion

des résultats. Nous confirmons que le Secrétariat a réalisé des progrès satisfaisants en vue de la mise en place d'un système de ce type, dont nous attendons qu'il devienne pleinement opérationnel en 2007.

Recommandation 4: Nous recommandons au Secrétariat de persister dans son intention d'adopter en 2007 un système complet de gestion des résultats du personnel. L'adoption de ce système traduit la volonté persistante du Fonds de s'adapter et d'incorporer les pratiques optimales dans tous les aspects de son activité.

SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE 2005

49 Dans le cadre de nos responsabilités en tant que vérificateurs externes, nous rendons régulièrement compte à l'Assemblée de la suite donnée par l'équipe de gestion aux recommandations de l'année précédente. Cela permet de fournir à l'Assemblée l'assurance que des mesures appropriées sont prises en réponse à nos recommandations.

Compte des contributaires

En 2005, nous avions constaté qu'une somme de près de £1 million était due à un contributaire par les Fonds. Cette somme n'avait pas été remboursée étant donné que le contributaire était une coentreprise de deux compagnies pétrolières et avait cessé d'exister. Nous avions recommandé au Secrétariat d'examiner la situation et de rembourser le solde dû. Compte tenu de la suite des événements, nous avons conclu que le Fonds avait tenté de rembourser les sommes dues, mais que les négociations avec les sociétés en cause n'avaient que peu progressé. Nous encourageons le Secrétariat à poursuivre ses efforts en vue de rembourser le solde créditeur.

Manuels de procédure

- Nous avons analysé les progrès réalisés par le Secrétariat pour documenter et publier des procédures destinées à récapituler et conserver les connaissances du personnel en service, et recenser les pratiques optimales, garantissant ainsi le maintien de la transparence des opérations et des décisions à des fins de gestion et de vérification. Les manuels de procédure ci-après avaient été publiés à la date d'achèvement de notre vérification pour 2006:
 - Manuel sur les placements;
 - Manuel sur les paiements;
 - Procédures du Service des demandes d'indemnisation; et
 - Directives en matière d'achats (technologies de l'information et administration).
- Nous avons constaté que chacun de ces manuels définissait les procédures de façon claire et logique, ce qui les rendait d'un emploi facile pour les utilisateurs. Nous félicitons le Secrétariat d'avoir répondu promptement à nos recommandations et nous l'encourageons à continuer à documenter et normaliser les procédures pour en garantir une application uniforme.

Sélection des fournisseurs de services

Nous avions recommandé que la méthode de sélection des fournisseurs de services s'appuie sur une documentation pour faciliter la vérification interne ou externe et pour garantir la qualité de la pratique de passation des marchés. Nous avons noté qu'un rappel avait été adressé à cette fin à tout le personnel chargé des achats sous la forme d'un mémorandum envoyé au cours de l'exercice financier. Nous avons constaté l'arrivée de nouveaux partenaires commerciaux et analysé les méthodes de sélection qui leur avaient été appliquées; enfin nous avons mis en parallèle tous les partenaires commerciaux inscrits dans FundMan et le registre de déclarations de prise d'intérêts du Fonds. Nous avons constaté que les méthodes de sélection des fournisseurs étaient transparentes et logiques.

Bureaux des demandes d'indemnisation

Dans notre rapport pour 2005, nous avions examiné les dépenses des bureaux satellites des demandes d'indemnisation établis à la suite des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*. En 2006, l'administration de ces fonctions a été réorganisée à la suite de la fermeture de deux bureaux motivée par l'allègement des aspects administratifs de l'examen des demandes d'indemnisation par les bureaux concernés. Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné le coût mensuel moyen que représente pour le Fonds

le traitement d'anciennes et de nouvelles demandes d'indemnisation au cours de l'exercice. Après cette réorganisation, le coût mensuel moyen a diminué d'environ 60 %, alors que la valeur totale des demandes d'indemnisation examinées progressait de 60 % d'une année à l'autre. Nous saluons le Secrétariat d'avoir saisi l'occasion de revoir et d'améliorer cette procédure administrative.

Registre de déclarations de prise d'intérêts

Comme indiqué plus haut, nous avons examiné le fonctionnement du nouveau registre de déclarations de prise d'intérêts, en procédant notamment à des vérifications croisées pour tous les partenaires commerciaux. Nous avons confirmé que le système fonctionne de manière efficace et nous n'avons constaté aucun intérêt non déclaré qui pourrait être considéré comme constituant un conflit d'intérêt.

Possibilité de récupérer les arriérés de contributions

En 2005, nous avions recommandé au Secrétariat de procéder à une analyse de la possibilité de récupérer tous les arriérés de contributions (article 11.5 du Règlement financier). Nous sommes en mesure de confirmer que le Secrétariat a procédé à cette analyse en 2006, à la suite de quoi un montant de £6 277 a été passé par profits et pertes au cours de l'exercice, et nous approuvons le raisonnement qui a amené le Secrétariat à prendre cette décision.

Gestion des risques

Dans nos rapports pour 2004 et 2005, nous avions noté que le Fonds avait continué à réaliser des progrès pour recenser les risques liés à toutes ses opérations. Dans le cadre de notre vérification, nous avons confirmé que ce processus se poursuivait, mais nous souhaiterions à nouveau exprimer le souhait qu'un nouvel élan soit donné pour mener à bien le processus engagé. Il est indispensable que le Secrétariat récapitule et classe par ordre de priorité dans un registre spécial les principaux risques qui s'attachent à tous ses domaines d'activité.

Recommandation 5: Nous recommandons que le Secrétariat s'attache en priorité à compléter le registre des risques pour recenser les principaux risques rencontrés par l'Organisation. Ces risques, lorsque leur probabilité est élevée, et lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir un fort impact, devraient être régulièrement suivis par le Secrétariat pour garantir que des contrôles appropriés sont en place afin de réduire les risques à un niveau acceptable et de les gérer.

REMERCIEMENTS

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 des comptes du Royaume-Uni Commissaire aux comptes Sir John Bourn

ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE

Portée et objectifs de la vérification

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 2006 ont été vérifiés conformément à l'article 14 du Règlement financier. 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 2006 et s'ils avaient été convenablement établis conformément au Règlement financier.

Normes de vérification

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

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 jugés 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 existantes ou de toutes les améliorations possibles.

La vérification a également comporté un examen ciblé au cours duquel tous les aspects pertinents 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 au règlement financier pertinent et aux directives des organes directeurs et que les comptes vérifiés reflétaient bien la situation.

ANNEXE II: PRINCIPALES DIFFÉRENCES ENTRE LES NORMES UNSAS ET IPSAS QUI ONT UNE INCIDENCE SUR LES FIPOL

UNSAS	IPSAS	Effect
1 Une méthode de comptabilité d'exercice modifiée analogue à la comptabilité de gestion est utilisée.	Une méthode de comptabilité d'exercice intégrale est utilisée.	Le bilan établi selon les normes IPSAS comporte un plus grand nombre de rubriques actif et passif que celui établi selon les normes UNSAS.
2 Le coût des biens d'équipement est comptabilisé dans les dépenses dans l'état des recettes et des dépenses, au moment de l'achat de ces biens.	Le coût des biens d'équipement est capitalisé et inscrit dans le bilan au moment de leur achat. Le coût initial est ensuite réparti sur la durée de vie utile du bien considéré (coût d'amortissement).	 Diminution des dépenses comptabilisées et augmentation des actifs comptabilisés. Une réserve devra être constituée au moment de la comptabilisation initiale des biens d'équipements existants.
3 Les avantages acquis des membres du personnel au titre de la prime de rapatriement et des congés annuels sont signalés dans une note accompagnant les états financiers.		Augmentation des dépenses budgétisées et accroissement du passif dans les mêmes proportions.
4 Les dépenses comptabilisées correspondent aux décaissements et aux engagements non réglés.	Comptabilisation des dépenses en fonction des biens et des services reçus (principe d'exécution).	Abaissement des dépenses comptabilisées, tous les engagements non réglés de l'exercice n'étant pas comptabilisés comme des dépenses.
5 Établissement du budget sur la base des décaissements.	Établissement du budget sur la base de la comptabilité d'exercice.	Modification de la teneur et de la présentation du budget par l'adoption de la comptabilité d'exercice, ou par une harmonisation des deux méthodes.

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 2006 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, qui comprennent les états I à VII, les tableaux I à III et les notes correspondantes du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2006. L'Administrateur est chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers sur la base de 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, tel que je le juge approprié dans les circonstances. 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 2006, 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 se rapportant aux 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 14 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 27 juin 2007

ANNEXE XI

FONDS GÉNÉRAL

FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2006

	2006	2005	
£	£	£	£

RECETTES			
Contributions			
Contributions	_	5 366 02	2.4
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	28 794	114 94	
Moins les contributions auxquelles il a été renoncé		(2.90	
Montant total des contributions		28 794	5 478 003
Divers			
Frais de gestion	345 000	450 00	00
Recouvrement au titre de STOPIA 2006			
(sinistre du Solar 1)	1 337 568		-
Autres recettes	2 465	9 12	20
Virement à partir du FGDI du <i>Nakhodka</i>	-	117 83	34
Intérets sur un prêt au Fonds HNS	4 331	3 08	83
Intérêts sur un prêt au Fonds complémentaire	8 496	2 20	03
Intérêts sur les arriérés de contributions	165	5 95	56
Moins les intérêts sur les arriérés de contributions			
auxquels il a été renoncé	-	(56	9)
Intérêts sur les placements	1 248 120	1 365 82	24
Total divers		2 946 145	1 953 451
MONTANT TOTAL DES RECETTES		2 974 939	7 431 454

DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Dépenses engagées		3 275 185		2 847 199
Demandes d'indemnisation				
Indemnités		4 160 033		304 827
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	233 916		266 067	
Frais de voyage	35 031		5 033	
Divers	4 099		150	
Montant total des frais afférents aux				
demandes d'indemnisation		273 046		271 250
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		7 708 264		3 423 276
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses		(4 733 325)		4 008 178
Ajustement du taux de change		(28)		11
Solde reporté: 1er janvier		29 372 402		25 364 213
Solde au 31 décembre		24 639 049		29 372 402

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 2006

		Erika		Prestige
	2006	2005	2006	2005
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions	-	-	_	32 894 926
Ajustement des quotes-parts des années précé	dentes -	-	-	362 855
Moins les contributions auxquelles il a été ren	noncé -	-	(6 277)	(50 456)
Montant total des contributions	-	-	(6 277)	(33 207 325)
Divers				
Autres recettes	-	9 531	-	-
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	3 777	2 482	81 182
Moins les intérêts sur les arriérés de contribut	ions			
auxquels il a été renoncé	-	-	(336)	(4 147)
Intérêts sur les placements	2 089 653	2 650 429	1 307 521	2 250 699
Total divers	2 089 653	2 663 737	1 309 667	2 327 734
MONTANT TOTAL DES RECETTES	2 089 653	2 663 737	1 303 390	35 535 059
DÉPENSES				
Indemnités	7 921 605	11 718 025	40 537 569	621 316
Honoraires	1 480 682	1 785 899	2 463 784	2 617 861
Remboursement des frais communs par		- , - , - , - , ,		_ 01, 001
le Club P&I	-	-	(1 000 000)	-
Frais de voyage	1 706	1 954	19 286	26 924
Divers	2 090	551	3 939	4 633
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	9 406 083	13 506 429	42 024 578	3 270 734
E(1(1/6) 1 1 1/	(7.21(/20)	(10.9/2.602)	(40.721.100)	22.264.225
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses Ajustement du taux de change	(7 316 430) (310 757)	(10 842 692) (277 446)	(40 721 188) (302 581)	32 264 325 (12 922)
Solde reporté: 1er janvier	49 659 743	60 779 881	65 130 461	32 879 058
ostat reporter ter janvier	17 077 / 13	00 // / 001	0,100 101	32 0/ 7 070
Solde au 31 décembre	42 032 556	49 659 743	24 106 692	65 130 461

ANNEXE XIII

BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2006

	Fonds Général £	<i>Erika</i> £
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	25 953 613	41 983 026
Contributions non acquittées	45 379	
Intérêts sur les arriérés de contributions non acquittés	3 888	_
Montants dus par le Fonds HNS	114 537	-
Montants dus par le Fonds complémentaire	259 738	-
Montants dus par le Fonds de 1971	22 790	-
Taxes recouvrables	127 917	49 530
Sommes à recevoir du Club P&I au titre de STOPIA 2006		
(sinistre du Solar 1)	845 491	-
Sommes diverses à recevoir	57 798	-
IONTANT TOTAL DE L'ACTIF	27 431 151	42 032 556
PASSIF		
onds de prévoyance du personnel	1 883 640	-
Sommes à verser au Club P&I au titre de STOPIA 2006	1 003 0 10	
(sinistre du <i>Solar 1</i>)	8 603	-
Sommes à verser	44 247	-
Engagements non réglés	136 685	-
Compte des contributaires	718 927	-
MONTANT TOTAL DU PASSIF	2 792 102	
OLDES DES FONDS		
	22,000,000	
Fonds de roulement	22 000 000	(2.022.55)
excédent/(Déficit)	2 639 049	42 032 556
OLDES DU FONDS GÉNÉRAL ET DES FONDS DES	-1.6	
GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION (FGDI)	24 639 049	42 032 556
OTAL DU PASSIF ET DES SOLDES DU		
ONDS GÉNÉRAL ET DES FGDI	27 431 151	42 032 556

	2006	2005	
Prestige	Total	Total	
22.500.027	01 //5 /7/	1// 205 57/	
23 508 837	91 445 476	146 305 576	
283 537 31 186	328 916 35 074	376 482 87 735	
- -	114 537	82 398	
	259 738	177 742	
-	22 790	8 347	
282 936	460 383	664 317	
,,,,	-55 6 56	20.20.27	
-	845 491	-	
196	57 994	28 719	
24 106 692	93 570 399	147 731 316	
	1 883 640	2 382 373	
	1 003 040	2 302 37 3	
-	8 603	-	
-	44 247	6 965	
_	136 685	143 327	
_	718 927	1 036 045	
-	2 792 102	3 568 710	
	22,000,000	22 000 000	
24 107 (02	22 000 000	22 000 000	
24 106 692	68 778 297	122 162 606	
24 106 692	90 778 297	144 162 606	
21 100 072	70 / / 0 2 / /	111 102 000	
24 106 692	93 570 399	147 731 316	

ANNEXE XIV

ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2006

	£	2006 £	£	2005 £
Liquidités au 1er janvier		146 305 576		121 617 345
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent/(déficit) d'exploitation Diminution/(augmentation) des comptes débiteurs Augmentation/(diminution) des comptes créditeurs Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		(59 701 447)	18 154 673 241 682 (153 570)	18 242 785
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements Rentrées nettes provenant de la rémunération	4 841 347	(- (- (- (- (- (- (- (- (- (-	6 445 446	2 11 2 112
des placements		4 841 347		6 445 446
Liquidités au 31 décembre		91 445 476		146 305 576

ANNEXE XV

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS COMPLÉMENTAIRE INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR LA PÉRIODE ALLANT DU 1ER JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2006 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, comprenant les états I à III et les notes correspondantes du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2006. L'Administrateur est chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers sur la base de 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, tel que je le juge approprié dans les circonstances. 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 2006, et les résultats des opérations correspondant à l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds complémentaire, lesquels figurent à la note 1 se rapportant aux états financiers.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds complémentaire, 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.

Je n'ai aucune observation à formuler au sujet de ces états financiers.

Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni Commissaire aux comptes Sir John Bourn Londres, le 27 juin 2007

ANNEXE XVI

FONDS GÉNÉRAL

FONDS COMPLÉMENTAIRE: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2006

	2006 £	2005* £
RECETTES		
Montant total des recettes	ZÉRO	ZÉRO
DÉPENSES		
Dépenses du Secrétariat Dépenses engagées	81 996	177 742
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	81 996	177 742
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses Solde reporté: 1er janvier	(81 996) (177 742)	(177 742)
Solde au 31 décembre	(259 738)	(177 742)

^{*} Exercice financier allant du 03/03/2005 au 31/12/2005

BILAN DU FONDS COMPLÉMENTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 2006			
	2006 £	2005 £	
ACTIF			
Montant total de l'actif	ZÉRO	ZÉRO	
PASSIF			
Montants dus au Fonds de 1992	259 738	177 742	
MONTANT TOTAL DU PASSIF	259 738	177 742	
Solde du fonds général	(259 738)	(177 742)	
TOTAL DU PASSIF ET DU SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL ZÉRO ZÉRO ZÉRO			

ANNEXE XVII

FONDS DE 1971: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2007

(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2007: MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES			
		2007	
		2007 £	
		£	
Contributions annuelles pour 2006 exigibles en	2007	-	
Autres recettes:			
Intérêts sur les placements		509 000	
TOTAL DES RECETTES		509 000	
		<i>J</i> 0 <i>7</i> 000	
COÛTS ADMINISTRATIFS			
		2007	2006
		2007 £	2006 £
Fonds de 1971 uniquement		2.	2.
1			
Frais de gestion dus au Fonds de 1992		275 000	275 000
Vérification extérieure des comptes		10 000	10 000
Liquidation			
Equitation			
Budget		250 000	250 000
Dépenses		-	5 640
DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDE	S D'INDEMNIS	SATION	
	2007	2007	2007
	2007 £	2007 £	2007 £
	25	2.	2.
Sinistre	Indemnisation	Dépenses afférentes	Total
		aux demandes	
		d'indemnisation	
Pontoon 300	209 000	3 000	212 000
Iliad	209 000	40 000	40 000
Vistabella	-	19 000	19 000
Al Jaziah 1	-	13 000	13 000
Autres sinistres	-	230 000	230 000
TOTAL DES DÉPENSES AFFÉRENTES AUX	ζ		
DEMANDES D'INDEMNISATION	209 000	305 000	514 000

ANNEXE XVIII

FONDS DE 1992: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2007

(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2007: MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES			
Contributions annuelles pour 2006 exigibles e Fonds général Autres recettes: Intérêts sur les placements Frais de gestion dus par le Fonds de 1971 Frais de gestion dus par le Fonds compléments STOPIA 2006 ¹⁵		2007 £ 3 000 000 5 300 000 275 000 70 000 4 487 900	
TOTAL DES RECETTES		13 132 900	
COÛTS ADMINISTRATIFS			
Secrétariat commun		2007 £	2006 £
Budget (honoraires du Commissaire aux comptes non compris) Dépenses (honoraires du Commissaire aux comptes pour les FIPOL respectifs non compris) Honoraires du Commissaire aux comptes pour le Fonds de 1992		3 530 250 2 867 500 47 000	3 541 400 3 228 100 47 000
DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANI	DES D'INDEMNI	SATION	
	2007 £	2007 £	2007 £
Sinistre	Indemnisation	Dépenses afférentes aux demandes d'indemnisation	Total
Prestige Moins le remboursement provisoire effectué	1 109 000	1 943 400	3 052 400
par le Club P&I au titre des frais communs	-	(20 100)	(20 100)
Sous-total			3 047 200
Solar 1 Erika Sinistre en Allemagne Autres sinistres	3 835 500 1 009 700 961 300	194 500 1 071 200 45 200 102 100	4 030 000 2 080 900 1 006 500 102 100

6 915 500

3 336 300

10 251 800

TOTAL DES DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION

¹⁶²

Aux termes de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a le droit de demander à se faire rembourser par le propriétaire du navire la différence entre le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le montant total des demandes d'indemnisation recevables ou 20 millions de DTS, si cette somme est inférieure. Le chiffre correspondant aux recettes comprend également un paiement effectué par le Fonds de 1992 à la fin décembre 2006, qui a été remboursé en 2007.

ANNEXE XIX

FONDS COMPLÉMENTAIRE: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2007 (MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2007: MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES			
	2007 £		
Contributions pour 2006 exigibles en 2007: Fonds général	1 400 000		
Autres recettes: Intérêts sur les placements	52 000		
TOTALE DES RECETTES	1 453 000		
COÛTS ADMINISTRATIFS			
	2007 £	2006 £	
Prêts consentis par le Fonds de 1992 pour couvrir les dépenses avant réception des contributions (à l'exclusion des intérêts sur les prêts) ¹⁶	-	246 000	
	3 500 70 000	246 000 3 500 70 000	

ANNEXE XX

FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2006 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2007

telles que notifiées au 31 décembre 2007

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
	neu a contribution (tonnes)	du total
Japon	254 439 315	17,38 %
Italie	137 560 090	9,39 %
Inde	125 036 877	8,54 %
République de Corée	123 559 892	8,44 %
Pays-Bas	103 599 137	7,08 %
France	100 272 035	6,85 %
Singapour	78 309 227	5,35 %
Royaume-Uni	71 879 284	4,91 %
Canada	68 510 937	4,68 %
Espagne	64 169 876	4,38 %
Allemagne	38 488 964	2,63 %
Australie	28 649 233	1,96 %
Turquie	23 996 537	1,64 %
Suède	23 799 328	1,63 %
Grèce	21 898 465	1,50 %
Malaisie	21 408 885	1,46 %
Norvège	17 838 899	1,22 %
Portugal	15 294 262	1,04 %
Argentine	14 202 906	0,97 %
Israël	12 167 340	0,83 %
Finlande	12 072 978	0,82 %
Philippines	11 643 078	0,80 %
Bahamas	11 338 813	0,77 %
Mexique	10 792 426	0,74 %
Venezuela	8 356 267	0,57 %
Bulgarie	7 120 230	0,49 %
Chine (Région administrative sp	péciale de Hong Kong) 6 471 650 5 701 534	0,44 % 0,39 %
Belgique Danemark	5 643 575	0,39 %
Nouvelle-Zélande	4 740 148	0,32 %
Trinité-et-Tobago	4 415 577	0,32 %
Irlande	4 204 280	0,29 %
Panama	3 508 969	0,24 %
Lituanie	2 960 545	0,24 %
Croatie	2 549 886	0,17 %
Sri Lanka	2 314 748	0,16 %
Jamaïque	2 259 467	0,15 %
Malte	2 020 082	0,14 %
Uruguay	1 856 075	0,13 %
Angola	1 850 871	0,13 %
Ghana	1 711 637	0,12 %
Cambodge	1 704 339	0,12 %
Chypre	1 151 829	0,08 %
Pologne	915 669	0,06 %
Algérie	801 108	0,05 %
Maurice	510 557	0,03 %
Colombie	328 782	0,02 %
Barbade	242 120	0,02 %
	1 464 268 729	100,00 %

164 Notes

Les 22 États suivants ont reporté une quantité nulle d'hydrocarbures donnant lieu à contribution: Albanie, Antiguaet-Barbuda, Brunéi Darussalam, Émirats arabes unis, Estonie, Fidji, Gabon, Géorgie, Îles Marshall, Islande, Lettonie, Libéria, Madagascar, Monaco, Namibie, Qatar, Seychelles, Sierra Leone, Slovénie, Suisse, Tonga et Vanuatu.

Les 28 États suivants n'ont pas fait parvenir de rapport: Afrique du Sud, Bahreïn, Belize, Cambodge, Cap-Vert, Comores, Congo, Djibouti, Dominique, Fédération de Russie, Grenade, Guinée, Kenya, Luxembourg, Maldives, Maroc, Mozambique, Nigéria, Oman, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Samoa, Tunisie et Tuvalu.

ANNEXE XXI

FONDS COMPLÉMENTAIRE: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2006 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTAIS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS COMPLÉMENTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 2007

telles que notifiées au 31 décembre 2007

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu	Pourcentage du total
	à contribution (tonnes)	
Japon	254 439 315	28,91 %
Italie	137 560 090	15,63 %
Pays-Bas	103 599 137	11,77 %
France	100 272 035	11,39 %
Royaume-Uni	69 494 881	7,90 %
Espagne	64 169 876	7,29 %
Allemagne	38 488 964	4,37 %
Suède	23 799 328	2,70 %
Grèce	21 898 465	2,49 %
Norvège	17 838 899	2,03 %
Portugal	15 294 262	1,74 %
Finlande	12 072 978	1,37 %
Belgique	5 701 534	0,65 %
Danemark	5 643 575	0,64 %
Irlande	4 204 280	0,48 %
Lituanie	2 960 545	0,34 %
Croatie	2 549 886	0,29 %
Barbade ¹⁷	242 120	0,03 %
Lettonie ¹⁷	0	0,00 %
Slovénie ¹⁷	0	0,00 %
	875 126 899	100,00 %

Aux fins des contributions au Fonds complémentaire, on considère qu'un total d'un million de tonnes ont été reçues dans chaque État.

ANNEXE XXII

FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2007)

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 №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 №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 p de 1971, sauf indication contrair		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 Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥108 589 104 ¥31 521 478 <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours.
abordage	inconnue	Frais de nettoyage	£363 550	
naufrage	10	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥7 477 481 ¥2 710 854 <u>¥211 370</u> ¥10 399 705	
abordage	100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥10 408 369 ¥92 696 505 <u>¥2 030 785</u> ¥105 135 659	¥9 893 496 recouvrés par voie de recours.
abordage	<140			La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités.
rupture	13 500	Frais de nettoyage Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes	FF219 164 465 FF2 429 338 FF52 024 <u>FF494 816</u> FF222 140 643	Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds; les paiements effectués par le Fonds de 1971 représentent 63,85 % des montants acceptés; US\$17 480 028 recouvrés par voie de recours.

0				٠.			
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 №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 №2	31.3.82	Île de Takashima (Japon)	Japon	161	¥6 304 300	
16	Fukutoko Maru №8	3.4.82	Baie de Tachibana (Japon)	Japon	499	¥20 844 440	
17	Kifuku Maru №35	1.12.82	Ishinomaki (Japon)	Japon	107	¥4 271 560	
18	Shinkai Maru №3	21.6.83	Ichikawa (Japon)	Japon	48	¥1 880 940	
19	Eiko Maru №1	13.8.83	Karakuwazaki (Japon)	Japon	999	¥39 445 920	
20	Koei Maru №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 Frais de nettoyage Prise en charge financière	SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 recouvrés par voie de recours.
abordage	270	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥163 051 598 ¥50 271 267 <u>¥8 941 480</u> ¥222 264 345	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours.
échouement	1 000			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.
échouement	10	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 426 857 <u>¥1 849 085</u> ¥8 275 942	
échouement	>16 000	Prise en charge financière	US\$467 953	Aucun dommage subi dans un État Membre du Fonds de 1971.
déversement	200-300	Frais de nettoyage	DM11 345 174	
échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥46 524 524 ¥24 571 190 <u>¥1 576 075</u> ¥72 671 789	
abordage	85	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥200 476 274 ¥163 255 481 <u>¥5 211 110</u> ¥368 942 865	
naufrage	33	Prise en charge financière	¥598 181	Le montant total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
déversement	3,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 005 160 <u>¥470 235</u> ¥1 475 395	
abordage	357	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥23 193 525 ¥1 541 584 <u>¥9 861 480</u> ¥34 596 589	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours.
abordage	49	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥18 010 269 ¥8 971 979 <u>¥772 915</u> ¥27 755 163	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours.
naufrage	30	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥16 610 200 <u>¥241 200</u> ¥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 №3	5.11.84	Hiroshima (Japon)	Japon	199	¥5 385 920	
23	Koshun Maru №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	DKrl 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 №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	£7,9 millions (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 p de 1971, sauf indication contraire		Notes
échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥68 609 674 ¥25 502 144 <u>¥1 346 480</u> ¥95 458 298	
abordage	80	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 <u>¥474 080</u> ¥26 598 669	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours.
abordage	700			Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
échouement	300	Frais de nettoyage Prise en charge financière	DKr9 455 661 <u>DKr394 043</u> DKr9 849 704	
déversement	inconnue			Demande contre le Fonds de 1971 (US\$44 204) retirée.
abordage	200	Frais de nettoyage	DM3 220 511	DM333 027 recouvrés par voie de recours.
déversement	0,1	Prise en charge financière	¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
déversement	15	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autres pertes de recettes Prise en charge financière	US\$1 133 FF708 824 DA5 650 £126 120 DA293 766	
échouement	150-200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr23 168 271 SKr49 361 SKr685 437 SKr23 903 069	
échouement	600-700	Frais de nettoyage	Fmk1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (R 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le Fonds de 1971 parce que l'URSS n'était pas membre de celui-ci à la date du sinistre.
abordage	15			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour les frais de nettoyage et de ¥51 521 183 pour les dommages liés à la pêche).
échouement	3 000			La demande pour frais de nettoyage (US\$242 800) est restée sans suite.
incendie	1 000	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dh 864 293 US\$187 165	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969	
35	Tolmiros	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 millions (estimation)	
36	Hinode Maru №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 №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 №1	10.12.88	Kyoga Misaki (Japon)	Japon	480	¥17 015 040	
41	Nestucca	23.12.88	Île de Vancouver (Canada)	États-Unis d'Amérique	1 612	inconnue	
42	Fukkol Maru №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 Nº16	15.6.89	Kushiro (Japon)	Japon	56	¥1 613 120	
45	Kifuku Maru №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 d'hyo	Quantité drocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés de 1971, sauf indication contrain		Notes
inconnue	200			La demande pour frais de nettoyage (SKr100 639 999) est restée sans suite du fait que le Gouvernement suédois s'est désisté de son action contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971.
erreur de manipulation de cargaison	25	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 847 225 <u>¥152 000</u> ¥1 999 225	
citernes endommagées par la tempête	2 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	FF1 141 185 <u>FF145 792</u> FF1 286 97 7	FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
déversement	6	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 134 885 <u>¥619 200</u> ¥6 754 085	
heurt d'un quai	inconnue			La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention 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 Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥371 865 167 ¥53 500 000 <u>¥4 253 760</u> ¥429 618 927	
abordage	inconnue			La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention 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 Prise en charge financière	¥492 635 <u>¥549 600</u> ¥1 042 235	
erreur de transbordeme des hydrocarbures	ent 7	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥19 159 905 <u>¥742 880</u> ¥19 902 785	
déversement	inconnue	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥273 580 ¥403 280 ¥676 860	
erreur de manipulation de cargaison	inconnue	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 285 960 <u>¥431 761</u> ¥8 717 721	
débordement pendant le déchargement	250			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can\$292 110).

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969	
47	Dainichi Maru №5	28.10.89	Yaizu (Japon)	Japon	174	¥4 199 680	
48	Daito Maru №3	5.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	93	¥2 495 360	
49	Kazuei Maru №10	11.4.90	Osaka (Japon)	Japon	121	¥3 476 160	
50	Fuji Maru №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 №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	Caraibes	Trinité-et-Tobago	1 090	€58 865 (estimation)	
57	Hokunan Maru №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 21,8 milliards (estimation)	

Cause du sinistre d	Quantité l'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
erreur de manipulation de cargaison	0,2	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 792 100 ¥368 510 <u>¥1 049 920</u> ¥3 210 530	
erreur de manipulation de cargaison	3	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥5 490 570 <u>¥623 840</u> ¥6 114 410	
abordage	30	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥48 883 038 ¥560 588 <u>¥869 040</u> ¥50 312 666	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours.
débordement pendant l'approvisionnemen	inconnue	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥96 431 <u>¥1 338 000</u> ¥1 434 431	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
abordage	800	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr15 523 813 SKr530 239 <u>SKr795 276</u> SKr16 849 328	
erreur de manipulation de cargaison	inconnue	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥1 087 700 <u>¥200 800</u> ¥1 288 500	
erreur de manipulation de cargaison	20			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de £130 000).
échouement	185	Frais de nettoyage	Can\$12 831 892	
naufrage	110	Frais liés à la pêche Prise en charge financière	£249 630 £9 879 £17 155 £276 663	
naufrage	inconnue	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	€ 255 803 £14 250	Le Fonds de 1971 a engagé une action récursoire contre l'assureur du propriétaire du navire et la cour d'appel de la Guadeloupe a rendu un jugement favorable au Fonds de 1971, lui octroyant €1 289 483 plus les intérêts et les frais. Le Fonds a soumis une demande en référé à Trinité-et-Tobago en exécution du jugement de la cour d'appel.
échouement	inconnue	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥2 119 966 ¥4 024 863 <u>¥880 880</u> ¥7 025 709	
abordage	2 000	Prise en charge financière	Lit 1 666 031 931	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969	
59	Haven	11.4.91	Gênes (Italie)	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	
60	Kaiko Maru №86	12.4,91	Nomazaki (Japon)	Japon	499	¥14 660 480	
61	Kumi Maru №12	27.12.91	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	113	¥3 058 560	
62	Fukkol Maru №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 №11	12.4.93	Séoul (République de Corée)	République de Corée	520	Won 77 786 224 (estimation)	

Cause du sinistre d'I	Quantité nydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
incendie et explosion	inconnue	L'État italien Deux entreprises italiennes L'État français D'autres organismes publics frança La Principauté de Monaco Prise en charge financière	Lit 70 002 629 093 Lit 1 582 341 690 Lit 71 584 970 783 FF12 580 724 is FF10 659 469 FF270 035 FF23 510 228 £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 acceptées présentées par d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.
abordage	25	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥53 513 992 ¥39 553 821 <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933	
abordage	5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 056 519 <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 recouvrés par voie de recours.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	inconnue	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥4 243 997 <u>¥549 600</u> ¥4 793 59 7	
échouement	73 500	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Mesures de sauvegarde Frais liés au tourisme Coûts financiers Montants alloués par le tribunal pér Demandes ayant fait l'objet d'un accord préalable Frais divers Prise en charge financière	Ptas 8 696 000 000 Ptas 1 729 240 000 Ptas 708 033 000 Ptas 13 810 000 Ptas 371 680 000 all Ptas 893 880 000 Ptas 1 263 150 000 Ptas 252 990 000 Ptas 13 928 783 000 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 fait l'objet d'un accord de règlement aux premiers stades de l'affaire mais n'étaient pas incluses dans l'accord ci-dessus.
échouement	84 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Frais liés à l'agriculture Autres dommages aux biens Autres pertes de recettes	£593 883 £38 538 451 £77 375 £3 572 392 £8 904 047 £252 790 £51 938 938	£6 213 497 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 a versé des indemnités de £45 725 441. La dernière demande en suspens qui faisait l'objet d'un litige a été retirée à la suite d'un accord de règlement entre le demandeur, l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971. Conformément à l'accord, le demandeur a versé £75 000 à l'assureur du propriétaire du navire et £20 000 au Fonds de 1971 à titre de contribution aux frais engagés dans le cadre de la procédure judiciaire.
échouement	140	Frais de nettoyage	Fmk543 618	
échouement	4	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 176 866 632 <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	US\$22 504 recouvrés auprès de 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	
67	Taiko Maru	31.5.93	Shioyazaki (Japon)	Japon	699	¥29 205 120	
68	Ryoyo Maru	23.7.93	Péninsule d'Izu (Japon)	Japon	699	¥28 105 920	
69	Keumdong №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 №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 №53	31.10.94	Monbetsu (Japon)	Japon	43	¥1 089 280	
75	Sung Il №1	8.11.94	Onsan (République de Corée)	République de Corée	: 150	Won 23 millions (estimation)	
76	Déversement de source inconnue	30.11.94	Mohammédia (Maroc)	-	-	-	

Cause du sinistre d'hyo	Quantité lrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
abordage	520	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥756 780 796 ¥336 404 259 <u>¥7 301 280</u> ¥1 100 486 335	¥49 104 248 recouvrés par voie de recours.
abordage	500	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 433 001 <u>¥7 026 480</u> ¥15 459 481	¥10 455 440 recouvrés par voie de recours.
abordage	1 280	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	Won 5 602 021 858 Won 10 673 130 111 Won 16 275 151 969 Won 12 857 130	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 64 560 080.
échouement	200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche (réclamé) Autres pertes de recettes (réclamé) Préjudice moral (réclamé)	Dr 356 204 011 Dr 1 044 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011. Toutes les demandes déposées dans le cadre de la procédure en limitation sont frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971 à l'exception de deux d'entre elles: la demande du propriétaire du navire et de son assureur au titre du remboursement des demandes d'indemnisation dépassant le montant de limitation du propriétaire et du montant de la prise en charge visée à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, et la demande du propriétaire d'une installation piscicole d'un montant de Dr 1 044 millions.
abordage	16 000			Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le Fonds de 1971 ne connaît pas les modalités du règlement. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.
débordement pendant le chargement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 187 304 <u>¥846 640</u> ¥2 033 944	
abordage	560	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes Prise en charge financière	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 <u>¥20 455 920</u> ¥716 192 738	¥31 021 717 recouvrés par voie de recours.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	inconnue	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥3 954 861 ¥202 854 <u>¥272 320</u> ¥4 430 035	
échouement	18	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 9 401 293 <u>Won 28 378 819</u> Won 37 780 112	Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	DH 2 600 000	Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, tel que défini par la Convention de 1971 portant création du Fonds.

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	
77	Boyang N•51	25.5.95	Sandbaeg Do (République de Corée)	République de Corée	149	19 817 DTS	
78	Dae Woong	27.6.95	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 millions (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 №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 №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 millions de DTS	
85	Toko Maru	23.1.96	Anegasaki (Japon)	Japon	699	¥18 769 567 (estimation)	
86	Sea Empress	15.2.96	Milford Haven (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Libéria	77 356	£7 395 748	

Notes

sinistic u nyu	déversés (tonnes)	uc 19/1, sauf indication cont	iaic)	
abordage	160			Demande au titre des frais de nettoyage (de Won 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits.
échouement	1	Frais de nettoyage	Won 43 517 127	
échouement	5 035	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Enlèvement des hydrocarbures Suivi environnemental	Won 20 709 245 359 Won 19 836 456 445 Won 538 000 000 Won 8 420 123 382 <u>Won 723 490 410</u> Won 50 227 315 596	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 18 308 275 906.
		Frais de nettoyage Prise en charge financière	Won 7 410 928 540	
abordage	40	Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	Won 684 000 000 Won 600 000 000 <u>Won 269 029 739</u> Won 1 553 029 739	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 560 945 437.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 650 249 <u>¥984 327</u> ¥9 634 576	¥3 718 455 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire.
		Autres dommages aux biens Autres pertes de recettes (approu	US\$3 103 uvé) <u>US\$2 560</u> US\$5 663	
abordage	94	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥314 838 937 ¥46 726 661 <u>¥5 012 855</u> ¥366 578 453	¥279 973 101 recouvrés par voie de recours.
naufrage	inconnue	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Opération d'enlèvement des hydrocarbures	Won 12 393 138 987 Won 7 960 494 932 Won 6 824 362 810	
heurt d'une défense	1 800	Frais de nettoyage	Won 27 177 996 729 Won 9 033 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a
neurt d'une détense	1 800	Frais liés à la pêche Suivi environnemental	Won 1 112 000 000	versé US\$13,5 millions.
		(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.
échouement	72 360	Frais de nettoyage Autres dommages aux biens Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Autres pertes de recettes	£22 773 470 £443 972 £10 154 314 £2 389 943 £1 044 785 £36 806 484	L'assureur du propriétaire du navire a versé £7 395 748. £20 millions ont été recouvrés par le Fonds de 1971 auprès de l'autorité portuaire de Milford Haven par voie de recours.
		Prise en charge financière	£1 835 035	

Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)

Cause du sinistre

Quantité d'hydrocarbures

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	
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	€ 576 100 (estimation)	
89	№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 de DTS	
91	Tsubame Maru №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 №18	27.3.97	Kawasaki (Japon)	Japon	186	¥3 372 368 (estimation)	
94	Jeong Jin №101	1.4.97	Busan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions	

sinistre d'hydrod	Quantité arbures léversés tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,3	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 981 403 <u>¥297 066</u> ¥2 278 469	¥1 197 267 recouvrés par voie de recours.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	30	Frais de nettoyage et dommages aux biens Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Frais divers	€ 500 000 € 100 000 € 50 000 € 4 000 € 774 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées. Trois demandes d'un montant total de \$\instace\$,4 millions sont en instance devant les tribunaux. Ces demandes émanent de l'État grec, d'une installation piscicole et du propriétaire d'un complexe touristique situé en bord de mer.
échouement	28	Frais de nettoyage Frais d'assistance Frais liés à la pèche Pertes de recettes Frais de transbordement de cargaison Prise en charge financière	Won 689 829 037 Won 20 376 927 Won 16 769 424 Won 6 161 710 Won 10 000 000 <u>Won 28 071 490</u> Won 771 208 588	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 690 millions.
rupture	6 200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Construction d'une voie d'accès	¥20 928 412 000 ¥1 769 172 000 ¥1 344 157 000 <u>¥2 048 152 000</u> ¥26 089 893 000	Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Un accord de règlement global a été conclu entre le propriétaire du navire/assureur et les FIPOL en vertu duquel l'assureur versé ¥10 956 930 000 et les Fonds ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 pour le Fonds de 1971 et ¥7 708 778 000 pour le Fonds de 1992.
débordement pendant le chargement	0,6	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥7 673 830 <u>¥457 497</u> ¥8 131 327	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 710 173.
échouement	3 600	Frais de nettoyage Pertes de recettes Mesures de sauvegarde Dommages aux biens et pertes de recettes Dommages à l'environnement (réclamé) Frais liés à la pêche (réclamé)	U\$\$8 364 223 U\$\$16 033 389 U\$\$24 397 612 Bs70 675 468 Bs289 000 000 Bs350 075 468 U\$\$60 250 396 U\$\$30 000 000 U\$\$90 250 396	Bs1 254 619 385 et US\$4 008 347 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	1	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥415 600 000 <u>¥865 406</u> ¥416 465 406	
débordement pendant le chargement	124	Frais de nettoyage Prise en charge financière	Won 418 000 000 Won 58 000 000 Won 476 000 000	

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 №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	€7,3 millions	
99	Evoikos	15.10.97	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 de DTS	
100	Kyungnam №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 l'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
échouement	inconnue	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Opération d'enlèvement des hydrocarbures	Won 866 906 355 Won 68 795 729 Won 6 738 565 917 Won 7 674 268 001	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
		Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	¥669 252 879 <u>¥181 786 486</u> ¥851 039 365	
		Prise en charge financière	Won 37 963 635	
débordement pendant le charger	3,2 ment	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 Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Autres pertes de recettes Divers (approuvé)	¥1 100 000 000 ¥263 000 000 ¥23 000 000 ¥8 000 000 <u>¥22 000 000</u> ¥1 416 000 000	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 Frais de nettoyage (réclamé)	€2 468 593 €975 684	€2 558 406 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le montant total des demandes établies sera très certainement inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
		Frais liés à la pêche Autres dommages aux biens	€0 000 €9 813 € 534 090	Demandes en instance devant le tribunal.
abordage	29 000	Singapour Frais de nettoyage Autres dommages aux biens Autres dommages aux biens	\$\$10 000 000 \$\$1 500 000 \$\$67 000 \$\$11 567 000	Le propriétaire du navire a honoré toutes les demandes formées à Singapour et en Malaisie qui ont fait l'objet d'un accord de règlement. Le tribunal chargé de la procédure en limitation à Singapour a rejeté toutes
		<i>Malaisie</i> Frais de nettoyage	M\$ 1 424 000	les demandes d'indemnisation formées en Indonésie. Bien qu'en
		Frais liés à la pêche	M\$ 1 200 000 M\$ 2 624 000	vertu des Conventions toute demande à venir soit frappée de forclusion, l'assureur a informé le Fonds qu'il n'était pas disposé à
		Indonésie Frais de nettoyage (réclamé) Dommages à l'environnement (réclamé) Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$152 000 US\$3 200 000 <u>US\$11 000</u> US\$3 363 000	retirer les procédures engagées contre le Fonds de 1971 en Malaisie et à Londres tant qu'il ne serait pas possible d'établir que le propriétaire du navire ne faisait l'objet d'aucune demande en suspens qui pourrait avoir pour effet d'exposer le Fonds de 1971 au paiement d'indemnités ou à une prise en charge financière.
échouement	15-20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 189 214 535 Won 82 818 635 Won 265 023 170	Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030.
naufrage	4 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Dh 6 345 655 Dh 1 597 963 Dh 7 943 618	Le Fonds de 1971 a acquitté la totalité des demandes à l'exception de l'une d'entre elles pour laquelle le demandeur n'a toujours pas reçu le solde en suspens (Dh 66 069).

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 millions de DTS (estimation)	
103	Al Jaziah 1	24.1.00	Abou Dhabi (Émirats arabes unis)	Honduras	681	3 millions de DTS	
104	Alambra	17.9.00	Estonie	Malte	75 366	£7,6 millions de DTS (estimation)	
105	Natuna Sea	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	6,1 millions de DTS (estimation)	
106	Zeinab	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS	
107	Singapura Timur	28.5.01	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS (estimation)	

Notes Voir la page 196.

Cause du sinistre d'hy	Quantité ydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le de 1971, sauf indication contraire)	Fonds	Notes
rupture d'un tuyau de déchargement	262	Demandes contre le propriétaire du navire en instance devant le tribunal: Frais de nettoyage et frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	Bs10 000 000	Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions. Les demandes formées contre le Fonds sont frappées de prescription.
naufrage	100-200	Frais de nettoyage/ Mesures de sauvegarde	Dh 6 400 000	Les Fonds ont entamé une action récursoire contre le propriétaire du navire, demandant le remboursement de Dh 6,4 millions. Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50 % des montants versés.
corrosion	300 (estimation)		US\$620 000 <u>US\$100 000</u> US\$720 000 EK38 800 000 EK38 800 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées. Demandes faisant l'objet de procédures judiciaires.
échouement	7 000 (estimation)	Malaisie Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Indonésie Frais de nettoyage et liés à la pêche	US\$8 400 000 US\$8 400 000 M\$1 300 000 M\$905 000 M\$2 205 000 US\$2 800 000 US\$2 800 000	Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
naufrage	400	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	US\$844 000 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 Mesures de sauvegarde Mesures de sauvegarde/évaluation des risques de dommages à l'environnement Prise en charge financière	US\$62 896 ¥11 436 000 US\$783 500 US\$25 000	L'assureur du propriétaire du navire a payé US\$103 378. Le Fonds de 1971 a recouvré £317 317 auprès de l'assureur du propriétaire du navire. L'assureur a recouvré £185 000 auprès des intérêts des navires entrés en collision.

ANNEXE XXIII

FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2007)

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
- 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 Nº3	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 millions 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	€ 284 905	Suite à un accord de réglement à l'amiable, le propriétaire/assureur du navire a versé 20 % et le Fonds de 1992 80 % du montant évalué définitif.
rupture	6 200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Construction d'une voie d'accès	¥20 928 412 000 ¥1 769 172 000 ¥1 344 157 000 <u>¥2 048 152 000</u> ¥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 Frais liés à la pêche Opération d'enlèvement des hydrocarbures Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 866 906 355 Won 68 795 729 Won 6 738 565 917 Won 7 674 268 001 \$\frac{4}{669} 252 879 \$\frac{4}{181} 786 486 \$\frac{4}{8}\$51 039 365	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	DB 21 168	Le Fonds de 1992 n'a pas entamé d'action récursoire contre le propriétaire du navire.
naufrage	inconnue	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	US\$2 500 000 PHP 1 800 000	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 millions de DTS	
9	Erika	12.12.99	Bretagne (France)	Malte	19 666	€12 843 484	
10	Al Jaziah 1	24.1.00	Abou Dhabi (EAU)	Honduras	681	3 millions 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	22,4 millions de DTS (estimation)	
15	Baltic Carrier	29.3.01	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions	

Notes

	sinistre	d'hydrocarbures déversés (tonnes)	de 1992, sauf indication contrair		Notes
	naufrage	inconnue	Mesures de sauvegarde	€ 457 753	Le Fonds de 1992 a versé € 457 753 au Gouvernement français au titre du règlement intégral de toutes les pertes dues au sinistre.
	rupture	14 000 (estimation)	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Dommages aux biens Frais liés au tourisme Autres pertes de recettes Demandes devant un tribunal (en suspens)	€1 872 606 €10 728 911 €2 554 705 €76 954 269 €3 383 921 €129 494 412 €3 800 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé €12,8 millions et le Fonds de 1992 €116,7 millions. Le Gouvernement français et Total SA ont déposé auprès du tribunal de nouvelles demandes, pour €35,5 millions, mais ils n'y donneront suite que pour autant que cela n'empêche pas que toutes les autres demandes soient acquittées intégralement.
	naufrage	100-200	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde	Dh 6 400 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50 % des montants versés. Les Fonds ont entamé une action récursoire contre le propriétaire du navire.
	incendie	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€ 521 419	Le Fonds de 1992 a estimé que le <i>Slops</i> ne relevait pas de la définition du terme 'navire'. La Cour suprême grecque a soutenu que le <i>Slops</i> relevait de cette définition. Trois demandes émanant d'entrepreneurs restent en suspens.
	inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (approuvé)	€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' <i>Alambra</i> , son assureur et le Fonds de 1992. Suite à un accord de réglement à l'amiable entre le Gouvernement et le propriétaire du navire/assureur, l'action engagée contre le Fonds a été retirée.
	échouement	7 000 (estimation)	Singapour Frais de nettoyage et frais liés à la pêche Malaisie Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Indonésie Frais de nettoyage et frais liés à la pêche	US\$8 400 000 M\$1 300 000 M\$905 000 M\$2 205 000 US\$2 800 000	Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
	abordage	2 500	Frais de nettoyage Élimination des hydrocarbures Dommages aux biens/préjudice économique Frais liés à la pêche Suivi environnemental	DKr65 900 000 DKr17 400 000 DKr1 600 000 DKr19 700 000 DKr258 000 DKr104 858 000	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.
1					

Indemnisation (montants versés par le Fonds

Cause du

Quantité

Réi	f. 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 millions 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	€ 2 777 986	
20	Spabunker IV	21.1.03	Espagne	Espagne	647	3 millions de DTS	
21	Sinistre survenu à Bahreïn	15.3.03	Bahreïn	inconnu	inconnue	inconnue	
22	Buyang	22.4.03	Geoje (République de Corée)	République de Cor	ée 187	3 millions de DTS	
23	Hana	13.5.03	Busan (République de Corée)	République de Cor	ée 196	3 millions de DTS	
24	Victoriya	30.8.03	Syzran (Fédération de Russie)	Fédération de Russie	2 003	3 millions 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 Frais de nettoyage	US\$844 000 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)	€40 000	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	£5 400	
rupture	63 272 (estimation)	Espagne Frais de nettoyage/ mesures de sauvegarde (réclame) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la maricu (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé) France Frais de nettoyage (réclamé) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la maricu (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé) Frais divers (réclamé) Frais divers (réclamé)	€2 066 103 ulture €42 736 348 €88 303 €1 761 785 €763 910 418 €77 965 808 €87 772	Le propriétaire du navire a déposé le montant de limitation (€2 777 986) auprès du tribunal espagnol compétent. Le Fonds de 1992 a versé les sommes de €13 920 000 au Gouvernement espagnol, de €4,85 millions à des demandeurs en France et de €28 448 au Gouvernement portugais.
naufrage	inconnue	Espagne Mesures de sauvegarde et enlèver de l'épave Frais de nettoyage Gibraltar Frais de nettoyage	€ 400 000 € 28 000 € 028 000 £18 350	
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage/ mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	US\$689 000 <u>US\$542 000</u> US\$1 231 000	Le Fonds de 1992 a acquitté la totalité des demandes.
échouement	35-40	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	Won 1 007 000 000 <u>Won 328 000 000</u> Won 1 335 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
abordage	34	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages aux biens	Won 1 242 000 000 Won 22 500 000 Won 19 150 000 Won 1 283 650 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
incendie	inconnue	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé)	US\$500 000	Le montant total réclamé étant bien en deçà du montant de limitation applicable au <i>Victoriya</i> en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de verser des 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	
25	Duck Yang	12.9.03	Busan (République de Corée)	République de Corée	149	3 millions de DTS	
26	Kyung Won	12.9.03	Namhae (République de Corée)	République de Corée	144	3 millions de DTS	
27	Jeong Yang	23.12.03	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	4 061	4,51 millions de DTS	
28	N°11 Hae Woon	22.7.04	Geoje (République de Corée)	République de Corée	110	4,51 millions de DTS	
29	N°7 Kwang Min	24.11.05	Busan (République de Corée)	République de Corée	161	4,51 millions de DTS	
30	Solar 1	11.8.06	Détroit de Guimaras (Philippines)	Philippines	998	4,51 millions de DTS	
31	Shosei Maru	28.11.06	Mer intérieure de Seto (Japon)	Japon	153	4,51 millions de DTS	
32	Volgoneft 139	11.11.07	Détroit de Kerch (entre la Fédération de Russie et l'Ukraine)	Fédération de Russie	3 463	4,51 millions de DTS	
33	Hebei Spirit	7.12.07	au large de Taean (République de Corée)	Chine (Région 1 administrative spéciale de Hong Kon	46 848 g)	89,77 millions de DTS	

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés de 1992, sauf indication contra		Notes
naufrage	300	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde Dommages aux biens/préjudice économique	Won 2 883 000 000 Won 43 000 000 Won 2 926 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
échouement	100	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	Won 2 921 000 000 <u>Won 407 000 000</u> Won 3 328 000 000	
abordage	700	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Études après déversement Préjudice économique	Won 3 992 000 000 Won 78 400 000 Won 140 000 000 <u>Won 115 000 000</u> Won 4 325 400 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
abordage	12	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde	Won 354 000 000 Won 354 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
abordage	64	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	Won 1 900 000 000 Won 109 000 000 Won 3 100 000 Won 2 012 100 000	Le Fonds de 1992 a engagé une action recursoire contre le navire de pêche qui a abordé le navire-citerne.
		Frais liés à la pêche (réclamé)	Won 142 389 610	
naufrage	2 072 (estimation)	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde Dommages aux biens Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Frais divers	PHP 725 368 765 PHP 2 193 561 PHP 175 449 582 PHP 2 261 414 PHP 2 846 881 PHP 908 120 203	D'autres demandes sont en suspens, mais de nombreux demandeurs n'ayant pas indiqué le montant de leur demande, il n'a pas été possible d'estimer le montant total des demandes. L'accord STOPIA 2006 s'applique à ce sinistre: le Fonds de 1992 reçoit des paiements réguliers de la part de l'assureur du propriétaire du navire à hauteur de 20 millions de DTS (£15,8 millions) (voir la section 10).
abordage	60	Frais de nettoyage (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé) Frais de nettoyage (réclamé) Dommages aux biens (réclamé)	¥608 696 701 ¥270 500 000 ¥879 196 701 ¥11 793 845 <u>¥13 536 861</u> ¥25 330 706	Le navire n'est pas couvert par l'accord STOPIA 2006. Le Fonds de 1992 devra donc verser les montants dépassant la limite prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.
rupture	1 000-2 000 (estimation)			On s'attend à recevoir des demandes d'indemnisation.
abordage	9 400			On s'attend à recevoir des demandes d'indemnisation pour des montants importants au titre des frais de nettoyage et des pertes dans les secteurs de la pêche et du tourisme.

Notes se rapportant aux annexes XXII et XXIII

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 31 décembre 2007, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Bolivar vénézuélien	Bs	4274,42	Dollar des États-Unis	US\$	1,9906
Couronne danoise	DKr	10,1522	Dollar de Singapour	S\$	2,8654
Couronne estonienne	EK	21,3029	Euro	€	1,3615
Couronne suédoise	SKr	12,8656	Peso philippin	PHP	82,162
Dinar algérien	DA	133,161	Ringgit malaisien	M\$	6,583
Dinar de Bahreïn	DB	0,7485	Rouble russe	R	48,8468
Dirham des EAU	Dh	7,3107	Rupiah indonésienne	Rp	18696,7
Dirham marocain	DH	15,46	Won de la République de Corée	Won	1863,3
Dollar canadien	Can\$	1,9646	Yen japonais	¥	222,38

£1 = 1,2678 DTS ou 1 DTS = £0,7888

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 31 décembre 2007.

	€1=	£1=
Dr	340.75	463,9311
FF	6,5596	8,9309
Lit	1936,27	2636,2316
DM	1,9558	2,6628
Fmk	5,9457	8,0951
Ptas	166,386	226,5345
	Lit DM Fmk	Dr 340,75 FF 6,5596 Lit 1936,27 DM 1,9558 Fmk 5,9457

3 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 ou de 1992 accepte la demande ou le montant indiqué.

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

PORTLAND HOUSE 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