



Sinistres dont
les FIPOL ont
à connaître

Octobre 2009

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





Sinistres dont les FIPOL ont à connaître Octobre 2009

FONDS DE 1992

<i>Erika</i>	3
<i>Al Jaziah 1</i>	8
<i>Prestige</i>	9
<i>N°7 Kwang Min</i>	18
<i>Solar 1</i>	20
<i>Shosei Maru</i>	23
<i>Volgoneft 139</i>	24
<i>Hebei Spirit</i>	31
Sinistre survenu en Argentine	38
<i>King Darwin</i>	41
Résumé des sinistres	42

FONDS DE 1971

<i>Vistabella</i>	52
<i>Aegean Sea</i>	53
<i>Iliad</i>	55
<i>Kriti Sea</i>	56
<i>Nissos Amorgos</i>	56
<i>Plate Princess</i>	60
<i>Evoikos</i>	64
<i>Al Jaziah 1</i>	65
<i>Alambra</i>	67
Résumé des sinistres	70

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 (pour tout renseignement): info@iopcfund.org

Site Web: www.iopcfund.org

Ci-contre:

Déversement d'hydrocarbures provenant du *Hebei Spirit*, très gros transporteur de brut battant pavillon de Hong Kong, survenu près de Taean (République de Corée) peu après avoir été heurté par le ponton-grue *Samsung N°1*.

En première de couverture:

Section arrière du navire-citerne russe *Volgoneft 139* dans le port de Kavkaz, détroit de Kerch, dans le kraï de Krasnodar (Fédération de Russie).

Introduction

Le présent rapport donne des renseignements sur les sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître jusqu'en octobre 2009, retraçant l'évolution des différentes affaires 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 qui sont repris dans les comptes rendus des décisions des réunions des organes directeurs, disponibles sur le site Internet des FIPOL (www.iopcfund.org).

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

Il convient de noter que jusqu'en octobre 2009, le Fonds complémentaire n'avait eu à connaître d'aucun sinistre.

Erika

France, le 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 d'été 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 ramassés sur les plages et stockés 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.

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 14 mars 2000, le tribunal de commerce de Nantes a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733, soit €12 843 484, le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué un fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de son assureur en responsabilité, la société 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 pour le sinistre de l'*Erika* 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, ce qui correspond à FF1 211 966 811 ou €184 763 149.

Pour des précisions sur la décision du Comité exécutif concernant la conversion des DTS en francs français ou en euros, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2008 (page 77).

Depuis avril 2003, le niveau des paiements a été porté à 100 %.

Engagements pris par Total SA et par le Gouvernement français

Pour des détails sur l'engagement de l'État français et Total SA à être indemnisés en dernier, se reporter au Rapport annuel de 2008 (page 78).

Traitement des demandes d'indemnisation

À la session d'octobre 2009 du Comité exécutif, 7 131 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €388,9 millions. Des indemnités avaient été versées au titre de 5 939 demandes pour un montant total de €129,7 millions, dont €12,8 millions avaient été pris en charge par la Steamship Mutual, l'assureur du propriétaire du navire, et €116,9 millions par le Fonds de 1992. Environ 1 016 demandes s'élevant en tout à €31,8 millions avaient été rejetées.

Hydrocarbures émulsifiés sur les plages du Pouliguen à la suite du sinistre de l'*Erika*



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

Évaluation de la demande d'indemnisation de l'État français au titre des opérations de nettoyage et indemnités versées

Pour plus de détails sur l'évaluation de la demande d'indemnisation déposée par l'État français et les indemnités versées au titre des dépenses engagées lors des opérations de nettoyage, se reporter au Rapport annuel de 2008 (pages 79 et 80).

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

Un certain nombre de demandeurs, dont le Gouvernement français et plusieurs autorités locales, se sont associés à la procédure pénale en qualité de parties civiles pour demander réparation à hauteur de €400 millions.

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.

Chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Paris

Dans son jugement, rendu en janvier 2008, le tribunal correctionnel a déclaré responsables pénalement les quatre parties suivantes: le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de classification (RINA) et Total SA. Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été condamnés à payer chacun une amende de €75 000. Le RINA et Total SA ont été condamnés à payer chacun une amende de €375 000. Tous les autres prévenus ont été acquittés.

S'agissant des responsabilités civiles, le juge a considéré les quatre parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre et a octroyé aux demandeurs associés à la procédure une indemnisation au titre des préjudices économiques, de l'atteinte à l'image de plusieurs régions et municipalités, du préjudice moral et des dommages à l'environnement. Le tribunal a évalué le montant total des dommages à €192,8 millions, dont €153,9 millions pour l'État français.

Les quatre parties déclarées pénalement responsables ainsi qu'un certain nombre de parties civiles ont fait appel du jugement.

Examen par le Comité exécutif en mars et en juin 2008

À la 40ème session du Comité exécutif, tenue en mars 2008, la délégation française a indiqué qu'il s'agissait du premier jugement

Bilan des demandes d'indemnisation à la session d'octobre 2009 du Comité exécutif

Catégorie	Demandes déposées	Demandes évaluées	Demandes rejetées	Demandes payées	Montant versé €
Mariculture et ostréiculture	1 007	1 004	89	846	7 763 339
Ramassage de coquillages	534	534	116	373	892 502
Bateaux de pêche	319	319	30	282	1 099 551
Entreprises de transformation du poisson et des coquillages	51	51	7	44	977 631
Tourisme	3 696	3 693	457	3 211	76 113 602
Dommages aux biens	711	711	250	460	2 556 905
Opérations de nettoyage	150	145	12	128	31 904 886
Divers	663	655	55	595	8 387 521
Total	7 131	7 112	1 016	5 939	129 695 937

rendu en France aux termes duquel un tribunal avait accordé, au titre de dommages causés à l'environnement, des indemnités à certains demandeurs, tels que le département du Morbihan, qui avaient été en mesure de démontrer l'étendue des dommages effectivement causés à des zones sensibles dont la protection lui incombait. Cette délégation a également fait savoir que, dans son jugement, le tribunal reconnaissait aux associations de protection de l'environnement le droit de demander réparation au titre du préjudice matériel et moral, mais également environnemental, causé aux intérêts collectifs qu'elles avaient pour objet de défendre. Cette délégation a fait observer que dans la mesure où le jugement faisait l'objet d'un appel, le Fonds devrait attendre la décision de la cour d'appel.

Plusieurs délégations se sont déclarées préoccupées par le fait que le tribunal correctionnel de Paris avait accordé des indemnités au titre du préjudice moral et environnemental alors que l'alinéa a) de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile limite les indemnités versées pour l'altération de l'environnement au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. Il a été souligné que le tribunal avait interprété l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de telle manière que les parties qui auraient normalement été visées par cet article ont été considérées comme ne relevant pas de l'application de ses dispositions. Il a été observé que ce jugement pourrait avoir de profondes répercussions sur le régime international d'indemnisation.

L'Administrateur a indiqué que le Secrétariat devrait examiner le jugement en détail pour étudier les implications qu'il risque d'avoir pour le régime international d'indemnisation et pour le Fonds de 1992, et qu'il faudrait, dans cette étude, examiner la possibilité d'une action récursoire contre les parties jugées responsables des dommages causés par le sinistre. Estimant qu'il était difficile, à ce stade, d'évaluer quelles seraient les incidences du jugement, vu qu'il faisait l'objet d'un appel, l'Administrateur a jugé qu'il serait plus efficace que le Secrétariat attende que la cour d'appel ait rendu son arrêt pour en étudier les incidences.

À la session de juin 2008, la délégation française a fait savoir au Comité que l'État français était parvenu à un accord avec Total SA, aux termes duquel Total SA avait versé à l'État français, pour solde de tout compte, €153,9 millions, correspondant au montant octroyé par le tribunal correctionnel qui prend en compte les indemnités déjà versées par le Fonds de 1992. Cette délégation a aussi indiqué que, du fait de ce paiement, l'État français avait retiré toutes ses actions au civil y compris celles à l'encontre du Fonds.

L'audience devant la cour d'appel s'est tenue en octobre et novembre 2009. Le jugement devrait être rendu au début de 2010.

Actions récursoires engagées par le Fonds de 1992

Pour plus de détails sur les actions récursoires engagées par le Fonds de 1992 devant le tribunal de grande instance de Lorient contre diverses parties, se reporter au Rapport annuel de 2008 (pages 81 et 82).

Étant donné qu'il a été fait appel du jugement rendu en janvier 2008 par le tribunal correctionnel de Paris, comme il a été mentionné ci-dessus, le Fonds de 1992 devra attendre l'aboutissement de la procédure d'appel avant de prendre une décision au sujet de ces actions récursoires.

Procédures judiciaires

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. Au 31 octobre 2009, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et les tribunaux s'étaient prononcés sur la majorité des autres demandes. Dix-sept actions sont toujours en instance. La somme totale réclamée au titre des actions en instance, à l'exclusion des demandes déposées par Total, est d'environ €20,9 millions.

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

Pour plus de précisions sur les procédures judiciaires intentées devant divers tribunaux, se reporter au Rapport annuel de 2008 (pages 82 et 83).

Jugements des tribunaux en 2009 concernant les demandes formées contre le Fonds de 1992

En 2009, six jugements ont été prononcés par différents tribunaux français, tous 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').

Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont adopté des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation, notamment au titre des préjudices économiques purs, qui sont énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992.

Un résumé des jugements rendus en 2009 est présenté ci-après^{<1>}.

En ce qui concerne les jugements rendus avant le 1er janvier 2009, il convient de se reporter aux Rapports annuels de 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 et 2008.

<1> Ces jugements ont été également rendus à l'encontre du propriétaire du navire et de la Steamship Mutual. Pour ne pas surcharger le texte, il n'est fait référence qu'au seul Fonds de 1992.

Tribunal civil de Saint-Nazaire

Ostréiculteur

Un ostréiculteur avait déposé deux demandes d'indemnisation pour un montant total de €12 796 au titre des préjudices subis entre décembre 1999 et février 2000 par suite du sinistre de l'*Erika*. Le demandeur a reçu un paiement de €4 048 du Fonds de 1992 et des indemnités versées par des tierces parties (OFIMER et Conseil général de Loire-Atlantique) se montant au total à €12 796. Le demandeur a par ailleurs soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de €8 030 pour les pertes subies en mars et avril 2000, au titre de laquelle il avait reçu des indemnités versées par des tiers, soit les organisations susmentionnées, pour un montant total de €5 240. Le demandeur a réclamé au Fonds €1 796, somme qui correspondrait au solde de ses pertes. Le Fonds a considéré que cette demande n'était pas fondée puisque le demandeur avait déjà été indemnisé au titre de tous les préjudices subis.

Dans son arrêt d'octobre 2009, le tribunal civil de Saint-Nazaire a conclu que le demandeur n'avait subi aucun préjudice supplémentaire par rapport aux préjudices déjà indemnisés et, pour ces motifs, a rejeté la demande.

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

Cour d'appel de Rennes

Opérateur d'un train touristique

Un exploitant de trains touristiques avait déposé une demande d'indemnisation pour les préjudices économiques subis en 2000 et 2001. Le Fonds de 1992 avait accepté la demande au titre des pertes subies en 2000 et le montant évalué avait été versé au demandeur. Le Fonds avait rejeté la demande déposée pour 2001, d'un montant total de €69 625, en considérant qu'il n'existait pas un lien de causalité suffisant entre les pertes faisant l'objet de la demande d'indemnisation pour 2001 et la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika*.

Dans un jugement rendu en septembre 2007, le tribunal de commerce de Lorient a accepté l'évaluation du Fonds pour les pertes subies en 2000 et a rejeté la demande d'indemnisation pour 2001, considérant qu'il n'existait pas de lien de causalité suffisamment étroit entre les pertes faisant l'objet de la demande et la pollution. Le demandeur a fait appel du jugement.

La cour d'appel de Rennes a rendu son jugement en janvier 2009. La cour a estimé que les statistiques publiées par les organismes officiels du tourisme montraient que des facteurs autres que le sinistre de l'*Erika* étaient responsables du fait que certaines entreprises dans le secteur du tourisme n'étaient pas complètement sorties du marasme des affaires enregistré en 1999. La cour a conclu que le demandeur n'avait pas prouvé l'existence d'un lien de causalité entre la réduction de son chiffre d'affaires et la pollution provoquée par l'*Erika* et, pour ce motif, elle a rejeté la demande.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement. Le jugement est désormais définitif.

Deux entreprises de transformation des moules

Deux entreprises de transformation des moules ont déposé des demandes au titre des préjudices économiques en 2000 et 2001. Les demandes portant sur des préjudices subis en 2000 ont été réglées avec le Fonds de 1992, mais celles qui portaient sur les préjudices subis en 2001 ont été rejetées.

Dans un jugement rendu en décembre 2007, le tribunal de commerce de Lorient a accepté l'évaluation du Fonds concernant les préjudices subis en 2000. Pour ce qui concerne la demande au titre des préjudices subis en 2001, le tribunal a jugé que le fait qu'aucune pollution n'ait été constatée dans la zone où l'entreprise exerçait ses activités en 2001, ce qui, selon le tribunal, n'était pas avéré, n'était pas pertinent en l'espèce s'il était prouvé que le demandeur avait subi un dommage directement causé par le sinistre. Le tribunal a toutefois conclu que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi en 2001 des pertes qui étaient une conséquence du sinistre de l'*Erika* et il a donc rejeté la demande. Les deux demandeurs ont interjeté appel de ce jugement.

La cour d'appel a rendu son arrêt en février 2009 et a confirmé le jugement du tribunal de commerce. Elle a conclu que les demandeurs n'avaient pas démontré l'existence d'un lien de causalité suffisant entre les dommages présumés et la pollution causée par le sinistre de l'*Erika*.

Les demandeurs n'ont pas fait appel de ce jugement. Le jugement est désormais définitif.

Propriétaire d'appartements à louer

Le propriétaire d'appartements à louer a déposé une demande d'indemnisation au titre d'un préjudice économique d'un montant total de €5 751. Le Fonds de 1992 a rejeté la demande au motif que le demandeur n'avait pas démontré l'existence d'un dommage par pollution causé par le sinistre de l'*Erika*.

Le tribunal de commerce de Lorient a rendu son jugement en avril 2008. Il a déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité du Fonds de 1992 et que c'était à lui qu'il appartenait d'interpréter la notion de 'dommage par pollution' et de l'appliquer à chaque demande en déterminant s'il existait un lien de causalité suffisamment étroit entre le fait générateur du dommage et le préjudice subi. Le tribunal a toutefois rejeté la demande au motif que le demandeur n'avait pas prouvé qu'il avait subi un préjudice.

Le demandeur a fait appel du jugement.

Dans son arrêt de juin 2009, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal de commerce au motif que le demandeur n'avait pas démontré l'existence d'un lien de causalité suffisamment étroit entre le préjudice présumé et la pollution résultant du sinistre de l'*Erika*.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement. Le jugement est désormais définitif.

Agent immobilier

Un agent immobilier a déposé une demande d'indemnisation d'un total de €74 564 au titre d'un préjudice économique qu'il aurait subi en 2000 et qui serait lié au sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 a rejeté la demande car le demandeur n'avait pas démontré l'existence d'un dommage par pollution résultant du sinistre de l'*Erika*.

Le tribunal de commerce de Lorient a rendu son jugement en avril 2008. Après avoir déclaré qu'il n'était pas lié par les critères du Fonds de 1992, le tribunal a rejeté cette demande au motif que le demandeur n'avait pas démontré l'existence d'un préjudice résultant du sinistre de l'*Erika*.

Le demandeur a fait appel du jugement. En septembre 2008, il a présenté au tribunal une demande supplémentaire s'élevant à €37 280 au titre du préjudice subi en 2001.

Dans son arrêt de juin 2009, la cour d'appel a confirmé la décision du tribunal de commerce au motif que le demandeur n'avait pas démontré l'existence d'un lien de causalité suffisamment étroit entre le préjudice présumé et la pollution résultant du sinistre de l'*Erika*. En ce qui concerne la demande au titre du préjudice subi en 2001, la cour d'appel a estimé que cette demande supplémentaire était atteinte de forclusion aux termes de l'article VIII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de l'article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement. Le jugement est désormais définitif.

Magasin spécialisé dans la vente de bateaux et d'accessoires nautiques

Une société de vente, location et réparation de bateaux et d'accessoires nautiques avait déposé une demande d'indemnisation d'un montant de €151 717 au titre des préjudices résultant du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait évalué le préjudice au titre de la vente d'accessoires à €35 835 (£28 200) et avait payé cette somme au demandeur. Le Fonds avait toutefois estimé que l'achat d'un bateau était un investissement à long terme, qu'il y avait peu de chances que ce type d'achat soit affecté de façon permanente par les conséquences d'un déversement d'hydrocarbures et qu'au pire la décision d'achat pouvait s'en trouver repoussée. Le Fonds de 1992 avait donc rejeté la partie de la demande concernant la vente de bateaux car il considérait qu'il n'avait pas été prouvé qu'il existait un lien de causalité suffisamment étroit entre ce préjudice et la pollution provoquée par le sinistre de l'*Erika*. Le demandeur n'était pas d'accord avec le Fonds de 1992 et avait intenté une action en justice, réclamant €73 512 au titre du préjudice lié à la vente de bateaux.

Dans une décision rendue en décembre 2004, le tribunal avait nommé un expert auprès des tribunaux afin d'évaluer la perte relative à la vente de bateaux neufs. L'expert avait rendu son rapport en août 2006 et avait évalué la demande à €42 504.

Dans un jugement rendu en mai 2008, le tribunal, après s'être référé à une déclaration dans laquelle la cour d'appel de Rennes, dans un jugement précédent, estimait que c'était au tribunal qu'il appartenait d'interpréter la notion de dommages par pollution telle qu'elle figure dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer en l'espèce en déterminant s'il existait un lien de causalité suffisamment étroit entre le fait générateur et les préjudices subis, a accepté l'évaluation de l'expert auprès des tribunaux et a octroyé au demandeur €42 504 au titre du préjudice lié à la vente de bateaux neufs. Le tribunal a en outre chargé le même expert d'évaluer les autres parties de la demande, telles que celles concernant les préjudices liés à la vente de bateaux d'occasion, de remorques et de matériel électronique.

L'Administrateur, après avoir étudié les arguments du tribunal, ainsi que les avis des experts du Fonds de 1992 et de son avocat en France, a fait appel du jugement car il considère que la méthode de calcul et les conclusions de l'expert auprès des tribunaux sont sujettes à caution.

La cour d'appel a rendu son jugement en octobre 2009. Dans son jugement, le tribunal a estimé que le demandeur n'avait pas subi de pertes en ce qui concerne la vente de bateaux neufs ainsi que les autres parties de la demande et, pour cette raison, a décidé de rejeter les demandes.

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

Actions en justice de la commune de Mesquer contre Total

Examen par le Comité exécutif en juin et octobre 2007

À sa session de juin 2007, le Comité a été informé qu'une action en justice avait été intentée par la commune de Mesquer contre Total devant les tribunaux français, où elle avait fait observer qu'au regard de la législation européenne, la cargaison à bord de l'*Erika* constituait en fait un déchet. Il a également été indiqué que la Cour de cassation avait renvoyé cette question devant la Cour de justice des Communautés européennes pour qu'elle rende un avis. Il a été demandé à l'Administrateur d'expliquer quelle incidence auraient, le cas échéant, ces procédures judiciaires sur le Fonds de 1992.

L'Administrateur a fait savoir au Comité que la Cour de cassation avait renvoyé trois questions devant la Cour de justice des Communautés européennes pour qu'elle rende un avis, à savoir:

- Le fuel-oil transporté en tant que cargaison à bord de l'*Erika* constituait-il en fait un déchet au sens où l'entend la législation européenne?

- Une cargaison de fuel-oil accidentellement échappée d'un navire pouvait-elle, dans la mesure où elle avait été mélangée à de l'eau de mer et des sédiments, être considérée comme un déchet au sens où l'entend la législation européenne?
- Si la cargaison à bord de l'*Erika* n'était pas un déchet mais en devenait un après s'être accidentellement échappée du navire, les sociétés du groupe Total seraient-elles considérées comme responsables de ce déchet même si la cargaison était transportée par un tiers?

Examen par le Comité exécutif en juin 2008

À sa session de juin 2008, le Comité a pris note de l'avis juridique rendu par l'avocate générale Kokott de la Cour de justice des Communautés européennes qui indiquait, notamment, que le fuel-oil lourd doit être qualifié de déchet lorsqu'il se déverse de manière accidentelle et se retrouve mélangé à de l'eau ainsi qu'à des sédiments mais que cette disposition de la législation européenne est, à son avis, compatible avec les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Examen de la question par le Comité exécutif en octobre 2008

À sa session d'octobre 2008, le Comité a pris note du jugement rendu le 24 juin 2008 par la Cour de justice des Communautés européennes.

La Cour de justice des Communautés européennes a conclu que la cargaison à bord de l'*Erika* ne constituait pas un déchet au sens de la directive 75/442^{<2>}, mais qu'une cargaison de fuel-oil accidentellement échappée d'un navire et se retrouvant mélangée à de l'eau ainsi qu'à des sédiments était considérée comme un déchet au sens où l'entend la directive.

Dans sa réponse à la troisième question, à savoir si, dans l'éventualité du naufrage d'un pétrolier, le producteur du fuel-oil lourd déversé en mer et/ou le vendeur et affrèteur du navire les transportant, peuvent être tenus de prendre à leur charge le coût de l'élimination des déchets ainsi générés, même si la substance déversée en mer était transportée par un tiers, la Cour a statué qu'un tribunal national pouvait considérer le vendeur de ces hydrocarbures et affrèteur du navire les transportant comme producteur desdits déchets, au sens de la directive et, ce faisant, comme 'détenteur antérieur' aux fins de l'application de cette directive, si ce tribunal aboutissait à la conclusion que ce vendeur-affrèteur avait contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s'il avait omis de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement telles que celles concernant le choix du navire.

L'Administrateur, après avoir étudié le jugement rendu par la Cour de justice des Communautés européennes et l'avoir examiné avec l'avocat français du Fonds de 1992, a considéré que, bien qu'il soit prématuré d'arriver à une conclusion quant aux éventuelles incidences que le jugement rendu par la

Cour de justice des Communautés européennes pourrait avoir sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et sur la Convention de 1992 portant création du Fonds, le jugement semblait avoir pris en compte tous les engagements internationaux souscrits en la matière par les États Membres de l'UE, y compris lesdites Conventions de 1992, et qu'en conséquence il n'aurait pas d'incidence sur leur applicabilité.

Jugement de la Cour de cassation

La Cour de cassation a rendu son jugement en décembre 2008. Dans sa décision, elle a suivi les conseils donnés par la Cour de justice des Communautés européennes dans son jugement de juin 2008. Elle a en partie révoqué un jugement antérieur rendu par la cour d'appel de Rennes dans lequel, tout en considérant que le fuel-oil mélangé à du sable et de l'eau de mer constituait un 'déchet', cette dernière avait rejeté la demande d'indemnisation présentée par la commune de Mesquer en faisant valoir que Total ne pouvait être considéré comme le détenteur antérieur ou le producteur de ce 'déchet' au sens de la directive 75/442 sur les 'déchets'. La Cour de cassation a conclu que le fuel-oil déversé et mélangé à de l'eau de mer et des sédiments constituait un 'déchet', que Total pouvait être considéré comme le 'détenteur antérieur' et/ou le 'producteur' de ce 'déchet' au sens de la Cour de justice des Communautés européennes et que le producteur de ce 'déchet' pouvait être appelé à prendre à sa charge le coût de l'élimination de ce 'déchet' s'il était établi qu'il avait contribué au risque de la survenance de la pollution occasionnée par le naufrage.

La Cour de cassation a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel de Bordeaux, qui devra décider si Total a contribué ou non à la survenance de la pollution occasionnée par le naufrage de l'*Erika*. Étant donné que certaines questions concernant l'affaire seront examinées par la cour d'appel de Paris, qui se prononcera sur l'appel du jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris en janvier 2008 (voir plus haut la section sur les procédures pénales), il est probable que la cour d'appel de Bordeaux diffèrera sa décision en attendant que la cour d'appel de Paris ait rendu son jugement.

Aucun fait nouveau n'est intervenu dans le cadre de ces procédures judiciaires en 2009.

Al Jaziah 1

Émirats arabes unis, le 24 janvier 2000

Voir les pages 65 et 66.

<2> Directive 75/442/CEE du 15 juillet 1975 relative aux déchets, telle que modifiée par la décision 96/350/CE de la Commission, du 24 mai 1996.

Prestige

Espagne, le 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 63 000 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 la 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).

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

Pour plus de détails sur les opérations de nettoyage et les répercussions du déversement, se reporter aux pages 106 à 109 du Rapport annuel de 2003.

Le *Prestige* avait contracté une assurance auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (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 ouvert un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France).

Le Fonds de 1992 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*. Le Fonds de 1992 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 €22 777 986. 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 sinistre, 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.

Remorquage du *Prestige*



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.

Session de mai 2003 du Comité exécutif

En mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devraient alors 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 portant le montant total des dommages à €1 000 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 directement d'indemnisation.

Session d'octobre 2005 du Comité exécutif

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 à cette date, et d'engagements et de garanties obtenus auprès des gouvernements espagnol, français et portugais.

Par le passé, le niveau des paiements du Fonds avait généralement été fixé, non pas en fonction de l'évaluation par le Fonds des pertes recevables, mais en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes susceptibles d'être formées contre le Fonds. 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, le niveau des paiements devrait probablement être maintenu à 15 % pendant plusieurs années à moins que l'on 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	Montant €
Espagne	500 000 000
France	70 000 000
Portugal	3 000 000
Total	573 000 000

L'Administrateur a donc estimé que le niveau des paiements pouvait être porté à 30 %^{<3>}, si le Fonds de 1992 recevait des trois États concernés les engagements et 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 était 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 à verser par le Fonds aux États concernés, il convient de se reporter aux pages 103 à 106 du Rapport annuel de 2006.

Évolution de la situation après la session d'octobre 2005

En décembre 2005, le Gouvernement portugais a informé le Fonds de 1992 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 €56 365 000 (£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 par le bureau des demandes d'indemnisation sera restituée au Gouvernement espagnol. Dans le cas où ce montant de €1 million serait insuffisant pour rembourser tous les demandeurs qui ont présenté des demandes au bureau des demandes

<3> €171,5 millions / €573 millions = 29,9 %

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.

Demandses d'indemnisation

Espagne

À la session d'octobre 2009 du Comité exécutif, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 844 demandes pour un montant total de €1 020,7 millions, dont 14 demandes d'un montant total de €968,5 millions présentées par le Gouvernement espagnol. On trouvera dans le tableau ci-après une ventilation des différents types de demandes.

Catégorie de demande	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Dommages aux biens	232	2 066 103
Opérations de nettoyage	17	3 011 744
Mariculture	14	20 198 328
Pêche et ramassage de coquillages ^{<4>}	180	3 610 886
Tourisme	14	688 303
Entreprises de transformation/vente du poisson	299	20 833 237
Divers	74	1 775 068
Gouvernement espagnol	14	968 524 084
Total	844	1 020 707 753

À la session d'octobre 2009 du Comité exécutif, 794 (soit 95,66 %) des demandes autres que celles soumises par le Gouvernement espagnol avaient été évaluées à €3,9 millions. Des paiements provisoires d'un montant total de €527 327 (£461 991)^{<5>} ont été effectués pour 173 des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % du montant évalué. Sur les demandes restantes, trois sont en attente de précisions, 166 en attente d'une réponse des demandeurs, 21 en attente de pièces complémentaires, alors que 412 (pour un total de €29,8 millions) ont été rejetées et 19 ont été retirées par les demandeurs.

^{<4>} Une demande d'un montant de €132 millions émanant d'un groupe de 58 associations a été retirée à la suite d'un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol.

^{<5>} Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol ont été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

France

À la session d'octobre 2009 du Comité exécutif, le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient avait reçu 482 demandes, d'un montant total de €109,7 millions. Parmi celles-ci, les demandes déposées par le Gouvernement français s'élèvent à un montant total de €67,5 millions. On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différents types de demandes.

Catégorie de demande	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Dommages aux biens	9	87 772
Opérations de nettoyage	61	10 512 569
Mariculture	126	2 336 501
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	59	1 601 717
Tourisme	195	25 166 131
Entreprises de transformation/vente du poisson	9	301 446
Divers	19	2 029 820
Gouvernement français	1	67 499 154
Total	482	109 651 920

Sur les 482 demandes soumises au bureau des demandes d'indemnisation, 94 % avaient été évaluées au 31 octobre 2009. Quatre cent cinquante-quatre demandes avaient été évaluées à €50 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €5,3 millions (£4,6 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 346 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-six demandes d'un montant total de €3,8 millions ont été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à la suite du sinistre.

Soixante et une demandes supplémentaires, d'un montant total de €10,5 millions, ont été soumises par les autorités locales au titre des opérations de nettoyage. Cinquante-quatre de ces demandes ont été évaluées à €4,6 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €1,2 million (£1,1 million) ont été effectués pour 41 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

Cent vingt-six demandes, d'un montant total de €2,3 millions, ont été soumises par des ostréiculteurs au titre de pertes qu'ils auraient subies du fait de la réticence du marché suite à la pollution. Les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 ont examiné ces demandes et 120 d'entre elles, d'un montant total de €2,4 millions, ont été évaluées à €468 231. Des versements d'un montant total de €131 955 (£0,1 million) avaient été effectués pour 90 de ces demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

Le bureau des demandes d'indemnisation avait reçu 195 demandes relevant du secteur du tourisme pour un montant total de €25,2 millions. Cent quatre-vingt-cinq de ces demandes avaient été évaluées à hauteur de €13,2 millions et des versements provisoires d'un montant total de €3,7 millions (£3,2 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués en ce qui concerne 149 demandes.

Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a soumis une demande de €3,3 millions au titre des frais encourus 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 €1 million, également soumise pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont finalement été évaluées à €2,2 millions, ce que le Gouvernement portugais a accepté. En août 2006, le Fonds de 1992 a effectué un versement de €328 488 (£222 600), soit 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 au total 14 demandes d'indemnisation pour un montant de €968,5 millions. Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portent 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 application de la législation nationale (décrets-lois royaux), les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité ainsi que les dépenses engagées par les autorités locales et prises en charge par le gouvernement, les dépenses encourues pour le règlement des demandes présentées en application de la législation nationale (décrets-lois royaux)^{<6>}, les dépenses encourues par 67 villes que le gouvernement avait remboursées, les dépenses engagées par les régions de Galice, des Asturies, de Cantabrie et du Pays Basque et les dépenses liées au traitement des résidus mazoutés.

<6> Pour plus de détails sur le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol, se reporter au Rapport annuel de 2006, pages 109 à 111.

<7> Voir la section sur le niveau des paiements, pages 10 et 11.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

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

À sa session de février 2006, le Comité exécutif a décidé que certaines dépenses engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, au titre des opérations de colmatage visant à éviter que les hydrocarbures ne continuent de s'échapper de l'épave, ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études qui avaient eu une incidence sur l'évaluation des risques de pollution, 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 les pages 111 à 114 du Rapport annuel de 2006). Conformément à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9 487 996,83.

Versements effectués au Gouvernement espagnol

La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions, a été provisoirement évaluée, en décembre 2003, à €107 millions et le Fonds de 1992 a versé €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15 % de l'évaluation provisoire. Le Fonds de 1992 ayant également effectué une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, il a conclu que ce coût s'élèverait au moins à €303 millions. Sur cette base, et comme l'Assemblée l'a autorisé à le faire, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,5 millions), correspondant à la différence entre 15 % de €383,7 millions, soit €57 555 000, et 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande du gouvernement, soit €16 050 000. Ce montant a été versé 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 jouissant d'une excellente réputation sur les marchés financiers, et contre l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

Comme cela a déjà été dit, en mars 2006 le Fonds de 1992 a effectué un paiement supplémentaire de €56 365 000^{<7>} (£38,5 millions) au Gouvernement espagnol.

Évaluation des demandes

Les demandes émises par le Gouvernement espagnol, d'un montant total de €968,5 millions, ont été évaluées à €266,5 millions. Une lettre d'explication de l'évaluation a par ailleurs été transmise au gouvernement.

La différence constatée entre le montant demandé et le montant évalué au titre des dépenses engagées dans les opérations de nettoyage s'explique par le fait que, en vertu des critères d'acceptabilité technique retenus par le Fonds, il a été déterminé qu'il existait une disproportion entre la mesure prise par l'État espagnol d'une part et la pollution ainsi que la menace qu'elle représentait d'autre part, et ce, aussi bien sur le plan humain et matériel que sur le plan du déploiement dans le temps des opérations.

Pour ce qui a trait aux indemnités versées au titre du sinistre en application de la législation nationale et des allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, une partie des indemnités revêtait le caractère d'une aide et a été versée à la population des zones touchées sans tenir compte des dommages ou des pertes subis par les bénéficiaires. Les allègements fiscaux ont été consentis selon la même politique. Une évaluation, fondée sur les critères du Fonds, a été réalisée au sujet des pertes subies par le secteur de la pêche en Espagne en conséquence du sinistre.

Le montant demandé par le Gouvernement espagnol est exprimé toutes taxes comprises. Aussi, dans la mesure où le gouvernement récupère la TVA au moyen de prélèvements fiscaux, les montants correspondants ont été retranchés de la demande.

La demande d'indemnisation au titre de l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave de €109,2 millions explique la différence entre le montant réclamé et le montant évalué. À sa session de février 2006, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé qu'étaient recevables certains frais encourus en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, pour effectuer un colmatage des fuites d'hydrocarbures de l'épave, ainsi que diverses études et analyses ayant une incidence sur l'évaluation des risques de pollution, mais que la demande relative aux frais encourus en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne l'était pas (voir le Rapport annuel de 2006, pages 111 à 114). Conformément à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9,5 millions.

Les pièces justificatives afférentes aux dépenses engagées par l'une des régions touchées et à certaines indemnités versées en application de la législation nationale sont insuffisantes. À cet égard, les experts examinent toujours les compléments d'information récemment présentés à l'appui des versements d'indemnités (quelque 120 000 pages).

Demande d'indemnisation soumise par le Gouvernement français

En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande globale d'un montant de €67,5 millions au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Le Fonds de 1992 et le London Club ont évalué la demande à titre provisoire à €31,2 millions. Après l'analyse des

informations complémentaires fournies par le Gouvernement français, la demande a été réévaluée à €38,5 millions. Une lettre a été envoyée au gouvernement pour expliquer cette évaluation.

Le montant demandé par le Gouvernement français est exprimé toutes taxes comprises, tout comme la demande déposée par le Gouvernement espagnol. Aussi, la TVA a été retranchée du montant de la demande.

Une partie de la différence constatée entre le montant demandé et le montant évalué s'explique par le manque de pièces justificatives à l'appui de certaines composantes de la demande. À ce titre, il est possible que le montant évalué soit revu à la hausse si le Gouvernement français communique les pièces manquantes. D'autres parties de la demande ont été considérées comme non admissibles en application des critères du Fonds.

Les membres du Secrétariat, les experts et le Gouvernement français se sont réunis en novembre 2009 pour discuter de l'évaluation de la demande déposée par le gouvernement. D'autres réunions auront lieu en 2010.

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

Pour plus de renseignements concernant les versements effectués et les autres aides financières apportées par les autorités espagnoles et françaises, il convient de se reporter 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 des conclusions de l'enquête 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 sinistres maritimes, 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.

Secrétariat d'État français aux transports et à la mer

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

Magistrat instructeur à Brest

Une enquête pénale sur la cause du sinistre avait été entamée par un magistrat instructeur de Brest. Celui-ci étant ensuite parvenu à un accord avec le tribunal pénal de Corcubi3n, le dossier pénal a été transféré de Brest à Corcubi3n.

R3le du Fonds de 1992

Le Fonds de 1992 suit les enqu4etes en cours par l'interm4ediaire de ses avocats espagnols et français.

Proc4edures engag4ees en Espagne

Enqu4ete p4enale

Peu apr4es le sinistre, le tribunal p4enal de Corcubi3n (Espagne) a ouvert une enqu4ete sur les causes du sinistre afin de d4eterminer si une responsabilit4e p4enale pouvait r4esulter de ces 4ev4enements. Le tribunal a enqu4et4e sur le r3le du capitaine, du second et de l'ing4enieur en chef du *Prestige*, ainsi que sur celui d'un fonctionnaire qui 4etait intervenu dans la d4ecision de ne pas autoriser le navire 4a trouver refuge dans un port espagnol.

En mars 2009, le tribunal p4enal de Corcubi3n a statu4e et d4eclar4e close l'instruction de l'affaire. Dans sa d4ecision, le tribunal a mis hors de cause le fonctionnaire qui avait pris part 4a la d4ecision de ne pas autoriser le navire 4a trouver refuge en Espagne, et il a d4ecid4e de continuer les poursuites contre le capitaine, le second et l'ing4enieur en chef du *Prestige*.

Certaines parties 4a la proc4edure p4enale ont interjet4e appel de cette d4ecision, demandant que la juridiction d'appel infirme la d4ecision du tribunal de Corcubi3n exon4erant de toute responsabilit4e le fonctionnaire mentionn4e plus haut. Le Gouvernement français a 4egalement fait appel, demandant que certains salari4es de l'American Bureau of Shipping (ABS), la soci4ete de classification qui avait certifi4e le *Prestige*, soient incrimin4es et que des actions en justice soient 4egalement intent4ees 4a leur encontre.

En octobre 2009, la cour d'appel de La Corogne (Audiencia Provincial) a infirm4e la d4ecision du tribunal p4enal et a d4ecid4e de reprendre la proc4edure intent4ee 4a l'encontre du fonctionnaire impliqu4e dans la d4ecision de refuser d'accueillir le navire dans un lieu de refuge espagnol.

Demandes d'indemnisation au civil

4a la session d'octobre 2009 du Comit4e ex4ecutif, quelque 4 010 demandes ont 4et4e introduites dans le cadre des proc4edures judiciaires engag4ees devant le tribunal p4enal de Corcubi3n (Espagne). Six cent douze de ces demandes concernent des personnes qui ont pr4esent4e leurs demandes directement au

Fonds de 1992 par l'interm4ediaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Des pr4ecisions sur les demandes d'indemnisation pr4esent4ees dans le cadre de certaines actions ont 4et4e communiqu4ees par le tribunal et sont en cours d'examen par les experts engag4es par le Fonds de 1992. Le Bureau des demandes d'indemnisation a trait4e 382 des demandes faisant l'objet d'une proc4edure, dont trois ont 4et4e r4egl4ees et acquitt4ees pour un montant total de 424 267.

Mille neuf cent quatre-vingt-quatorze de ces demandes ont 4et4e pay4ees par le Gouvernement espagnol en application des d4ecrets royaux^{<8>} ou par le Fonds de 1992 par l'interm4ediaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Un certain nombre de demandeurs qui ont 4et4e pay4es par le Gouvernement espagnol en vertu des d4ecrets-lois royaux ont retir4e leurs demandes des tribunaux. On s'attend 4a ce que d'autres demandeurs abandonnent leurs actions en justice pour la m4eme raison.

Le Gouvernement espagnol a saisi le tribunal p4enal de Corcubi3n en son nom propre et au nom des autorit4es r4egionales et locales ainsi qu'au nom de 1 867 autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Un certain nombre d'autres demandeurs ont 4egalement engag4e des actions en justice et le tribunal 4etudie la question de savoir si ces demandeurs sont en droit de s'associer 4a la proc4edure.

Proc4edures engag4ees en France

Deux cent trente-deux demandeurs, dont le Gouvernement français, ont engag4e des actions en justice contre le propri4etaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux français pour demander une indemnisation s'4elevant en tout 4a environ 4111 millions, dont 467,7 millions r4eclam4es par le gouvernement.

Trente-neuf de ces demandeurs ayant retir4e leurs actions en justice, il reste 193 demandeurs ayant des proc4edures en cours devant les tribunaux dont les demandes d'indemnisation s'4el4event 4a un total de 492,6 millions.

Dans 28 de ces actions, les tribunaux ont autoris4e une suspension des poursuites en justice, soit pour laisser aux parties le temps de discuter d'un r4eglement 4a l'amiable, soit pour attendre l'issue de la proc4edure p4enale de Corcubi3n. Trois jugements ont 4et4e rendus en 2009 par les tribunaux civils de Bordeaux, Saint-Nazaire et Bayonne (voir ci-apr4es).

Quelque 140 demandeurs français, dont plusieurs communes, se sont associ4es 4a la proc4edure engag4ee 4a Corcubi3n, en Espagne.

^{<8>} Quelque 397 demandes pr4esent4ees en vertu des d4ecrets-lois royaux ont 4et4e rejet4ees par le Gouvernement espagnol.

Jugements prononcés par des tribunaux français en 2009

Tribunal civil de Bordeaux

Le gérant d'un centre de thalassothérapie et d'un hôtel près de Biarritz a déposé devant le tribunal civil de Bordeaux une demande d'un montant total de €571 270 au titre des pertes qu'il aurait subies en conséquence du sinistre du *Prestige*. Le Fonds de 1992 avait évalué les pertes à €183 983 sur la base du bénéfice réalisé par le demandeur entre 2000 et 2002. Le demandeur, qui avait fondé sa demande sur un projet commercial, a rejeté l'évaluation du Fonds.

Dans un jugement rendu en mars 2009, le tribunal a accepté l'évaluation de la demande par le Fonds de 1992. Il a également noté que tout versement d'indemnités par suite du sinistre du *Prestige* devrait alors être limité à 30 % des pertes évaluées.

Le demandeur n'a pas fait appel de ce jugement et celui-ci est donc définitif.

Tribunal civil de Saint-Nazaire

Deux propriétaires de navires de pêche ont engagé des poursuites devant le tribunal de première instance de Saint-Nazaire réclamant €419 333 au titre du manque à gagner qui aurait été subi du fait de la diminution de la quantité d'anchois due au sinistre du *Prestige*, et €81 000 au titre du remplacement d'un filet de pêche endommagé par les hydrocarbures. Le Fonds de 1992 avait évalué le dommage au filet à €3 000 et rejeté la demande concernant le manque à gagner, étant donné que le lien causal entre la perte présumée et la pollution n'a pas pu être établi de manière satisfaisante.

Dans un jugement rendu en mai 2009, le tribunal a accepté l'évaluation effectuée par le Fonds de 1992 de la demande relative au manque à gagner, et par conséquent a rejeté cette demande. En ce qui concerne la demande visant le filet de pêche, le tribunal a évalué le dommage à €6 000 qui seront versés au niveau de 30 % des paiements, comme appliqué actuellement par le Fonds.

L'un des demandeurs a fait appel du jugement.

Tribunal de Bayonne

Le gérant de deux hôtels et d'un centre de thalassothérapie de Biarritz a déposé une demande d'un montant total de €1 653 083 au titre des pertes qu'il aurait subies en 2003 en conséquence du sinistre du *Prestige*. Le Fonds de 1992 a évalué la demande à €398 193 et le demandeur a perçu un versement provisoire de €119 457,60, soit 30 % du montant évalué. Le Fonds a établi son évaluation sur la base du chiffre d'affaires réalisé par le demandeur au titre des années 2000 et 2001, alors que le demandeur avait fondé le calcul de ses pertes sur un budget prévisionnel. Après examen des informations complémentaires communiquées par le demandeur à l'appui de sa demande, le Fonds a réévalué la demande à €390 463.

Le demandeur a intenté une action à l'encontre du Fonds de 1992 pour €1 653 083 au titre de pertes économiques et €500 000 pour préjudice moral.

Dans un jugement prononcé en octobre 2009, le tribunal a accepté l'évaluation faite par le Fonds de 1992 concernant les pertes subies. Dans son jugement, le tribunal a considéré que les critères du Fonds en matière de recevabilité des demandes, exposés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, même s'ils n'engagent pas les tribunaux nationaux, constituent une référence et que l'évaluation des pertes ne doit pas être fondée sur des prévisions mais plutôt sur le chiffre d'affaires réalisé par le demandeur au cours des périodes précédant le sinistre par rapport à la période du sinistre. Pour ce qui est de la demande pour préjudice moral, le tribunal a considéré que le demandeur n'avait pas apporté de preuves suffisantes pour justifier un préjudice subi au-delà des pertes économiques et que le préjudice moral ne figurait pas dans la définition des dommages dus à la pollution stipulée à l'article 1.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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

Procédures 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 et plus tard US\$1 000 millions. L'État espagnol a affirmé notamment que l'ABS avait fait preuve de négligence au moment de l'inspection du *Prestige*. Il n'avait décelé ni corrosion, ni déformation permanente, ni matériaux défectueux, ni 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 tout ou en partie, du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle et a demandé que l'État se voie ordonner de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

Défense de l'immunité souveraine

L'ABS avait été débouté de sa demande reconventionnelle initiale en application de la Foreign Sovereign Immunities Act (loi américaine relative à l'immunité souveraine). Le tribunal de district avait jugé que la demande reconventionnelle de l'ABS n'était pas fondée sur la même transaction que la demande de

l'Espagne et que, par conséquent, elle ne constituait pas une dérogation aux dispositions de la loi sur l'immunité souveraine qui autorise des demandes reconventionnelles contre un souverain étranger si elles sont fondées sur la même transaction que la demande initiale du souverain.

Communication de messages électroniques

Pour plus de précisions sur les communications de messages électroniques, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2007, pages 101 à 104, et au Rapport annuel de 2008, page 104.

Argumentation de l'ABS agissant comme 'le pilote ou toute autre personne qui, (...), s'acquitte de services pour le navire'

Pour plus de précisions sur la demande en référé de l'ABS pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée et l'argumentation de l'État espagnol, se reporter au Rapport annuel de 2008, page 104.

Décision du tribunal de district

En janvier 2008, le tribunal de New York a accepté l'argumentation de l'ABS selon laquelle cette société entrait dans la catégorie: 'toute autre personne qui s'acquitte de services pour le navire' aux termes de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le tribunal a fait valoir que le texte conventionnel devait être interprété conformément au sens communément attribué aux termes du traité dans leur contexte et à la lumière de son objet et de son intention. Il a fait également valoir que la règle d'interprétation *ejusdem generis* ne s'applique pas car elle ne devait être invoquée que s'il existe un élément d'incertitude quant à la signification d'une disposition particulière dans un texte de loi. Le tribunal, n'ayant décelé dans le libellé de l'alinéa b) de l'article III.4 ni ambiguïté, ni incertitude, a jugé qu'il n'y avait pas lieu de citer la règle *ejusdem generis*, l'historique de la négociation ou d'autres sources extrinsèques. Le tribunal a également jugé qu'en vertu de l'article IX.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'Espagne ne pouvait présenter des demandes d'indemnisation à l'encontre de l'ABS que devant ses propres tribunaux et il a donc accordé à l'ABS la demande en référé qu'il avait soumise, rejetant la demande de l'État espagnol.

Dans sa décision, le tribunal de New York a également réfuté toutes les requêtes en instance déclarant qu'elles ne pouvaient désormais plus donner lieu à une action, à l'exception de celles portant sur les sanctions prononcées à la suite du refus de l'Espagne de produire certaines communications électroniques.

L'État espagnol a fait appel de la décision du tribunal de New York.

L'ABS a aussi fait appel de la décision du tribunal de rejeter ses demandes reconventionnelles faute de compétence. L'État espagnol a également déposé une requête auprès de la cour d'appel pour obtenir le rejet de l'appel de l'ABS.

Pour plus de précisions concernant l'appel interjeté par l'État espagnol, la demande de ce dernier voulant que le Fonds présente un mémoire en qualité d'*amicus curiae* et le contre-appel de l'ABS, il convient de se reporter aux pages 104 et 105 du Rapport annuel de 2008.

En mars 2009, la cour d'appel a fait droit à une requête permettant au Natural Resources Defense Council de soumettre un mémoire en qualité d'*amicus curiae*. La cour d'appel a également invité les États-Unis à intervenir oralement dans l'argumentation et à soumettre un mémoire en qualité d'*amicus curiae* pour répondre aux questions ci-après:

- La Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'applique-t-elle à l'action engagée par l'Espagne contre l'ABS?
- L'ABS, en tant que société de classification, relève-t-elle du champ d'application de la disposition de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui dégage de toute responsabilité 'le pilote ou toute autre personne qui, sans être membre de l'équipage, s'acquitte de services pour le navire'?
- En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la demande d'indemnisation de l'État espagnol contre l'ABS doit-elle être jugée dans un État contractant de ladite convention?

Le Département de la justice des États-Unis a refusé l'invitation du tribunal de commenter sur l'interprétation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisque les États-Unis ne sont pas parties à la Convention. En revanche, le Département de la justice a commenté uniquement sur la question de savoir si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pourrait dessaisir le tribunal de district de sa compétence matérielle sur la demande soumise par l'Espagne contre l'ABS. Le Département de la justice a déclaré que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, dont les États-Unis ne sont pas signataires, ne peut pas dessaisir un tribunal fédéral des États-Unis de sa compétence d'attribution en vertu d'un texte de loi des États-Unis. Le Département de la justice a toutefois présenté son opinion selon laquelle le juge d'un tribunal de district serait libre de tenir compte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dans le cadre de sa décision au sujet du refus d'exercer sa compétence dans l'affaire. Alors qu'il ne se prononce pas sur la disposition concernant le choix de juridiction prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Département de la justice a noté que ladite disposition pourrait être considérée comme une disposition contractuelle analogue visant le choix de la juridiction dans le cadre d'un contrat privé et, à ce titre, pourrait servir de base à la décision d'un tribunal quant au dessaisissement de sa compétence. Selon le Département de la justice, un tribunal de district serait libre de procéder au dessaisissement de sa compétence sur la base des principes de courtoisie internationale ou en tenant compte de la doctrine *forum non conveniens*.

L'audience de l'appel s'est tenue en mars 2009. L'Espagne et l'ABS ont convenu que le rejet par le juge du tribunal de district de la demande soumise par l'État espagnol, c'est-à-dire que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile excluait la compétence du tribunal de district des États-Unis sur l'affaire, était erroné. L'Espagne a fait valoir que cette erreur exigeait l'annulation du rejet de l'action par le tribunal de district tandis que l'ABS a fait valoir que la cour d'appel pouvait rejeter l'action pour d'autres motifs et a conclu que le juge du tribunal de district avait eu recours à son pouvoir discrétionnaire dans le cadre du dessaisissement de compétence sur la base de la courtoisie internationale s'appliquant aux dispositions en matière de compétence prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou en tenant compte de la doctrine *forum non conveniens*.

Décision de la cour d'appel

La cour d'appel a rendu sa décision en juin 2009, infirmant le débouté de l'affaire de l'État espagnol et le débouté des demandes reconventionnelles de l'ABS, qui selon la décision du tribunal de district ne constituaient pas une dérogation aux dispositions de la loi américaine relative à l'immunité souveraine.

Pour ce qui concerne la demande de l'Espagne, la cour d'appel a jugé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne pouvait pas priver un tribunal fédéral américain de sa compétence matérielle. Toutefois, en déférant l'affaire devant le tribunal de district, la cour d'appel a indiqué que ce dernier pourrait toujours exercer son pouvoir discrétionnaire de décliner sa compétence sur le fondement de la règle du *forum non conveniens* ou des principes de courtoisie internationale. L'arrêt de la cour d'appel a indiqué que le souhait de l'ABS de s'en remettre intégralement à la compétence des tribunaux espagnols constituait un facteur pertinent présidant à toute décision de dessaisissement de compétence. La cour d'appel a aussi souligné que le tribunal de district devait prendre en considération des principes de l'équité s'il se déclarait incompétent à ce stade avancé de la procédure. Si le tribunal de district se déclarait compétent, alors la cour d'appel lui enjoindrait de procéder à une analyse du conflit de lois afin de déterminer le droit adapté pour trancher cette affaire.

La cour d'appel, jugeant que les demandes reconventionnelles de l'ABS étaient bien fondées sur des questions de services et de causalité qui seraient 'semblables, sinon identiques' aux questions soulevées par la demande de l'Espagne, a rétabli les premières demandes reconventionnelles présentées par l'ABS qui avaient été rejetées en vertu de la loi américaine relative à l'immunité souveraine.

Cette affaire est maintenant devant le juge du tribunal de district pour un examen plus approfondi. Il est attendu que l'audience du tribunal de district se tienne au début de 2010.

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 repousser toute décision concernant une telle action contre l'ABS en Espagne jusqu'à ce que d'autres détails sur la cause du sinistre du *Prestige* soient connus. Il a chargé l'Administrateur de suivre le procès qui se déroule aux États-Unis ainsi que l'enquête en cours sur la cause du sinistre et de prendre les mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 devant toute juridiction compétente. Le Comité a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds concernant les actions en justice engagées contre d'autres parties.

N°7 Kwang Min

République de Corée, le 24 novembre 2005

Le sinistre

Le navire-citerne coréen *N°7 Kwang Min* (161 tjb) est entré en collision avec le bateau de pêche coréen *N°1 Chil Yang* (139 tjb) dans le port de Busan, en République de Corée. Au total, 37 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées d'une citerne à cargaison endommagée et ont été déversées dans la mer. Le reste des hydrocarbures à bord du *N°7 Kwang Min* a été transbordé sur plusieurs autres navires. Le *N°7 Kwang Min* a ensuite été amené jusqu'à un chantier naval à Busan.

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

Opérations de nettoyage

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 poissons, 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 polluées abritaient des zones de pêche communautaires et l'activité de 81 plongeurs 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°7 Kwang Min* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£4,37 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

Toutes les demandes d'indemnisation formulées au titre de ce sinistre ont été réglées, à l'exception de deux demandes.

Douze demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont fait l'objet d'un accord de règlement pour KRW 1,9 milliard (£1,1 million). Les demandes soumises par les propriétaires de six restaurants ont fait l'objet d'un accord de règlement pour KRW 3,1 millions (£1 860). Des demandes d'indemnisation formulées par 81 plongeurs pour un manque à gagner ont fait l'objet d'un accord de règlement pour KRW 36 millions (£20 000). D'autres demandes relatives à la pêche formulées par 10 propriétaires de bateaux ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de KRW 51 millions (£28 000). Des demandes déposées par sept éleveurs d'algues marines (moutarde de mer) ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de KRW 33 millions (£12 000).

Cultures d'algues touchées par la pollution près du port de Busan (République de Corée) suite au sinistre du *N°7 Kwang Min*



Deux éleveurs d'algues marines, qui avaient initialement accepté le montant évalué puis l'avaient ultérieurement refusé, 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 diligentée 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 *N°1 Chil Yang* à hauteur de 60 %.

Une enquête sur la situation financière du propriétaire du bateau de pêche *N°1 Chil Yang* 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 ou KRW 126 millions.

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 *N°1 Chil Yang* 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 KRW 126 millions.

Le Fonds de 1992 s'est porté 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 et les demandes du Fonds ont été enregistrées auprès du tribunal de limitation.

En août 2007, le tribunal de limitation a rendu sa décision. Il a évalué la demande du Fonds de 1992 à KRW 1 327 millions et la demande des deux éleveurs d'algues marines pour un manque à gagner au montant évalué par le Fonds de 1992, soit KRW 9,9 millions, plus les intérêts. Le tribunal de limitation a également évalué la demande du *N°7 Kwang Min* contre le *N°1 Chil Yang* à KRW 26 millions. Les deux demandeurs ont fait appel du jugement.

En juillet 2008, la cour d'appel a décidé de regrouper l'action en justice menée par les deux éleveurs d'algues marines à l'encontre du *N°7 Kwang Min* et du *N°1 Chil Yang* et leur action à l'encontre du *N°1 Chil Yang* et du Fonds de 1992 demandant l'annulation de la décision du tribunal de limitation.

En août 2008, la cour d'appel a prononcé son jugement en ce qui concerne les deux actions. La cour a confirmé la décision d'évaluation du tribunal de limitation, qui avait repris l'évaluation des demandes par le Fonds. La cour a condamné en outre les propriétaires des deux navires à rembourser aux deux éleveurs d'algues marines le montant de leurs pertes, tel qu'évalué par le tribunal de limitation, plus les intérêts. La cour a également statué que si le propriétaire du *N°7 Kwang Min* n'était pas en mesure de payer des indemnités aux deux demandeurs, le Fonds de 1992 serait tenu de les indemniser. Les deux demandeurs ont fait appel du jugement.

En septembre 2009, la Cour suprême a confirmé la décision de la cour d'appel.

Action récursoire contre le propriétaire du N°7 Kwang Min

Une enquête menée sur la situation financière du propriétaire du *N°7 Kwang Min* a démontré que celui-ci possédait des avoirs très limités, 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 *N°1 Chil Yang*, qui a été évaluée par le tribunal de limitation à KRW 26 millions (£13 800). Si le fonds de limitation devait être réparti en proportion des évaluations du tribunal, le *N°7 Kwang Min* aurait droit à 1,97 % du montant de limitation, soit quelque KRW 2,4 millions (£1 280), 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*.

Demande de nouvelle instruction

En octobre 2009, les deux éleveurs d'algues marines ont déposé une demande de nouvelle instruction auprès de la Cour suprême de Busan. En vertu du droit coréen, la nouvelle instruction d'une affaire définitive n'est permise que dans des circonstances très limitées. On s'attend à ce que la première audience de la Cour se tienne en 2010.

Solar 1

Philippines, le 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 Guimaras (République des Philippines).

Au moment du sinistre, 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).

Pour des détails sur l'incidence du déversement et sur les opérations de nettoyage, se reporter aux pages 120 à 125 du Rapport annuel de 2006.

Le Shipowners' Club et le Fonds ont ouvert à Iloilo un bureau des demandes d'indemnisation chargé d'aider à traiter les demandes. Au cours de 2009, le bureau a continué d'être géré par le correspondant du Club aux Philippines en vue de sa fermeture au début de 2010 une fois la majorité des demandes traitées.

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 est de 4,51 millions de DTS, mais le propriétaire du *Solar 1* est partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites 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. 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 de 1992 sur la responsabilité civile. 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.

Le Fonds et le Shipowners' Club sont convenus que le Fonds de 1992 effectuerait les paiements une fois atteint le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Club lui rembourserait les paiements effectués dans les deux semaines après réception de la facture du Fonds. Cet accord a très bien fonctionné tout au long de la période de règlement du sinistre.

Demandes d'indemnisation

Le bilan des demandes d'indemnisation à la session d'octobre 2009 du Comité exécutif est résumé dans le tableau ci-après.

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

Catégorie	Demandes soumises	Évaluations		Total versé		Nombre de demandes rejetées
		Nombre	Montant PHP	Nombre	Montant PHP	
Pêche de capture	27 812	27 812	206 457 198	25 942	190 396 758	598
Mariculture	771	771	3 682 488	205	3 316 993	463
Divers	170	168	6 893 874	9	5 590 577	156
Dommages aux biens	3 260	3 260	5 310 184	633	5 121 654	2 505
Tourisme	425	424	5 457 164	75	5 381 627	341
Opérations de nettoyage	28	27	789 815 750	15	775 594 885	13
Total	32 466	32 462	1 017 616 658 (£13,6 millions) ^{<9>}	26 879	985 402 494 (£10,8 millions)	4 076

^{<9>} Alors que le montant de £13,6 millions indiqué dans la colonne des évaluations a été obtenu en utilisant, aussi bien pour les évaluations payées que pour celles qui ne l'ont pas été, le taux de change PHP/£ au 31 décembre 2009 (£1 = PHP 74,6545), le montant en livres sterling qui figure dans la colonne 'Total versé' représente les montants effectivement payés sur la base de différents taux de change aux dates auxquelles les versements ont été effectués.

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 132 642 demandes supplémentaires, non incluses dans le tableau, provenant essentiellement de pêcheurs et de cultivateurs d'algues de l'île de Guimaras et de la province d'Iloilo. Les formulaires associés aux demandes étaient incomplets pour la majorité d'entre eux et un nombre important provenait 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, le Club et le Fonds ont décidé de ne pas examiner plus avant les formulaires de demandes qui ne portaient pas sur des demandes valides.

Préjudices économiques dans le secteur de la pêche de capture

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 27 812 demandes d'indemnisation de la part de 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 d'indemniser chaque demandeur individuellement. Au total, quelque 25 942 demandeurs ont reçu un total de PHP 190 396 758 (£2,04 millions) à titre d'indemnisation.

En outre, 248 demandeurs n'ont pas encore été en mesure de toucher leurs indemnités. Pour des raisons de sécurité, dans le cadre des versements effectués par chèque, une période de validité limitée s'applique, ce qui exige des demandeurs qu'ils demandent de nouveau le versement de leurs indemnités une fois la période de validité écoulée. Ceci a créé des différences lorsque les paiements effectués ont été déclarés, puisque les chiffres se rapportaient à des chèques émis mais non nécessairement touchés. Comme certains paiements ont été émis plusieurs fois sans être touchés, une consolidation finale des comptes ne peut pas être réalisée tant qu'il n'est pas établi avec un certain degré de certitude qu'aucun autre versement d'indemnités ne sera sollicité pour des demandes valides et évaluées.

Cinq cent quatre-vingt-dix-huit des demandes soumises ont été rejetées.

Préjudices économiques dans le secteur de la mariculture

Le Club et le Fonds ont reçu 771 demandes principalement de la part de cultivateurs d'algues et d'exploitants de bassins d'aquaculture au titre de dommages qu'auraient subis leurs cultures et installations du fait de la pollution. Dans le cadre de quelque 205 demandes d'un montant total de PHP 3 316 993 (£41 221), des indemnités ont été versées au titre des pertes subies pour produits non récoltés. Plus d'une centaine d'autres cultivateurs d'algues ont reçu des offres de paiements, mais ils ont préféré ne pas accepter l'indemnisation qu'ils considéraient comme indûment faible. D'importants efforts ont été déployés pour aider les demandeurs à justifier le montant de leurs préjudices, mais en l'absence de tout élément de preuve concordant, le Club et le Fonds n'ont pu réussir à résoudre ce problème à la satisfaction des demandeurs.

Par ailleurs, 463 demandes s'inscrivant dans la présente catégorie ont dû être rejetées car elles étaient insuffisamment étayées par des documents ou les demandeurs n'étaient pas en mesure de prouver qu'ils détenaient les permis, titres de propriété ou titres de jouissance foncière nécessaires et souvent incapables de prouver les dommages aux ressources en question qui auraient été causés par des hydrocarbures ou leur existence même.

Demandes diverses

Environ 170 demandes d'indemnisation ont été reçues dans la présente catégorie dont 156 ont dû être rejetées par le Club et le Fonds au motif qu'il n'existait pas la moindre preuve ni de lien de causalité suffisamment étroit entre la pollution et les préjudices qui auraient été subis. En particulier, ce scénario s'appliquait à de nombreuses demandes soumises par des commerces de détail de l'île de Guimaras.

Neuf demandes pour un total de PHP 5 590 577 (£67 281) ont été réglées au titre des frais encourus par plusieurs services gouvernementaux provinciaux principalement pour indemniser une partie des frais des salaires et des heures supplémentaires du personnel de l'administration municipale ayant participé aux opérations de lutte contre le sinistre. Une offre a été faite aussi en ce qui concerne une dixième demande émanant d'une municipalité locale, mais cette demande n'a pas encore été réglée.

Dispersants répandus en mer pour lutter contre le sinistre du *Solar 1*



Parmi les demandes restantes, se trouve une notification du Ministère de l'environnement et des ressources naturelles déclarant que des frais avaient été encourus, mais en dépit de contacts directs, il n'a été fourni ni détail ni documents justifiant cette demande. Étant donné que plus de trois ans et demi se sont écoulés depuis le moment où ces frais ont été encourus, le Club et le Fonds considèrent maintenant que cette demande est forclosée.

Dommmages aux biens

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu quelque 3 260 demandes d'indemnisation au titre des dommages causés aux équipements et bateaux de pêche et aux biens en front de mer directement touchés par les hydrocarbures. Des indemnités ont été versées à 633 demandeurs pour un montant total de PHP 5 121 654 (£61 204) pour les frais des opérations de nettoyage et, dans certains cas, le remplacement des biens souillés. La majorité des demandes restantes ont dû être rejetées car les demandeurs étaient dans l'impossibilité de fournir des justificatifs prouvant le préjudice qui leur avait été causé.

Tourisme

Le Club et le Fonds ont reçu quelque 425 demandes du secteur du tourisme, provenant de propriétaires de petites stations balnéaires, d'exploitants de bateaux d'excursion et de prestataires de services à l'industrie du tourisme (par exemple des guides). Soixante-quinze demandes ont été réglées et acquittées à hauteur de PHP 5 381 627 (£63 904) principalement au titre de la baisse du tourisme balnéaire à la suite du sinistre. Un certain nombre de demandeurs ont soumis des demandes de suivi au titre des pertes supplémentaires subies plusieurs mois après le sinistre du fait de l'opinion publique et non de la pollution des plages en soi. Elles ont été évaluées sur la base d'éléments de preuve concordants, tels que le nombre de visiteurs de l'île et les reçus de transbordeurs, et ont été réglées et acquittées le cas échéant. En l'absence de justificatifs à l'appui, plus de 340 demandes ont dû être rejetées malgré tous les efforts déployés par les experts engagés par le Club et le Fonds en vue d'évaluer les pertes présumées.

Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

Les demandes des sociétés sous-traitantes et de la Petron Corporation, correspondant à des opérations de nettoyage en mer et sur le littoral, ainsi qu'à des études sous-marines et à des opérations de récupération des hydrocarbures, ont été réglées pour un montant total de PHP 775 220 967 (£8 493 106). Sept demandes de particuliers au titre de petites opérations de nettoyage supplémentaires ont également été évaluées comme étant raisonnables et six d'entre elles ont été réglées pour un montant de PHP 373 918 (£4 682). La septième offre de règlement n'a pas été acceptée en dépit de nombreux contacts avec le demandeur.

Deux demandes présentées par les garde-côtes philippins au titre des mesures d'intervention prises, à la fois en mer et sur le littoral, suite au sinistre, ainsi que des opérations d'enlèvement des hydrocarbures ont été reçues et évaluées. L'offre de règlement faite par le Club et le Fonds est en cours.

Actions en justice

Procédures engagées par 967 pêcheurs

Une poursuite judiciaire au civil a été intentée en août 2009 par un cabinet d'avocats de Manille qui avait auparavant représenté un groupe de pêcheurs de l'île de Guimaras. Ce procès a trait à des demandes émanant de 967 pêcheurs pour un montant total de PHP 286,4 millions au titre de dommages aux biens et de préjudices économiques. Les demandeurs ont rejeté l'évaluation du Fonds qui fixait à 12 semaines la période d'interruption des activités, comme cela était appliqué dans le cas d'autres demandes dans cette région, parce que selon eux la pêche avait été interrompue pendant plus de 22 mois, mais sans produire un élément de preuve ou un justificatif quelconque. En vertu de la législation philippine, les demandeurs doivent apporter la preuve de leurs préjudices; l'on s'attend donc à ce que soient fournies des informations supplémentaires. Dès que ces informations seront produites, les demandes seront examinées et les évaluations revues, si cela se justifie.

Procédures engagées par les garde-côtes philippins

Les garde-côtes philippins ont engagé une procédure judiciaire pour s'assurer que leurs droits sont préservés s'agissant des deux demandes concernant les frais encourus pendant les opérations de nettoyage et de pompage. Étant donné qu'une offre de règlement a été faite pour les deux demandes, le Club et le Fonds attendent que les garde-côtes prennent une décision. Si cette offre de règlement est acceptée, il devrait être mis fin aux procédures.

Examen de la question par l'Administrateur

Ce sinistre est le premier à donner lieu à l'application de l'accord STOPIA 2006, au titre duquel le Fonds de 1992 reçoit des remboursements réguliers de la part du Shipowners' Club. Il est désormais très peu probable que le montant d'indemnisation à verser au titre de ce sinistre dépasse le montant de limitation fixé, en vertu de STOPIA 2006, à 20 millions de DTS. Il est donc très peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

Shosei Maru

Japon, le 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 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 *Shosei Maru* et le *Trust Busan* étaient tous les deux assurés par la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club). La cargaison à bord du *Shosei Maru* était assurée par Sampo Japan Insurance Inc.

Le Japan P&I Club et le Fonds de 1992 ont nommé une équipe d'inspecteurs japonais 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. Plusieurs navires ont été déployés pour verser des produits chimiques dispersants sur les hydrocarbures se trouvant dans l'eau.

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.

Le 31 janvier 2007, les opérations de nettoyage étaient achevées.

Applicabilité des Conventions de 1992 et de l'accord STOPIA 2006

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, soit ¥738 629 760. Le navire ne relève pas de l'accord STOPIA 2006. De ce fait, le Fonds de 1992 est tenu de payer tout montant des pertes ou dommages dus au déversement au-delà du montant prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans les limites prévues par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes d'indemnisation présentées au titre de ce sinistre ont été évaluées conjointement par le Fonds de 1992 et le Japan P&I Club à un montant total de ¥899 693 953. Elles ont été réglées par le Japan P&I Club.

Procédures judiciaires

Enquêtes sur la cause du sinistre

En novembre 2007, l'Agence chargée des enquêtes sur les accidents maritimes, basée à Kobe, a rendu son rapport dans lequel elle concluait que si la collision a eu lieu, c'est essentiellement parce que le *Trust Busan* n'avait pas maintenu un service de vigie approprié et était revenu au port en dépit de la réglementation qui l'obligeait à changer de cap et à mettre la barre à tribord. Mais le *Shosei Maru* a lui aussi omis de prendre suffisamment à temps les mesures qui s'imposaient pour mettre la barre à tribord. Aucune décision n'a été prise quant à la répartition des responsabilités entre le *Shosei Maru* et le *Trust Busan*.

Falaises mazoutées sur une île de la mer intérieure de Seto, au Japon, à la suite du sinistre du *Shosei Maru*



Volgoneft 139

Procédure en limitation concernant le *Shosei Maru*

En mars 2008, le propriétaire du *Shosei Maru* a constitué un fonds de limitation auprès du tribunal de district de Takamatsu, conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le tribunal a engagé la procédure en limitation en avril 2008 et le Fonds de 1992 est intervenu dans celle-ci.

En juillet 2008, le Fonds de 1992 et le Japan P&I Club ont signé un accord de règlement aux termes duquel le Fonds a reconnu qu'il était tenu de verser la différence entre le montant total des indemnités versées par le Japan P&I Club et le montant de limitation, conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 a ensuite versé au Japan P&I Club ¥161 064 193 (£754 823) au titre des dommages dus à la pollution et ¥11 091 695 (£51 981) correspondant à sa part des frais d'études conjoints. De ce fait, le Fonds de 1992 a acquis par subrogation la part correspondante des droits des demandeur à l'encontre de tiers, y compris les propriétaires/affréteurs locataires du *Trust Busan*.

Il a été mis fin en octobre 2008 à la procédure en limitation concernant le *Shosei Maru*.

Procédure en limitation concernant le *Trust Busan*

En novembre 2007, l'affréteur coque nue du *Trust Busan* a demandé au tribunal de district d'Okayama l'engagement d'une procédure en limitation en vue de limiter sa responsabilité au plafond applicable aux termes de la législation japonaise, à savoir 2 076 000 DTS ou ¥371 469 060.

Le Fonds de 1992 est intervenu en qualité de demandeur dans la procédure en limitation concernant le *Trust Busan* afin de recouvrer les ¥172 155 888 (£806 804) qu'il avait payés pour l'indemnisation et les coûts encourus au titre de ce sinistre.

En août 2009, les propriétaires du *Shosei Maru*, le Fonds de 1992, la Sompo Japan Insurance Inc. et l'affréteur coque nue du *Trust Busan* ont conclu un accord de règlement.

En septembre 2009, le Fonds de 1992 a reçu ¥74 553 897 de la part de l'affréteur coque-nue du *Trust Busan* en application de l'accord de règlement. Ce montant correspond à environ 43 % du montant de l'indemnisation et des frais d'études payés par le Fonds de 1992 au titre du sinistre du *Shosei Maru*.

Il a été mis fin en novembre 2009 à la procédure en limitation concernant le *Trust Busan*.

Le sinistre a été déclaré clos en novembre 2009.

Fédération de Russie, le 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 était à l'ancre par gros temps pendant une violente tempête accompagnée d'une forte houle. La section arrière du navire étant restée à la surface, le capitaine a réussi, en utilisant les moteurs auxiliaires, à l'échouer sur un banc de sable qui se trouvait à proximité. Les membres d'équipage ont été secourus et amenés au port voisin de Kavkaz (Fédération de Russie). La section avant du navire est restée à la surface à l'ancre un certain temps avant de couler.

Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd, dont 1 200 à 2 000 tonnes auraient été déversées. Après que l'on eut retiré 913 tonnes de fuel-oil lourd, la section arrière du navire a été remorquée jusqu'à Kavkaz où elle se trouve pour inspection. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes de fuel-oil ont été récupérées dans les citernes 1 et 2. En août 2008, cette section a de nouveau été relevée et remorquée jusqu'au port de Kavkaz pour éviter que la pollution ne se poursuive.

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 le sinistre.

Opérations de nettoyage et interventions

On pense que quelque 250 kilomètres de côtes ont été pollués 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 du village d'Ilyich auraient été 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 des tentatives ont été faites pour contenir et 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 et les forces d'intervention d'urgence sous le contrôle du premier ministre, M. Viktor Soubkov.

Au cours des opérations en mer, 200 tonnes de fuel-oil lourd auraient été récupérées. Les autorités ukrainiennes ont fait savoir qu'une quantité inconnue d'hydrocarbures s'était accumulée sur le fond marin. Cependant, les responsables de l'administration régionale de Krasnodar pensent que cela est peu probable. Lors du nettoyage dans la partie russe des côtes, quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés auraient été enlevées avec un mélange de terre, de sable et d'herbier.

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 Fédération de 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. L'Ukraine a déposé un instrument de ratification de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile auprès du Secrétaire général de l'OMI le 28 novembre 2007. Cette convention n'est donc pas entrée en vigueur à l'égard de l'Ukraine avant novembre 2008. Ce pays n'a pas adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds et ne l'a pas davantage ratifiée.

Le propriétaire du navire et son assureur

Le *Volgoneft 139* appartenait à JSC Volgotanker. En mars 2008, cette société a été déclarée en faillite par le tribunal de commerce de Moscou.

Le *Volgoneft 139* était assuré par Ingosstrakh à hauteur de 3 millions de DTS, soit le montant minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile avant novembre 2003. Or, depuis novembre 2003, ce montant minimal est de 4 510 000 DTS. Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS.

Le *Volgoneft 139* n'était pas assuré par l'un des clubs P&I appartenant à l'International Group of P&I Clubs et n'était donc pas couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006).

Premiers contacts entre les autorités russes et les membres du Secrétariat

En novembre et décembre 2007, le Secrétariat a pris contact avec l'ambassade de la Fédération de Russie à Londres et le Ministère des transports à Moscou pour offrir aux autorités russes l'aide du Fonds de 1992 pour faire face à ce sinistre. Plusieurs réunions ont eu lieu dans les bureaux du Fonds de 1992 afin d'expliquer en détail aux autorités russes le fonctionnement du régime d'indemnisation

et de leur fournir des informations. En particulier, le Fonds de 1992 a offert d'envoyer des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) qui étaient en attente, prêts à se rendre en Fédération de Russie pour étudier la situation et donner des avis aux autorités russes en prévision de demandes d'indemnisation ultérieures. Mais aucune réponse officielle n'a été reçue des autorités russes et faute des lettres d'invitation et des visas nécessaires, ni les représentants du Fonds de 1992 ni les experts de l'ITOPF n'ont pu se rendre dans la zone touchée pour suivre les opérations de nettoyage.

En 2008, d'autres réunions ont eu lieu à Londres et en Fédération de Russie entre le Gouvernement russe, les demandeurs et le Secrétariat. Pour plus de détails au sujet de ces réunions, voir le Rapport annuel de 2008 (pages 117 et 118).

Procédure en limitation et 'déficit d'assurance'

En février 2008, des procédures judiciaires ont été engagées par une entreprise de nettoyage russe contre le propriétaire du navire, l'assureur P&I et le Fonds de 1992 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad. Divers autres demandeurs ont également engagé une procédure devant le même tribunal.

En février 2008, dans le cadre de ces procédures, le tribunal a rendu une décision provisoire par laquelle il déclarait que le fonds de limitation du propriétaire avait été constitué au moyen d'une lettre de garantie d'Ingosstrakh d'un montant de R116 636 700 qui équivalait à 3 millions de DTS.

En avril 2008, le Fonds de 1992 a fait appel de la décision du tribunal. Dans ses écritures, le Fonds de 1992 a fait valoir que la limite de responsabilité actuelle du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS et que, conformément à la constitution russe, les conventions internationales auxquelles la Fédération de Russie est partie l'emportent sur le droit interne russe et que de ce fait la décision par laquelle le tribunal a institué le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS devait être modifiée.

En mai 2008, la cour d'appel a rendu une décision rejetant la demande du Fonds de 1992 et confirmant la décision provisoire du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad.

Le *Volgoneft 139* suite au sinistre dans le détroit de Kerch, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine



Le Fonds de 1992 a fait appel auprès de la deuxième cour d'appel (Cour de cassation).

En septembre 2008, la Cour de cassation a rendu une décision par laquelle elle rejetait l'appel du Fonds de 1992. Dans ses considérants, la Cour a estimé que, dans la mesure où le droit russe continuait d'établir que la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur responsabilité civile était dans le cas du *Volgoneft 139* de R116 636 700, soit l'équivalent de 3 millions de DTS, il appartenait aux tribunaux russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel russe.

Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement devant la Cour suprême à Moscou en arguant que la décision de la Cour de cassation allait clairement à l'encontre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile telle que modifiée avec effet au 1er novembre 2003.

En décembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision de la Cour de cassation.

Des audiences ont eu lieu en décembre 2008 et en mars, juin, septembre et décembre 2009 devant le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad où le tribunal a accepté de repousser son examen des demandes sur le fond jusqu'à ce que le Fonds de 1992 et les demandeurs aient eu le temps de discuter du fond et du montant des demandes.

Lors des audiences, le Fonds a également saisi l'occasion pour demander au tribunal d'arbitrage de reconsidérer sa décision antérieure concernant le fonds de limitation du propriétaire du navire au motif que les modifications des limites du montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds avaient été officiellement publiées en Fédération de Russie en octobre 2008 et que les limites modifiées faisaient dorénavant partie de la législation nationale russe. Le tribunal a déclaré qu'il se prononcerait sur la question du relèvement du fonds de limitation lorsqu'il rendra son jugement sur le fond des demandes. La prochaine audience doit avoir lieu en mars 2010.

Examen de la question par le Comité exécutif en mars, juin et octobre 2008

Le Comité exécutif a examiné la question du 'déficit d'assurance' en mars, juin et octobre 2008. À la session du Comité d'octobre 2008, de nombreuses délégations se sont déclarées très préoccupées et déçues par le fait que le Gouvernement russe ne s'était pas montré disposé à reconnaître qu'il n'avait pas appliqué correctement les Conventions. Ces délégations ont déclaré qu'elles escomptaient que le Gouvernement russe prendrait à sa charge le 'déficit d'assurance' puisque c'était à lui, et non pas à la compagnie d'assurance, qu'il incombait d'assurer l'application correcte des Conventions. Deux délégations ont émis l'avis que si le Gouvernement russe n'acceptait pas sa responsabilité en ce qui concernait le 'déficit d'assurance', le

Fonds de 1992, qui avait pour responsabilité générale d'indemniser les victimes de dommages par pollution causés à l'occasion de déversements d'hydrocarbures, devrait payer la somme manquante et devrait alors engager une action récursoire contre le Gouvernement russe. Il a également été suggéré que le Fonds de 1992 pourrait déduire le montant correspondant au 'déficit d'assurance' de la réparation due au Gouvernement russe.

Cause du sinistre

Ingosstrakh a présenté au tribunal des moyens de défense selon lesquels le sinistre a été entièrement provoqué par un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et que la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était absolument pas en cause (article III.2a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Si le tribunal acceptait cet argument, le propriétaire du navire et son assureur seraient exonérés de toute responsabilité et le Fonds de 1992 serait tenu d'emblée de verser des indemnités aux victimes du déversement (article 4.1a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

Le Fonds de 1992 a nommé une équipe d'experts chargée d'examiner les conditions météorologiques dans la zone du sinistre et les circonstances au moment de celui-ci, afin de déterminer la validité de la défense présentée par le propriétaire du navire. Les experts se sont rendus sur le lieu du sinistre et ont inspecté la section arrière de l'épave dans le port de Kavkaz.

Pour plus de détails sur les premières conclusions auxquelles sont parvenus les experts du Fonds de 1992, se reporter au Rapport annuel de 2008, pages 119 à 122. En résumé, les conclusions des experts sont les suivantes:

- i) La tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel car au cours des 20 dernières années, il a été observé dans la région, à quatre reprises, des tempêtes de nature comparable.
- ii) La tempête n'était pas inévitable en ce sens que le *Volgoneft 139* aurait pu éviter d'y être exposé étant donné que des prévisions de tempête avaient été diffusées en temps utile, décrivant les conditions avec exactitude.
- iii) En ce qui concerne le *Volgoneft 139*, il ne lui était pas possible de résister à la tempête du 11 novembre 2007 dans la mesure où les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant à ce moment-là.

Poursuites administratives devant le tribunal d'arbitrage de Krasnodar

Peu de temps après le sinistre, les autorités russes ont imposé une sanction administrative au propriétaire du navire pour avoir causé des dommages par pollution au mépris de la législation russe et l'ont frappé d'une amende de R40 000. Le propriétaire du navire a fait appel de cette amende devant le tribunal d'arbitrage de Krasnodar.

En février 2008, le tribunal d'arbitrage de Krasnodar a décidé de rejeter l'appel et confirmé la sanction. Le tribunal a déclaré qu'aucun élément de preuve n'avait été fourni au tribunal démontrant que la tempête du 11 novembre 2007 avait un caractère spécial ou anormal. Le tribunal a déclaré que le sinistre n'était pas inévitable et que le capitaine n'avait pas pris toutes les mesures possibles pour éviter la rupture du navire et la pollution.

On peut déduire de cette décision que le tribunal de Krasnodar considérait qu'il ne s'agissait pas là d'un cas de force majeure.

Tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad

Lors d'une audience tenue en septembre 2009, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad a noté que la majorité des demandeurs représentés dans la procédure ne partageaient pas la position d'Ingosstrakh en ce qui concerne la tempête. Le tribunal a déclaré par ailleurs qu'il pensait d'emblée que la tempête ne semblait pas être quelque chose d'exceptionnel ou d'inévitable et qu'il s'agissait d'un risque maritime normal dont devaient toujours tenir compte les propriétaires de navires.

Examen par le Comité exécutif en juin et octobre 2008

Le Comité exécutif a examiné la question de la force majeure lors de ses sessions de juin et octobre 2008. À la session d'octobre du Comité, la plupart des délégations se sont déclarées d'accord avec la conclusion préliminaire de l'Administrateur selon laquelle le sinistre n'était pas dû à un phénomène naturel revêtant un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible et ont exprimé l'avis qu'en l'occurrence le propriétaire du navire ne devrait pas être exonéré de sa responsabilité conformément à l'article III.2a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

La délégation russe a déclaré qu'elle n'était pas d'accord avec l'Administrateur lorsque celui-ci indiquait que la tempête du 11 novembre 2007 n'était pas exceptionnelle car d'après les rapports officiels, les conditions météorologiques dans le détroit de Kerch ce jour-là étaient absolument anormales et n'avaient pas été enregistrées dans la zone depuis 50 ans.

Une délégation a demandé ce que l'on entendait dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile par 'phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible' et si, en interprétant ces termes, on tiendrait compte de considérations subjectives telles que la taille du navire. L'Administrateur a répondu que le concept de 'phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible' était l'équivalent de ce que l'on appelait 'cas de force majeure' ou 'acte de Dieu' dans la plupart des tribunaux et qu'on l'entendait comme constituant un critère objectif ne prenant pas en compte des considérations telles que la taille d'un navire.

Visite du Fonds de 1992 et de ses experts aux VTS de Kerch (Ukraine) et de Kavkaz

Lors d'une visite en Fédération de Russie en août 2009 de représentants du Secrétariat et des experts du Fonds, les autorités russes ont offert leur aide pour permettre aux experts du Fonds de se rendre à Kavkaz pour voir le système d'organisation du trafic maritime (VTS) et s'entretenir avec les responsables du VTS. La visite doit avoir lieu début 2010.

En novembre 2009, le Secrétariat et les experts du Fonds ont visité le VTS de Kerch, en Ukraine, afin de bien comprendre les circonstances du sinistre.

Demandes d'indemnisation

Le tableau de la page 28 résume le bilan des demandes d'indemnisation à la session d'octobre 2009 du Comité exécutif. Les demandes d'indemnisation sont présentées en fonction des progrès réalisés dans l'évaluation et le règlement des demandes.

Une entreprise de nettoyage russe a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de R63,9 millions pour les dépenses afférentes au nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Le montant de la demande a été évalué à R50,8 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.

Une demande d'indemnisation présentée par une autorité locale de la région affectée, d'un montant total de R1,1 million, a été évaluée au montant réclamé par le demandeur. Une autre demande d'indemnisation afférente aux opérations de nettoyage, pour un montant total de R853 560, a été déposée par la même autorité locale et évaluée à R805 618. Une lettre expliquant cette évaluation a été envoyée au demandeur.

Le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor) a soumis une demande d'indemnisation pour un montant total de R600 000 au titre des dépenses encourues pour suivre l'état de l'environnement. La demande a été évaluée à R400 000. Plusieurs discussions se sont tenues entre le Fonds et Rosprirodnadzor et un accord devrait être conclu très prochainement.

Des demandes d'indemnisation soumises par le gouvernement régional d'un montant total de R100,2 millions au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage ont été provisoirement évaluées à R52,9 millions. Plusieurs réunions ont eu lieu avec le demandeur lors desquelles des informations complémentaires ont été fournies. L'évaluation de ces demandes d'indemnisation a bien progressé.

L'évaluation progresse eu égard aux autres demandes d'indemnisation soumises et étayées par une documentation suffisante.

Catégorie	Demandeur	Montant demandé (R)	Montant évalué (R)	Situation actuelle
Opérations de nettoyage	Entreprise de nettoyage	63 926 933	50 766 549	Accord conclu avec le demandeur.
Opérations de nettoyage	Gouvernement local	1 108 771	1 108 771	Accord conclu avec le demandeur.
Opérations de nettoyage	Gouvernement local	853 560	805 618	Évaluation communiquée au demandeur.
Suivi de l'état de l'environnement	Service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor)	578 347	393 971	Évaluation communiquée au demandeur.
Opérations de nettoyage	Gouvernement régional	100 200 000	52 936 178	Évaluation préliminaire. L'évaluation détaillée est en cours d'achèvement.
Opérations de nettoyage	Gouvernement local	260 100		En cours d'évaluation.
Opérations de nettoyage	Propriétaire du navire et affrèteur	37 065 742		En cours d'évaluation.
Tourisme	Entreprises privées	21 463 000		En cours d'évaluation.
Pêche	Entreprises privées	9 688 423		En cours d'évaluation.
Opérations de nettoyage	Port de Kerch (Ukraine) ^{<10>}	15 341 177		En cours d'évaluation.
Opérations de nettoyage	Ministère des opérations d'urgence, gouvernements régional et local	16 510 643		Aucune pièce justificative n'a été présentée.
Pêche	Entreprises privées	12 702 000		Aucune pièce justificative n'a été présentée.
Remise en état de l'environnement	Gouvernement régional	1 819 600 000		Des informations complémentaires ont été réclamées au demandeur.
Dommages à l'environnement	Service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor)	6 048 078 981		Demande d'indemnisation établie à partir de la formule 'Metodika'.
TOTAL		R8 147,4 millions	R106 millions	

Les discussions tenues avec les autorités russes font apparaître que la demande d'indemnisation au titre des dommages causés à l'environnement soumise par Rosprirodnadzor établie à partir de la formule Metodika (voir ci-après la section concernant les réunions entre les autorités russes et le Secrétariat) pour un total R6 048,1 millions a été présentée au tribunal pour se conformer à la législation nationale et ne peut être retirée sans l'autorisation

préalable du Ministère des ressources naturelles. Les demandeurs acceptent néanmoins que la demande n'est pas recevable en vertu des Conventions de 1992 et qu'elle sera probablement rejetée par le tribunal. Sur demande du Ministère des transports, le gouvernement central russe a demandé au Ministère des ressources naturelles de retirer la demande d'indemnisation établie à partir de la formule 'Metodika'.

^{<10>} L'Ukraine n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre et n'est pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les éléments recevables de la demande liés aux mesures de prévention des dommages par pollution en Fédération de Russie sont en cours d'évaluation.

Requête de la délégation russe

À la session de juin 2009 du Comité exécutif, la délégation russe a demandé au Comité d'envisager la possibilité d'autoriser l'Administrateur à effectuer des versements puisque, en particulier, l'entreprise de sauvetage susmentionnée avait engagé des dépenses importantes au titre des mesures de sauvegarde. Étant donné la situation, cette délégation a demandé au Comité exécutif d'examiner la possibilité que le Fonds de 1992 effectue un versement provisoire à l'entreprise de sauvetage.

Le Secrétariat a répondu qu'étant donné que l'assureur du propriétaire du navire avait déposé un fonds de limitation auprès du tribunal, l'entreprise de sauvetage devrait en principe recevoir un paiement à partir de ce fonds de limitation car, en vertu des Conventions de 1992, la responsabilité du Fonds de 1992 intervient seulement une fois que le fonds de limitation du propriétaire du navire a été épuisé.

Demande d'indemnisation selon la formule Metodika

Lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que le Ministère des ressources naturelles avait soumis une demande au titre des dommages subis par l'environnement d'un montant de R6 048,1 millions. Cette demande se fonde sur la quantité d'hydrocarbures déversés, multipliée par un montant en roubles par tonne (formule 'Metodika'). Le Secrétariat a informé les autorités russes qu'une demande fondée sur une quantification abstraite des dommages calculés selon un modèle théorique allait à l'encontre de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas recevable, mais que le Fonds de 1992 était disposé à examiner les activités menées par le Ministère des ressources naturelles pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures et remettre l'environnement en état afin de déterminer dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions.

À la session d'octobre 2008 du Comité exécutif, de nombreuses délégations se sont déclarées très préoccupées par le recours à la formule 'Metodika'. Ces délégations ont fait valoir que les critères du Fonds de 1992 en matière de recevabilité de demandes d'indemnisation établissaient clairement que seules les demandes correspondant à des pertes ou à des dommages effectivement subis ou devant l'être, qui s'appuyaient sur des pièces justificatives, étaient recevables en vertu des Conventions, et que les demandes fondées sur une quantification abstraite calculée d'après un modèle théorique ne l'étaient pas. Il a été fait observer que le Gouvernement russe était tenu d'appliquer la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds; or apparemment les dispositions du droit interne russe étaient incompatibles avec ces conventions. Certaines délégations ont suggéré que le Gouvernement russe modifie son droit interne afin de s'acquitter des obligations qu'il avait contractées en vertu des Conventions.

Déclarations de la délégation russe et d'autres délégations à la réunion d'octobre 2008 du Comité exécutif

On trouvera des précisions sur la déclaration de la délégation russe et des interventions des autres délégations dans le Rapport annuel 2008 (pages 123 à 125).

Déclaration de la délégation russe à la réunion de juin 2009 du Comité exécutif

À la session de juin 2009 du Comité exécutif, la délégation russe a soumis un document dans lequel elle a indiqué que le Ministère des transports de la Fédération de Russie, agissant en qualité de coordinateur du sinistre au nom du gouvernement, avait adressé à ce dernier une requête officielle lui proposant d'inviter Rosprirodnadzor à revoir sa demande d'indemnisation. Il était également dit dans le document que le Gouvernement russe avait engagé une enquête et entrepris de faire apporter d'éventuels amendements au document juridique connexe du Ministère de l'environnement pour qu'il soit pleinement conforme aux dispositions internationales.

S'agissant de la question du 'déficit d'assurance', il était dit dans le document que le Ministère des transports de la Fédération de Russie avait entamé toutes les procédures nécessaires au plan national pour que les dernières modifications aux Conventions de 1992 prennent pleinement effet en Fédération de Russie. Il y était aussi dit que tous les certificats délivrés aux navires battant pavillon russe avaient été vérifiés et que toutes les anomalies avaient été corrigées.

Le document indiquait également que l'administration régionale de Krasnodar et le Ministère des opérations d'urgence de la Fédération de Russie s'étaient adressés au gouvernement fédéral russe pour demander réparation pour leur participation aux opérations d'intervention et de nettoyage qui ont fait suite au déversement d'hydrocarbures, que le gouvernement fédéral avait versé un montant total d'environ R45 millions à titre de réparation et que ces paiements ne relevaient d'aucune des demandes actuellement examinées par le tribunal. Il était également dit que de l'avis de la Fédération de Russie, pour régler la question du 'déficit d'assurance' dans l'affaire du *Volgoneft 139*, on pourrait envisager de recourir aux paiements du fond national de réserve aux demandeurs susmentionnés dans le but de compenser le déficit en question.

À la même session plusieurs délégations se sont déclarées satisfaites de l'évolution de l'affaire, notamment de l'esprit positif de coopération entre les autorités russes et le Secrétariat qui, à leur avis, différerait de l'attitude d'isolement initialement adoptée par les autorités russes.

Réunions entre les autorités russes et le Secrétariat

En 2009, plusieurs rencontres ont eu lieu à Londres et à Moscou réunissant les autorités russes, le Secrétariat et les experts du Fonds afin de faciliter l'échange de renseignements et de suivre l'évolution des demandes d'indemnisation.

Réunions à Moscou et à Krasnodar en août 2009

Des représentants du Secrétariat et des experts du Fonds se sont rendus à Moscou et à Krasnodar en août 2009 et y ont tenu des réunions avec le Ministère des transports, Rosprirodnadzor, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar et avec un représentant du propriétaire et de l'affrètement du *Volgoneft 139*.

Lors de la réunion avec le Ministère des transports, le représentant de ce ministère a expliqué que le Ministre des transports avait adressé une demande formelle au Vice-Premier ministre de la Fédération de Russie, l'invitant à charger le Ministère des ressources naturelles de réexaminer la demande d'indemnisation adressée par Rosprirodnadzor au Fonds de 1992 de façon à ce que cette demande soit conforme aux prescriptions des Conventions de 1992 et d'amender la législation russe de façon à l'aligner sur les dispositions de ces conventions. Copie de la lettre a été transmise à la délégation du Fonds de 1992.

Le représentant du Ministère des transports a rappelé que le Gouvernement russe, par l'intermédiaire du fonds de réserve fédéral du Ministère des opérations d'urgence, avait versé quelque R48 millions à titre de contribution aux frais encourus pour les opérations de nettoyage et que les autorités locales avaient demandé des fonds supplémentaires au gouvernement fédéral. Il a été suggéré que le Gouvernement russe soumette une demande d'indemnisation au titre des montants versés par le fonds de réserve fédéral et l'utilise comme garantie pour couvrir le déficit d'assurance. Le représentant du Ministère des transports a indiqué que le Gouvernement russe fournirait des documents à l'appui de ces versements, de façon que les experts du Fonds puissent évaluer ces coûts conformément aux critères du Fonds.

Lors de la réunion avec Rosprirodnadzor à Moscou, la question de la formule 'Metodika' et la lettre adressée par le Ministre des transports au Vice-Premier ministre de la Fédération de Russie ont fait l'objet de discussions. Le représentant de Rosprirodnadzor a indiqué que le Vice-Premier ministre avait contacté le Ministre des ressources naturelles. Il a déclaré par ailleurs qu'il y avait un conflit entre un traité international et la législation nationale, que Rosprirodnadzor n'avait soumis la demande d'indemnisation calculée selon la formule 'Metodika' que pour se conformer à la législation nationale et ne pouvait retirer cette demande sans l'autorisation préalable du Ministère des ressources naturelles.

À Krasnodar, le Fonds de 1992 a assisté à des réunions avec la section régionale de Rosprirodnadzor et les autorités locales qui avaient présenté des demandes d'indemnisation au titre des dépenses encourues pendant les opérations de lutte contre la pollution. Lors de ces réunions, l'évaluation de leurs demandes a été expliquée aux demandeurs, et des compléments d'information ont été fournis au Fonds de 1992 en réponse aux questions posées dans le cadre de l'évaluation. Les demandeurs ont indiqué qu'ils soumettraient d'autres renseignements à l'appui de certaines demandes.

Réunions à Kiev et à Kerch en novembre 2009

Des représentants du Secrétariat et des experts du Fonds avaient prévu de se rendre à Moscou, à Kavkaz et à Kerch en novembre 2009. Aucun visa n'ayant été obtenu à temps pour cette visite, les représentants du Fonds ont décidé d'accepter l'offre d'un demandeur et de tenir la réunion à Kiev.

Comme indiqué plus haut, des représentants du Secrétariat et des experts du Fonds ont visité le système d'organisation du trafic maritime (VTS) de Kerch où diverses questions ont été posées aux responsables du VTS au sujet de l'organisation du système en général et des communications avec le *Volgoneft 139* au moment du sinistre. Les informations obtenues sont actuellement examinées par les experts du Fonds.

Une visite du VTS de Kavkaz est prévue pour le début de 2010.

Hebei Spirit

République de Corée, le 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 marins 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, un vent fort a jeté le ponton-grue contre 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 cargaison qui s'échappait par des perforations dans les 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. Au total, une quantité de 10 900 tonnes de pétrole (un mélange d'Iranian Heavy, Upper Zakum et Koweït Export) s'est déversée dans la mer par suite de la collision. Le reste du pétrole se trouvant dans les citernes endommagées a été transféré dans d'autres citernes à bord et sur un autre navire. Une fois stabilisé, le *Hebei Spirit* a fait route vers le terminal de la Hyundai Oilbank dans le port de Daesan (République de Corée), où la cargaison a été déchargée.

Peu après le sinistre, le Gouvernement coréen a déclaré ledit sinistre catastrophe nationale et le 24 décembre 2007, le *Hebei Spirit* a été saisi à l'initiative de la société Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC), organisme d'État chargé de la lutte contre la pollution.

Le *Hebei Spirit* est la propriété de la Hebei Spirit Shipping Company Ltd. Il est assuré par l'Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) et il est exploité par la société V-Ships Ltd. La Samsung Corporation et sa filiale, Samsung Heavy Industries, qui appartiennent au groupe Samsung, le conglomérat industriel le plus important de la République de Corée, possèdent et/ou exploitent le ponton-grue et les deux remorqueurs.

Le Fonds et le Skuld Club ont nommé une équipe d'experts maritimes coréens et internationaux pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur les effets possibles de la pollution sur la pêche, la mariculture et les activités touristiques.

Impact du déversement

Une bonne partie de la côte occidentale de la République de Corée a été touchée à divers degrés. Le littoral, composé de rochers, de pierres et de galets, ainsi que de longues plages de sable aménagées et des installations portuaires dans la péninsule de Taean et dans les îles voisines ont été pollués. Pendant plusieurs semaines, le littoral continental et les îles plus au sud ont également été pollués par des hydrocarbures émulsionnés et des boulettes de goudron. Environ 375 kilomètres du littoral ont été touchés le long de la côte occidentale de la Corée. Un grand nombre de navires commerciaux ont également été souillés.

La côte occidentale de la République de Corée comporte un grand nombre d'installations de mariculture, dont plusieurs milliers d'hectares de culture d'algues marines. Il s'agit également d'une zone importante d'exploitations de conchyliculture et d'alevinières à grande échelle. Cette zone est également exploitée par des entreprises de pêche à petite et grande échelle. Les hydrocarbures ont touché un grand nombre de ces installations de mariculture, en traversant les structures d'appui et en souillant les bouées, les cordes, les filets et les produits maricoles. Le Gouvernement coréen a financé les opérations de démantèlement des parcs ostréicoles les plus touchés dans deux des baies de la péninsule de Taean. Ces opérations ont pris fin au début du mois d'août 2008.

Les hydrocarbures ont également touché des plages aménagées ainsi que d'autres zones du parc national de Taean. La péninsule de Taean est une destination touristique très prisée des visiteurs venus de la zone métropolitaine de Séoul, avec une fréquentation évaluée à 20 millions de visiteurs par an, essentiellement pendant les mois de juillet et d'août.

Opérations de nettoyage

Le Service national coréen des garde-côtes, qui appartient au Ministère des affaires maritimes et de la pêche (MOMAF), 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. Dès le premier trimestre de 2008, la responsabilité du contrôle des opérations de nettoyage à terre avait été transmise aux autorités locales.

Hydrocarbures échoués à la suite du sinistre du *Hebei Spirit*



Les garde-côtes ont coordonné les interventions en mer. Plus de 100 navires du Service des garde-côtes, de la marine militaire et de la KMPRC ont été déployés pour procéder aux opérations de nettoyage. Il a également été fait appel à plus de 1 500 bateaux de pêche. Les garde-côtes ont déversé des dispersants, depuis des navires puis des hélicoptères, sur les plaques d'hydrocarbures qui flottaient. Des dizaines de kilomètres de barrages flottants ont également été déployés en mer et le long des zones côtières.

Les interventions en mer menées par les pouvoirs publics ont été terminées en deux semaines, même si de nombreux bateaux de pêche ont encore été déployés dans les semaines suivantes pour remorquer les barrages flottants absorbants et ramasser les boulettes de goudron. Certains étaient encore utilisés jusqu'à la fin de l'année pour transporter la main-d'œuvre et le matériel jusqu'aux îles côtières aux fins des opérations de nettoyage.

Les garde-côtes coréens ont confié les opérations de nettoyage du littoral au total à 21 entreprises de nettoyage agréées, assistées par les autorités locales et des coopératives de pêcheurs. Les opérations de nettoyage à terre ont été menées en de nombreux points de la côte occidentale de Corée. Les habitants des villages locaux, les cadets de l'armée de terre et de la marine ainsi que des bénévoles de toute la République de Corée ont aussi participé aux opérations de nettoyage auxquelles ont été consacrées au total plus d'un million de journées de travail pendant les deux premiers mois. Les opérations de nettoyage ont consisté à enlever par le biais de moyens manuels et mécaniques la majeure partie des hydrocarbures et à faire appel à un grand nombre de bénévoles pour laver les rochers et les galets avec des produits absorbants.

L'enlèvement du gros des hydrocarbures s'est achevé à la fin mars 2008. La plupart des opérations de nettoyage secondaire étaient terminées à la fin du mois de juin 2008. Elles faisaient appel, entre autres techniques de nettoyage, au lavage naturel par les vagues ('surfwashing'), au lavage à grande eau et au lavage avec de l'eau chaude à haute pression. Quelques opérations de nettoyage dans des zones éloignées se sont poursuivies jusqu'en octobre 2008.

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

La République de Corée est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et État membre du Fonds de 1992, mais n'est pas membre du Fonds complémentaire.

De ce fait, puisque le montant total des dommages dépassera très probablement le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 sera tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.

La jauge du *Hebei Spirit* (146 848 tjb) étant supérieure à 140 000 tjb, le montant de limitation applicable est donc le maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS. 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.

Niveau des paiements

À sa session de mars 2008, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à régler et payer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe qui n'auraient pas été tranchées auparavant par le Comité. Le Comité exécutif a également décidé que la conversion de 203 millions de DTS en KRW se ferait sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 40^{ème} session du Comité exécutif, à savoir le 13 mars 2008, soit au taux de 1 DTS = KRW 1 584,330, ce qui donne un montant total d'indemnisation disponible de KRW 321 618 990 000.

À la même session, le Comité, s'appuyant sur les premières estimations faites par les experts du Fonds, a noté que le montant total des pertes qu'entraînerait le sinistre du *Hebei Spirit* dépasserait probablement le montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Compte tenu de l'incertitude quant au montant total des pertes, le Comité a alors décidé de limiter ces paiements à 60 % du montant des dommages tels qu'établis.

En juin 2008, le Comité exécutif a pris note des nouveaux renseignements selon lesquels l'étendue des dommages dépasserait probablement le montant initialement prévu en mars 2008. À cette même session, le Comité a décidé, eu égard à l'incertitude accrue concernant le montant total des demandes d'indemnisation possibles et au besoin d'assurer un traitement égal à tous les demandeurs, de ramener alors le niveau des paiements du Fonds à 35 % du montant des dommages établis.

Le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau des paiements à 35 % du montant des dommages établis et de revoir la situation à sa session suivante, en octobre 2008, ainsi qu'en mars, juin et octobre 2009.

En octobre 2009, l'estimation la plus récente du montant total des dommages causés par le déversement se situait entre KRW 542 000 millions et KRW 577 000 millions.

Mesures prises par le Gouvernement coréen

Paiements pour difficultés financières effectués par le Gouvernement coréen

Le Gouvernement coréen a informé le Fonds que des indemnités d'un montant total de KRW 117,2 milliards avaient été versées aux résidents des régions touchées. Sur ce montant, le gouvernement central a versé KRW 76,8 milliards, la province de Chungcheongnam KRW 15 milliards et des donateurs privés KRW 25,4 milliards. Les indemnités sont distribuées par les autorités locales des provinces touchées.

La presse a signalé que dans le comté de Taean, l'une des régions les plus touchées, un total de 18 757 ménages avaient reçu des paiements compris entre KRW 746 862 et KRW 2 916 600.

En juin 2008, le Gouvernement coréen a informé le Comité exécutif que ces paiements étaient effectués en tant que dons aux résidents touchés. Il ne s'agissait donc pas d'indemnités versées pour réparer les préjudices dus à la pollution et ces versements ne relevaient pas de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Paiements effectués par les autorités locales

Un certain nombre d'autorités locales des provinces touchées ont versé aux demandeurs un total de KRW 4 770 millions au titre des opérations de nettoyage pour couvrir le coût de la main-d'œuvre fournie par les villageois en janvier et février 2008, ce qui correspond à la différence entre le montant réclamé au Fonds et au Skuld Club et le montant évalué. Un certain nombre d'autorités locales dans les provinces touchées ont également effectué des versements d'un montant total de KRW 9 569 millions à des demandeurs au titre des opérations de nettoyage pour couvrir des coûts semblables encourus pendant la période allant de mars à juin 2008. Ces versements correspondent aux sommes réclamées au Skuld Club et au Fonds. Des versements totalisant KRW 23,5 millions ont été effectués par une autorité locale pour couvrir les coûts du travail fourni par les villageois pendant la période qui a suivi le mois d'août 2008. Toutes ces autorités locales ont soumis des demandes au titre des paiements effectués.

Loi spéciale de soutien aux victimes du sinistre du *Hebei Spirit*

À la session de juin 2008 du Comité exécutif, le Gouvernement coréen a informé le Fonds que l'Assemblée nationale avait approuvé en mars 2008 une loi spéciale de soutien aux victimes du sinistre du *Hebei Spirit* et de remise en état du milieu marin. En vertu des dispositions de cette loi, le Gouvernement coréen est autorisé à effectuer aux demandeurs des versements intégraux calculés d'après l'évaluation faite par le Skuld Club et le Fonds dans un délai de 14 jours après la date à laquelle les intéressés ont communiqué au gouvernement la preuve de cette évaluation. Les demandeurs pouvaient donc être intégralement indemnisés pour les pertes subies à cause du sinistre sur la base des évaluations des demandes effectuées par le Fonds et le Skuld Club. Cette loi spéciale est entrée en vigueur le 15 juin 2008.

À la même session, le Gouvernement coréen a aussi informé le Fonds que, si le Skuld Club et le Fonds dédommageaient les demandeurs au prorata, il leur verserait lui-même le solde restant afin qu'ils perçoivent tous un montant correspondant à 100 % de l'évaluation.

À la session d'octobre 2009 du Comité exécutif, le Gouvernement coréen avait versé un total de KRW 29 900 millions à 292 demandeurs au titre des opérations de nettoyage sur la base d'évaluations fournies par le Fonds et le Skuld Club. Le Gouvernement coréen a soumis une demande subrogée pour ces paiements.

Prêts consentis par le Gouvernement coréen

Dans le souci d'aider les victimes des dommages par pollution dus au sinistre, le Gouvernement coréen a consenti des prêts pour un montant total de KRW 1 330 millions à 16 entreprises de nettoyage dans le cadre d'un accord conclu avec la Fédération nationale des coopératives de pêcheurs.

Décision du Gouvernement coréen d'être indemnisé en dernier

À la session de juin 2008 du Comité exécutif, le Gouvernement coréen a informé ce dernier de sa décision d'être indemnisé en dernier pour ce qui est du dédommagement des frais de nettoyage et d'autres dépenses encourues par l'administration centrale et les administrations locales. Le Gouvernement coréen a en outre informé le Comité exécutif qu'il s'attendait à ce que le montant des demandes pour lesquelles 'il ne serait indemnisé qu'en dernier' soit de l'ordre de KRW 89 milliards, mais que ce montant augmenterait probablement au fur et à mesure que le gouvernement continuerait d'engager des dépenses pour relancer l'économie locale, notamment en s'employant à remettre en état l'environnement et à promouvoir la consommation.

Le Fonds et le Skuld Club entretiennent des contacts fréquents avec le Gouvernement coréen pour maintenir en place un système permettant de coordonner les échanges de renseignements sur les indemnités à verser afin d'éviter la duplication des paiements.

Accords de coopération entre le Gouvernement coréen, le propriétaire du navire et le Skuld Club

En janvier 2008, des entretiens ont eu lieu sur les questions d'indemnisation qui ont abouti au premier accord de coopération conclu entre le propriétaire, le Skuld Club, la KMPRC et le MOMAF. Le Fonds a été consulté au cours des négociations mais n'est pas partie à l'accord. On trouvera des précisions sur la teneur du premier accord de coopération dans le document 92FUND/EXC.40/9.

Le Skuld Club a également engagé des pourparlers avec le Gouvernement coréen, car il s'inquiétait que les tribunaux coréens chargés des procédures en limitation puissent ne pas tenir pleinement compte de certains versements qu'il avait effectués et craignait par conséquent de verser des indemnités en sus du montant de limitation.

En juillet 2008, un second accord de coopération a été conclu entre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Gouvernement coréen (Ministère du territoire, des transports et des affaires maritimes (MLTM), qui avait repris une partie des fonctions du MOMAF). Aux termes de cet accord, le Skuld Club s'est engagé à verser aux demandeurs 100 % des montants évalués, et ce, à hauteur de la limite de la responsabilité que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile fixe au propriétaire du navire, à savoir 89,77 millions de DTS. En retour, le Gouvernement coréen s'est engagé à régler intégralement toutes les demandes telles qu'évaluées par le Club et le Fonds et à acquitter tous les montants qui pourraient être fixés par les tribunaux en application de la

Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds au-delà de la limite prévue afin que tous les demandeurs soient entièrement indemnisés. Le Gouvernement coréen s'est également engagé, au cas où le tribunal de limitation exigerait le dépôt du fonds de limitation, à déposer auprès du tribunal le montant déjà versé aux demandeurs par le Skuld Club.

Bureau des demandes d'indemnisation

En janvier 2008, s'attendant à recevoir un grand nombre de demandes d'indemnisation et après consultation avec le Gouvernement coréen, le Fonds et le Skuld Club ont ouvert à Séoul un bureau des demandes d'indemnisation (le Centre Hebei Spirit) pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes. Le bureau est devenu entièrement opérationnel le 22 janvier 2008. Le centre est géré par un responsable assisté de six collaborateurs.

Demandes d'indemnisation

À la session d'octobre 2009 du Comité exécutif, le Skuld Club et le Fonds avaient reçu 7 960 demandes d'indemnisation d'un montant total de KRW 1 503 milliards au nom de 51 970 demandeurs. En outre, 30 155 autres demandes, pour un montant s'élevant à KRW 325 milliards étaient en cours d'enregistrement.

De toutes les demandes évaluées par le Skuld Club et le Fonds, 929 avaient été approuvées pour un montant total de KRW 77 171 millions et 978 demandes avaient été rejetées. Des paiements provisoires d'un total de KRW 65 926 millions (£36,4 millions) avaient été effectués par le Skuld Club au titre de 740 demandes, y compris des versements effectués au Gouvernement coréen pour un total de KRW 25 105 millions au titre de 260 demandes réglées en vertu de la Loi spéciale. Ces paiements avaient été effectués à hauteur de 100 % des montants évalués.

Les demandes restantes avaient fait l'objet de demandes d'information et des réponses étaient attendues des demandeurs. La plupart des demandes soumises n'étaient étayées d'aucune pièce justificative ou d'une documentation très insuffisante.

À la session d'octobre 2009 du Comité exécutif, le Fonds avait reçu 82 125 demandes d'indemnisation, la plupart d'entre elles provenant de petits pêcheurs touchés par le déversement d'hydrocarbures. Ces demandeurs sont représentés par des coopératives ou des comités de pêche. Pour les précédents sinistres en République de Corée, les coopératives ou les comités de pêche ont déposé des demandes d'indemnisation au nom de leurs membres et le Fonds a enregistré et évalué les pertes collectives de chaque coopérative ou comité, lesquels étaient ensuite chargés de distribuer les indemnités à leurs membres.

La pratique des précédents sinistres en République de Corée ne peut toutefois plus être appliquée dans le cas du sinistre du *Hebei Spirit* du fait de la Loi spéciale, qui autorise tous les demandeurs, qui ont présenté une demande d'indemnisation et qui n'ont pas reçu d'offre d'indemnisation dans les six mois qui suivent le dépôt de leur demande, à recevoir un prêt du Gouvernement coréen.

Afin de se conformer aux dispositions de la loi coréenne, le Fonds doit enregistrer le nom et les informations de chaque pêcheur membre de la coopérative ou du comité, de manière individuelle. Le Fonds a donc eu à apporter des modifications au Système de gestion des demandes d'indemnisation sur Internet (WCMS) de manière à permettre d'enregistrer chaque demande d'indemnisation individuellement tout en continuant, dans le même temps, à avoir la possibilité d'évaluer les pertes des coopératives ou des comités en tant que groupes individuels.

Catégorie de demandes	Nombre de demandes	Montant réclamé (en millions de KRW)	Demandes évaluées > 0	Montant évalué (en millions de KRW)	Demandes réglées	Montant versé (en millions de KRW)	Demandes rejetées
Mesures de nettoyage et de sauvegarde	251	193 053	162	60 829	117	50 889	6
Dommages aux biens	18	2 819	8	349	5	301	1
Pêche et mariculture	1 244	684 807	141	9 929	131	8 365	42
Tourisme et autres préjudices économiques	6 446	620 126	618	6 064	487	6 371	929
Dommages à l'environnement	1	2 195	-	-	-	-	-
Total	7 960	1 503 000	929	77 171	740	65 926 (£36,4 millions)	978

Restrictions à la pêche

À la suite du sinistre, le Gouvernement coréen a mis en place un certain nombre de restrictions à la pêche. Les restrictions ont commencé à être levées dans certaines régions en avril 2008. Les dernières restrictions ont été levées en septembre 2008. Les détails du processus suivi par le Gouvernement coréen pour la levée des interdictions sont disponibles dans le document IOPC/OCT09/3/8/1, paragraphe 2.3.

Selon le Secrétariat, l'examen des données fournies par le Gouvernement coréen en ce qui concerne la base sur laquelle ont été imposées puis levées les restrictions à la pêche montre que, sur la base des informations scientifiques et techniques disponibles, toutes les activités de pêche auraient raisonnablement dû être à nouveau ouvertes avant la date réelle de la levée des restrictions à la pêche.

En juin 2009, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que l'évaluation des demandes d'indemnisation dans le secteur de la pêche serait basée sur des informations scientifiques définitives à disposition du Fonds. Par conséquent, les pertes qu'auraient subies les pêcheurs après une date à laquelle le Gouvernement coréen aurait raisonnablement eu la possibilité de lever les restrictions ne devraient pas être considérées comme imputables à la pollution provoquée par le sinistre et ne devraient pas, en principe, être considérées comme recevables pour indemnisation. Le Skuld Club et le Fonds évaluent les demandes d'indemnisation des pêcheurs concernés par les restrictions à la pêche, conformément à la décision du Comité exécutif.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Enquête en Corée

Le tribunal de la sécurité maritime du district d'Incheon en Corée a ouvert une enquête sur la cause du sinistre peu de temps après l'événement.

Dans une décision rendue en septembre 2008, le tribunal d'Incheon a estimé qu'aussi bien les deux remorqueurs que le *Hebei Spirit* étaient en faute pour ce qui était de la collision. Le tribunal a conclu que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* étaient également en partie responsables de la collision entre le ponton grue et le *Hebei Spirit*.

Un certain nombre de défendeurs, y compris la société Samsung Heavy Industries, les capitaines des remorqueurs ainsi que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* ont fait appel de la décision auprès du tribunal central de la sûreté maritime.

Ce tribunal a rendu sa décision en décembre 2008. Cette décision est semblable à celle rendue par le tribunal d'Incheon puisque que les deux remorqueurs ont été reconnus principalement responsables et que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* ont été également reconnus en partie responsables de la collision entre le ponton-grue et le *Hebei Spirit*.

Enquête en Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)

L'administration de l'État du pavillon (Chine, Région administrative spéciale de Hong Kong) a également entamé une enquête sur la cause du sinistre. Les résultats de cette enquête n'ont pas encore été publiés.

Poursuites en justice

Poursuites pénales

En janvier 2008, le procureur de la section de Seosan du tribunal de district de Daejeong (tribunal de Seosan) a engagé des poursuites pénales contre les capitaines du ponton-grue et des deux remorqueurs. Les capitaines des deux remorqueurs ont été arrêtés. Des poursuites pénales ont aussi été engagées contre le capitaine et le second du *Hebei Spirit*. Ceux-ci n'ont pas été arrêtés, mais on ne leur a pas permis de quitter la République de Corée.

En juin 2008, le tribunal de Seosan a rendu son jugement, selon lequel: i) le capitaine de l'un des remorqueurs était condamné à trois ans de prison et à une amende de KRW 2 millions; ii) le capitaine de l'autre remorqueur était condamné à un an de prison; iii) le propriétaire des deux remorqueurs (Samsung Heavy Industries) était condamné à une amende de KRW 30 millions; iv) le capitaine du ponton-grue était déclaré non coupable et v) le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient également déclarés non coupables.

Le procureur et le propriétaire des remorqueurs ont fait appel du jugement et dans l'attente de la décision, le capitaine et le second du *Hebei Spirit* n'ont toujours pas été autorisés à quitter la République de Corée.

En décembre 2008, la cour d'appel pénale (tribunal de Daejeon) a rendu son jugement. Par ce jugement, elle a réduit la condamnation prononcée contre les capitaines des deux remorqueurs et annulé les jugements déclarant non coupables le capitaine du ponton-grue ainsi que le capitaine et le second du *Hebei Spirit*. Le propriétaire du *Hebei Spirit* s'est également vu infliger une amende de KRW 30 millions et le capitaine et le second du *Hebei Spirit* ont été arrêtés.

En avril 2009, la Cour suprême de la République de Corée a annulé la décision de la cour d'appel d'incarcérer les membres de l'équipage du *Hebei Spirit* et ils ont été autorisés à quitter la République de Corée. Elle a toutefois maintenu la décision d'incarcérer les capitaines de l'un des remorqueurs et du ponton-grue et a confirmé les amendes imposées par la cour d'appel.

En juin 2009, le capitaine et le second du *Hebei Spirit* ont été libérés et ont quitté la République de Corée.

Poursuites au civil

Procédure en limitation engagée par les propriétaires du *Hebei Spirit*

En février 2008, les propriétaires du *Hebei Spirit* ont déposé une demande pour entamer la procédure en limitation devant la section de Seosan du tribunal de district de Daejeon (tribunal de limitation). Le tribunal de limitation a décidé de différer sa décision sur le droit des propriétaires de limiter leur responsabilité parce que ces derniers n'avaient pas démontré que les demandes d'indemnisation soumises dépassaient le montant de limitation et parce que le tribunal n'avait pas été saisi des résultats de l'enquête pénale.

À une audience tenue en août 2008, le propriétaire du *Hebei Spirit* a demandé que le tribunal ordonne que lui soit accordé le droit de limiter sa responsabilité, mais le tribunal a décidé de ne pas accueillir sa demande et de laisser du temps aux victimes du déversement d'hydrocarbures pour qu'elles enregistrent leurs demandes.

En février 2009, le tribunal de limitation a rendu une ordonnance permettant d'engager la procédure en limitation. Selon cette ordonnance de limitation, les personnes ayant des demandes d'indemnisation à formuler à l'encontre des propriétaires du *Hebei Spirit* devaient les enregistrer au plus tard le 8 mai 2009, faute de quoi ces demandeurs perdaient leurs droits à l'égard du fonds de limitation. Également en février 2009, plusieurs demandeurs ont interjeté appel devant la cour d'appel de Daejeon de la décision du tribunal de limitation permettant d'engager la procédure en limitation. En juillet 2009, l'appel a été rejeté. Plusieurs demandeurs ont fait appel auprès de la Cour suprême. L'appel est toujours en attente.

Cent vingt-six mille trois cent seize demandes d'indemnisation s'élevant à un montant total de KRW 3 597 milliards ont été soumises au tribunal de limitation. Ce dernier a indiqué qu'il n'accepterait plus d'autres demandes d'indemnisation. Les demandeurs auraient toutefois toujours le temps de modifier le montant de leur demande d'indemnisation tant que le tribunal de limitation n'aurait pas terminé l'évaluation des demandes d'indemnisation.

Le tribunal de limitation a tenu une première audience en juin 2009. Les avocats coréens représentant le Skuld Club, le Fonds et plusieurs demandeurs y ont assisté. Il a été convenu entre les parties présentes que l'administrateur judiciaire examinerait les évaluations faites par les experts engagés par le Skuld Club et le Fonds ainsi que les évaluations des experts désignés par les demandeurs, plutôt que de nommer des experts auprès du tribunal.

En août 2009, le tribunal de limitation a indiqué son intention de suivre de manière régulière les progrès dans l'enregistrement et l'évaluation des demandes d'indemnisation et de fixer ses audiences suivantes à un stade ultérieur du processus d'évaluation des demandes d'indemnisation.

Le Fonds de 1992, par le biais de ses avocats coréens, suit l'évolution de la procédure en limitation.

Procédure en limitation engagée par l'affréteur coque-nue des deux remorqueurs et du ponton-grue

En décembre 2008, la société Samsung Heavy Industries (SHI), affréteur coque-nue des deux remorqueurs et du ponton-grue, a déposé une requête demandant au tribunal du district central de Séoul d'ordonner que lui soit accordé le droit de limiter sa responsabilité à un montant de 2,2 millions de DTS.

En mars 2009, le tribunal de limitation a rendu une ordonnance permettant d'engager la procédure en limitation. Le tribunal a décidé d'accorder à la société SHI le droit de limiter sa responsabilité et de fixer le fonds de limitation, y compris les intérêts judiciaires, à KRW 5 600 millions (£2,9 millions). La société SHI a déposé ce montant auprès du tribunal. Le tribunal de limitation a également décidé que les demandes d'indemnisation à l'encontre du fonds de limitation devaient être enregistrées auprès du tribunal au plus tard le 19 juin 2009.

En juin 2009, un certain nombre de demandeurs ont fait appel devant la cour d'appel de Séoul de la décision du tribunal de limitation selon laquelle l'affréteur coque-nue s'est vu accorder le droit de limiter sa responsabilité. La cour d'appel de Séoul n'a pas encore pris de décision.

Demandes d'indemnisation relevant du secteur des pêches

En décembre 2007, un groupe de demandeurs appartenant aux coopératives de pêche de Seosan ont fait une démarche auprès du tribunal de Seosan pour lui demander d'ordonner la mise en sûreté des preuves et de désigner un expert judiciaire chargé d'évaluer les pertes.

En mars 2008, un autre groupe de demandeurs du secteur de la pêche de la région de l'agglomération de Boryeong et du comté de Hongsung a fait une démarche semblable auprès du tribunal de Hongsung.

Le Fonds de 1992, soucieux de protéger ses intérêts, a chargé ses avocats coréens de se porter partie intervenante dans la procédure.

En janvier et avril 2008 respectivement, les tribunaux de Seosan et de Hongsung ont désigné l'Institut de recherche maritime de l'Université nationale de Pukyong et l'Institut des sciences de la pêche de l'Université de Jeonnam comme experts judiciaires chargés d'évaluer les dommages découlant du sinistre du *Hebei Spirit*. Ces tribunaux ont ordonné que toutes les pièces que les experts judiciaires recevraient des demandeurs soient tenues à la disposition des experts engagés par le Skuld Club et le Fonds qui devraient avoir un accès illimité à toutes les pièces nécessaires à l'évaluation des pertes.

Injonction contre les experts engagés par le Club et le Fonds

En mars 2008, trois pêcheurs et deux propriétaires de restaurants de poisson cru ont déposé une demande d'injonction auprès du tribunal du district central de Séoul. Cette procédure visait à empêcher les experts désignés par le Club et le Fonds de procéder à l'évaluation des dommages au motif qu'en vertu du droit coréen ces experts n'étaient pas qualifiés pour exécuter ce travail.

En avril 2008, le tribunal a rejeté cette requête dans la mesure où les demandeurs avaient toujours le droit de soumettre leurs demandes d'indemnisation au tribunal s'ils n'étaient pas d'accord avec l'évaluation. Le tribunal a déclaré que selon le droit coréen, les experts engagés par le Club et le Fonds étaient autorisés à procéder à l'enquête sur les dommages nés d'un sinistre de pollution par les hydrocarbures et à leur évaluation. Les demandeurs ont fait appel de cette décision.

En mars 2009, la cour d'appel de Séoul a rejeté l'appel et confirmé la décision du tribunal du district central de Séoul. En avril 2009, les demandeurs ont fait appel de la décision auprès de la Cour suprême de Corée.

En juillet 2009, l'appel a été rejeté par la Cour suprême de Corée. Cette décision est définitive.

Action récursoire contre les sociétés Samsung C&T Corporation (Samsung C&T) et Samsung Heavy Industries (SHI)

En janvier 2009, les propriétaires et les assureurs du *Hebei Spirit* ont intenté contre les sociétés Samsung C&T et SHI, le propriétaire et l'exploitant/affréteur coque-nue des deux remorqueurs, du navire ancre et du ponton-grue, une action récursoire devant le tribunal de Ningbo (République populaire de Chine), associée à titre de caution à une saisie des actions de la société SHI dans les chantiers navals de Chine.

En janvier 2009, l'Administrateur a décidé qu'en vue de protéger les intérêts du Fonds de 1992, le Fonds devrait aussi tenter sa propre action récursoire contre Samsung C&T et SHI devant le tribunal de Ningbo (République populaire de Chine), associée à titre de caution à une saisie des actions de la société SHI dans les chantiers navals de Chine.

En janvier 2009, le tribunal maritime de Ningbo a accueilli les deux actions récursoires engagées par le propriétaire/Skuld Club et le Fonds de 1992. Le montant total demandé au titre des actions séparées est de RMB 1 367 millions ou US\$200 millions. Le tribunal a également accepté les deux demandes de saisie des parts détenues par SHI dans les chantiers navals et a prononcé des ordonnances en conséquence.

En ce qui concerne la saisie des parts de la société SHI, le Fonds a fait le nécessaire pour déposer la contre-caution requise, qui correspond à 10 % du montant réclamé ou US\$20 millions (£12,3 millions) par l'intermédiaire du Skuld Club.

Au cours de sa session de mars 2009, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a approuvé la décision prise par l'Administrateur en janvier 2009 d'engager une action récursoire contre Samsung C&T et la société SHI devant le tribunal maritime de Ningbo, en Chine, en même temps que le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit*. Le Comité a également décidé que le Fonds devrait poursuivre cette action récursoire.

En septembre 2009, Samsung C&T et SHI ont été mises en demeure, mais ces sociétés ont toutes les deux soumis des requêtes contestant la compétence du tribunal de Ningbo, et dans le cas de SHI, s'opposant à la saisie. Des argumentations répondant aux requêtes ont été présentées au nom du Fonds de 1992 et la décision du tribunal de Ningbo sur toutes ces requêtes est attendue prochainement.

Sinistre survenu en Argentine

Argentine, les 25 et 26 décembre 2007

Le sinistre

Ayant été informé de la présence d'hydrocarbures en mer le 26 décembre 2007, les autorités argentines ont fait survoler la zone côtière au large de Caleta Córdova, dans la province de Chubut (Argentine) et ont observé la présence d'une nappe d'une étendue de quelque 14 km² qui, selon les estimations, contenait de 50 à 200 tonnes de pétrole brut. Le même jour, une quantité considérable d'hydrocarbures s'est échouée sur le littoral de Caleta Córdova. Au total, 5,7 kilomètres de côtes auraient été touchées et des entreprises locales, sous la surveillance des autorités provinciales, ont entamé des opérations de nettoyage du littoral.

Une enquête sur la cause du sinistre a été engagée par le tribunal pénal de Comodoro Rivadavia (Argentine). Peu avant que la pollution soit découverte, le pétrolier argentin *Presidente Umberto Arturo Illia (Presidente Illia)* (35 995 tjb) chargeait des hydrocarbures à partir d'une bouée au large de Caleta Córdova. Le navire a été saisi par le tribunal et une inspection a été menée par les autorités maritimes. Celle-ci a révélé que le système de ballastage était défaillant et une inspection effectuée par la suite au port de déchargement a en outre permis de constater la présence de pétrole brut dans trois citernes à ballast.

Le propriétaire du *Presidente Illia* et son assureur contestent toutefois la responsabilité et affirment que les hydrocarbures qui ont pollué la côte proviennent d'une autre origine.

Impact du déversement

La pollution aurait tué quelque 400 oiseaux. Des associations de protection des animaux et de défense de l'environnement, ainsi que quelque 250 bénévoles, ont entrepris des opérations de sauvetage et de réhabilitation des oiseaux. Un centre de réhabilitation des oiseaux a été installé dans une exploitation avicole désaffectée.

Les activités de pêche locales ont été perturbées bien que l'opérateur de la bouée de chargement ait assuré le transport de pêcheurs pratiquant la pêche de subsistance vers d'autres points du littoral pour qu'ils puissent poursuivre leurs activités. Néanmoins, des préjudices économiques ont été subis par le secteur de la pêche.

La région touchée par le déversement est une destination de loisirs et on s'attend donc à des pertes dans le secteur du tourisme.

Opérations de nettoyage

Des entreprises locales ont effectué, du 27 décembre 2007 au 22 février 2008, des opérations de nettoyage du rivage, sous la surveillance du gouvernement local.

Les opérations de nettoyage se sont concentrées sur la partie du littoral la plus fortement touchée (1,5 kilomètre) et ont notamment consisté à retirer une partie du substrat de la plage. Des environnementalistes locaux ont déconseillé cette mesure et des méthodes de nettoyage moins invasives ont été ultérieurement mises en œuvre.

Les opérations de nettoyage ont permis de recueillir quelque 160 m³ d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures et 900 m³ de débris mazoutés.

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

L'Argentine est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de la responsabilité du propriétaire du *Presidente Illia* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est estimée à 24 067 845 DTS.

Le *Presidente Illia* était couvert par une assurance contre les risques de pollution auprès de la West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club).

Enquêtes sur la cause du sinistre

Peu après le déversement, la Prefectura naval (les autorités maritimes) a engagé une enquête sur le sinistre. Les autorités maritimes ont inspecté le *Presidente Illia* à la fois à Caleta Córdova et dans le port de déchargement à Campana. Ces inspections ont permis de constater que le système de ballastage était défaillant et qu'il y avait des résidus de pétrole brut dans trois citernes de ballast ainsi que des traces de pétrole brut dans le tuyautage de déchargement de ballast. En outre, les rapports sur les mesures d'épaisseur auraient démontré que la quantité reçue au large du port de déchargement était sensiblement inférieure à la quantité transbordée à bord du navire dans le port de chargement.

Hydrocarbures émulsifiés sur les plages de Caleta Córdova (Argentine)



Un certain nombre d'autres navires dans la zone ont été inspectés par les autorités maritimes, mais aucun navire n'a été saisi.

Procédures judiciaires

Le Fonds de 1992 a chargé un avocat argentin de suivre le procès qui s'est ouvert en Argentine à la suite du sinistre.

Suite à une ordonnance du tribunal, le *Presidente Illia* a été saisi à Campana en janvier 2008. Le navire est demeuré en immobilisation dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre jusqu'en mars 2009. Une inspection du navire a fait apparaître une fuite dans le tuyautage de ballast qui passe par la citerne de cargaison centrale n° 1. Lors d'une seconde inspection, des résidus de pétrole brut ont été trouvés dans trois citernes de ballast. Le tribunal a plus particulièrement enquêté sur le rôle du représentant du propriétaire (superintendente), du capitaine et de plusieurs autres officiers du *Presidente Illia*, de l'exploitant de la bouée de chargement et de l'inspecteur de la cargaison.

Dans une décision préliminaire rendue en mars 2008, le tribunal pénal a désigné le représentant du propriétaire (superintendente), le capitaine et plusieurs autres officiers du *Presidente Illia* comme étant des parties responsables du sinistre.

Selon le tribunal, pendant que le *Presidente Illia* chargeait du pétrole brut d'Escalante les 25 et 26 décembre 2007 à partir d'une bouée de chargement se trouvant au large de Caleta Córdoba, une quantité inconnue d'hydrocarbures en cours de chargement avait pénétré dans le système de ballastage en raison d'une défaillance du tuyautage de ballast et avait ensuite été déversée, émulsifiée avec de l'eau, pendant la procédure de déballastage.

Les conclusions du tribunal sont corroborées par les analyses chimiques qui montrent que des restes d'hydrocarbures ont été trouvés dans les tuyaux de ballast ainsi que dans la pompe du ballast séparé du *Presidente Illia* et que ces restes correspondaient au type Escalante de pétrole chargé à la bouée et étaient également très semblables aux échantillons prélevés sur le rivage à Caleta Córdoba. Lorsque les autorités ont procédé à l'inspection et ont prélevé des échantillons à l'arrivée du navire dans le port de déchargement, elles ont constaté que des hydrocarbures s'égouttaient du tuyau de vidange du ballast. De plus, d'après les informations figurant dans les rapports pertinents présentés par l'inspecteur de la cargaison, la quantité d'hydrocarbures réceptionnée au port de déchargement était sensiblement inférieure à la quantité transférée à bord du navire dans le port de chargement.

Les accusés ont fait appel.

Le propriétaire et l'assureur maintiennent qu'il était peu probable que le *Presidente Illia* ait été à l'origine des dommages. Selon eux, tout déversement qu'aurait causé le *Presidente Illia* aurait été infime et n'aurait vraisemblablement pas pu atteindre la côte. Par conséquent, les hydrocarbures qui ont souillé la côte provenaient probablement d'une autre source. Ils affirment également que les déversements d'hydrocarbures anonymes sont fréquents à Caleta Córdoba et mettent en doute la validité de l'analyse effectuée par le laboratoire désigné par le tribunal.

Traitement des demandes d'indemnisation

En avril 2009, des représentants du propriétaire du navire, du West of England Club et du Fonds de 1992 se sont rencontrés à Buenos Aires avec leurs avocats et leurs experts. Il a été convenu que trois experts assureraient conjointement le traitement des demandes et que l'un d'eux ferait par ailleurs office d'interface pour coordonner ce processus.

Les experts et les représentants du Fonds accompagnés de leur avocat se sont rendus dans la zone touchée par le déversement. Cette visite a été l'occasion de rencontrer un représentant de la Province de Chubut, de petits groupes de pêcheurs à Caleta Córdoba et un représentant de la municipalité de Comodoro Rivadavia, qui a déclaré que la municipalité déposerait vraisemblablement une demande d'indemnisation à la suite du sinistre au titre du coût de l'aide accordée aux pêcheurs. À ces réunions, le régime d'indemnisation a été expliqué et des formulaires de demandes distribués aux pêcheurs.

Entre mai et septembre 2009, des réunions se sont tenues à Caleta Córdoba entre l'expert du Club et du Fonds dans son rôle d'interface et les demandeurs, afin de rassembler des informations supplémentaires.

Demandes d'indemnisation

Demandes devant les tribunaux

Peu après le déversement, la province de Chubut a déposé une demande de garantie auprès du tribunal pénal de Comodoro Rivadavia à hauteur de US\$50 millions (£30 millions). Le tribunal a rejeté cette demande pour des raisons de procédure.

La province de Chubut a aussi déposé une demande d'indemnisation devant le tribunal civil de Comodoro Rivadavia au titre des dommages provoqués par le sinistre, notamment ceux qui ont été causés à l'environnement. Cette demande n'a pas été chiffrée. Le propriétaire du navire a présenté des moyens de défense par lesquels il nie toute responsabilité dans le déversement et demande au tribunal d'appeler le Fonds de 1992 à intervenir dans la procédure.

Le tribunal a reconnu la qualité de demandeurs à 32 habitants de la région.

Demandes hors les tribunaux

Des demandes d'indemnisation ont été déposées par 74 demandeurs pour un montant total de AR\$9,7 millions (£1,6 million). Parmi ces demandeurs, 71 travaillent dans le secteur de la pêche et trois dans le secteur du tourisme. Dans le secteur de la pêche, un grand nombre de demandeurs pratiquent surtout la pêche à pied (poulpes, berniques et moules), d'autres la pêche en bateau, de l'athérine principalement, et d'autres encore achètent et revendent le poisson. Un demandeur est propriétaire d'une usine de traitement du poisson, cinq autres sont des employés de cette usine et 18 autres demandeurs du secteur sont chargés du traitement du poisson à domicile. Les demandes provenant du secteur du tourisme émanent de deux employés d'épiceries et d'un voyageur organisant des excursions de pêche pour touristes. Les experts du Club et du Fonds examinent actuellement ces demandes.

D'autres demandes sont attendues.

Actions engagées par le Fonds de 1992

Le Secrétariat a été informé de ce sinistre en mai 2008 et depuis lors suit l'enquête menée sur la cause du sinistre par le tribunal pénal de Comodoro Rivadavia. Le Secrétariat a été informé que dans sa décision préliminaire le tribunal avait désigné le *Presidente Illia* comme source de la pollution.

La limite de responsabilité du propriétaire du *Presidente Illia* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est évaluée à 24 millions de DTS (£23,2 millions), et bien que le montant recevable des dommages causés par le sinistre reste incertain, il est probable d'après les premières estimations que le montant total des dommages restera dans la limite de responsabilité du propriétaire, auquel cas le Fonds de 1992 ne serait pas appelé à verser d'indemnités.

Le propriétaire et son assureur maintiennent cependant que le *Presidente Illia* n'est pas à l'origine du déversement qui a pollué la côte et ils ont fait appel de la décision du tribunal. S'ils obtiennent gain de cause mais qu'il est néanmoins établi que le déversement provient d'un 'navire' au sens que donnent à ce terme la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 devra d'emblée verser des indemnités.

Le Secrétariat, par l'intermédiaire de l'avocat argentin du Fonds de 1992, suit l'évolution de la situation concernant le sinistre.

King Darwin

Canada, le 27 septembre 2008

Le sinistre

Le 27 septembre 2008, le *King Darwin* (42 010 tjb), pétrolier immatriculé aux Îles Marshall, a laissé s'échapper environ 64 tonnes d'hydrocarbures de soute C dans les eaux du fleuve Restigouche lors d'opérations de déchargement dans le port de Dalhousie, dans la province du Nouveau-Brunswick (Canada).

Une partie des hydrocarbures déversés a été contenue sur le pont du navire, mais une quantité non définie s'est déversée dans l'eau et a contaminé la côte et les structures portuaires situées dans le voisinage immédiat.

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

Le Canada est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire du *King Darwin* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est estimée à 27 863 310 DTS.

Le *King Darwin* avait une assurance-responsabilité pour les risques de pollution auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermudes) Limited (Steamship Mutual).

Opérations de nettoyage

Les premières opérations de lutte contre la pollution ont été menées par le terminal pétrolier. Elles ont notamment consisté à contenir le déversement dans la zone portuaire au moyen de barrages flottants solides et de paille destinée à absorber les hydrocarbures. Les propriétaires du *King Darwin* ont engagé une entreprise privée pour mener les opérations de nettoyage du littoral, des défenses contre les glaces, des revêtements extérieurs et des structures portuaires. La plupart des opérations de nettoyage étaient terminées le 5 octobre 2008.

La dernière zone à nettoyer était la section du quai la plus proche du poste de mouillage du *King Darwin*, qui avait aussi été contaminée à la suite du déversement. Les autorités canadiennes ont estimé que le seul degré acceptable de nettoyage de la zone consisterait à faire disparaître toute trace d'irisation sur le quai afin de protéger les oiseaux migrateurs qui viennent dans cette région au printemps. L'entreprise privée engagée par les propriétaires du *King Darwin* a procédé au nettoyage nécessaire de la jetée pour la mettre aux normes décidées par les autorités avant la saison hivernale. La surveillance de la zone pendant les mois qui ont suivi a été maintenue au cas où des nappes d'hydrocarbures apparaîtraient après la saison hivernale. Les autorités locales ont déclaré que l'opération de nettoyage était terminée en septembre 2009.

Demandes d'indemnisation

Deux demandes d'indemnisation ont été présentées au titre du coût des opérations de nettoyage qui avaient été menées. Le

montant total versé par la Steamship Mutual au titre de ces deux demandes s'est élevé à US\$1 332 488, somme qui se situe bien en deçà du montant de limitation fixé pour le navire.

Une demande d'indemnisation a été présentée par les autorités portuaires au titre de dépenses supplémentaires. L'analyse des documents fournis à l'appui de cette demande a toutefois montré que ces dépenses avaient déjà fait l'objet d'une demande ou avaient été réglées au titre des opérations de nettoyage, ou qu'elles étaient sans rapport avec le sinistre. La Steamship Mutual a demandé des informations complémentaires.

Une entreprise de dragage qui travaillait dans le port de Dalhousie au moment du sinistre a présenté une demande d'indemnisation pour pertes subies, en faisant valoir qu'elle avait dû interrompre son activité pendant la durée des opérations de nettoyage des docks. Sur la base toutefois de la documentation présentée, il est apparu que le travail qui faisait l'objet du contrat avait été mené à bien dans les délais prévus, que l'entreprise n'avait pas encouru de pénalités en vertu des modalités du contrat et qu'aucune autre perte n'avait été établie. La Steamship Mutual a demandé des informations complémentaires qui ne lui ont pas été communiquées.

Aucune autre demande d'indemnisation n'est attendue.

Actions en justice

Le *King Darwin* a été saisi en septembre 2009 en rapport avec la demande d'indemnisation présentée par l'entreprise de dragage. La mainlevée de la saisie du navire a été accordée après le dépôt d'une garantie bancaire par le propriétaire du navire.

En septembre 2009, l'entreprise de dragage a également engagé une action auprès du tribunal fédéral de Halifax, dans la province de Nouvelle-Écosse, contre les propriétaires du *King Darwin*, la Steamship Mutual, la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et le Fonds de 1992, en vue d'obtenir l'indemnisation des dommages provoqués par la salissure du matériel entraînée par les hydrocarbures déversés et des pertes subies en conséquence, soit au total \$Can143 417.

Le Fonds de 1992 a désigné un avocat au Canada et soumis une réponse écrite en défense. Le tribunal fédéral de Halifax n'a pas encore fixé la date de l'audience.

Examen de la question par l'Administrateur

Le Fonds de 1992 a été informé de ce déversement en novembre 2009, lorsque l'action intentée par l'entreprise de dragage lui a été notifiée. Les informations dont dispose le Fonds de 1992 sembleraient indiquer qu'il s'agissait d'un petit déversement opérationnel qui a été circonscrit au port de Dalhousie et dont les dommages semblent bien en deçà de la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il est donc improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

Fonds de 1992: Résumé des sinistres

	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 sur la responsabilité civile applicable	Cause du sinistre
1	Sinistre survenu en Allemagne	20.06.1996	Côte de la mer du Nord (Allemagne)	inconnu	inconnue	inconnue	inconnue
2	<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	rupture
3	<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS	échouement
4	Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.09.1997	Essex (Royaume-Uni)	inconnu	inconnue	inconnue	inconnue
5	<i>Santa Anna</i>	01.01.1998	Devon (Royaume-Uni)	Panama	17 134	10 196 280 DTS	échouement
6	<i>Milad 1</i>	05.03.1998	Bahreïn	Belize	801	non disponible	avarie de coque
7	<i>Mary Anne</i>	22.07.1999	Philippines	Philippines	465	3 000 000 de DTS	naufage
8	<i>Dolly</i>	05.11.1999	Martinique	République dominicaine	289	3 000 000 de DTS	naufage
9	<i>Erika</i>	12.12.1999	Bretagne (France)	Malte	19 666	€12 843 484	rupture

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1992	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	961 364	Suite à un règlement à l'amiable, le propriétaire du navire/l'assureur a payé 20% et le Fonds de 1992 a versé 80 % du montant final évalué.
6 200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Construction d'une voie d'accès	61 136 355	Un accord de règlement global a été conclu entre le propriétaire du navire/assureur et les FIPOL en vertu duquel l'assureur a versé ¥10 956 930 000 et les FIPOL ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 à la charge du Fonds de 1992 et ¥7 708 778 000 à la charge du Fonds de 1971.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Opération d'enlèvement des hydrocarbures Frais liés à la pêche	néant	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	Il ne sera pas donné suite à cette demande.
280	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la demande.
0	Mesures de sauvegarde avant déversement	35 145	
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la demande.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	1 029 174	Le Fonds de 1992 a versé €1 457 753 au Gouvernement français au titre du règlement intégral de toutes les pertes dues au sinistre.
19 800	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages aux biens Frais liés au tourisme Autre manque à gagner	77 021 437	Total a versé €153,9 millions à l'État français, c'est-à-dire le montant octroyé par le tribunal pénal qui a pris en compte les indemnités déjà versées par le Fonds.

	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 sur la responsabilité civile applicable	Cause du sinistre
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi (Émirats arabes unis)	Honduras	681	3 000 000 de DTS	nauffrage
11	<i>Slops</i>	15.06.2000	Pirée (Grèce)	Grèce	10 815	8 200 000 DTS (estimation)	incendie
12	Sinistre survenu en Espagne	05.09.2000	Espagne	inconnu	inconnue	inconnue	inconnue
13	Sinistre survenu en Suède	23.09.2000	Suède	inconnu	inconnue	inconnue	inconnue
14	<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS	échouement
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.03.2001	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions	abordage
16	<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 000 000 de DTS	nauffrage
17	Sinistre survenu en Guadeloupe	30.06.2002	Guadeloupe	inconnu	inconnue	inconnue	inconnue

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1992	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
100-200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	566 166	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont engagé une action récursoire à l'encontre du propriétaire du navire exigeant le remboursement de Dhs 6,4 millions. Le tribunal a statué en faveur des Fonds, mais ce jugement sera très difficile à faire exécuter, le propriétaire du navire ne disposant pas d'assez d'actifs.
1 000-2 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	3 217 421	En 2000, le Comité exécutif a décidé que le <i>Slops</i> ne devait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992 et que celles-ci ne s'appliqueraient donc pas à ce sinistre. Cependant, la Cour suprême grecque a décidé en dernier lieu que le <i>Slops</i> était un 'navire' aux termes des Conventions de 1992.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	Les autorités espagnoles ont recouvré leurs coûts auprès de la source de pollution présumée.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	L'État 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 règlement à l'amiable entre l'État et le propriétaire du navire/l'assureur, l'action engagée contre le Fonds a été retirée.
7 000	Singapour, Malaisie et Indonésie: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	néant	Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
2 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Enlèvement des hydrocarbures Préjudice économique Frais liés à la pêche Suivi environnemental	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
400	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	248 011	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50 % des montants versés.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	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.

	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 sur la responsabilité civile applicable	Cause du sinistre
18	Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.09.2002	Royaume-Uni	inconnu	inconnue	inconnue	inconnue
19	<i>Prestige</i>	13.11.2002	Espagne	Bahamas	42 820	€22 777 986	rupture
20	<i>Spabunker IV</i>	21.01.2003	Espagne	Espagne	647	3 000 000 de DTS	nauffrage
21	Sinistre survenu au Bahreïn	15.03.2003	Bahreïn	inconnu	inconnue	inconnue	inconnue
22	<i>Buyang</i>	22.04.2003	Geoje (République de Corée)	République de Corée	187	3 000 000 de DTS	échouement
23	<i>Hana</i>	13.05.2003	Busan (République de Corée)	République de Corée	196	3 000 000 de DTS	abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1992	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	5 949	
63 000	Espagne, France: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Mariculture Pêche et ramassage de coquillages Frais liés au tourisme Entreprises de transformation/vente du poisson Frais divers Gouvernement espagnol Gouvernement français Portugal: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	82 812 138	Le propriétaire du navire a versé un montant correspondant à la limite prévue (€22 777 986) auprès d'un tribunal espagnol compétent. Le Fonds de 1992 a versé €113 920 000 au Gouvernement espagnol, €523 243 à des demandeurs en Espagne, €5 millions à des demandeurs en France et €328 448 au Gouvernement portugais.
inconnu	Espagne: Mesures de sauvegarde et enlèvement de l'épave Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Gibraltar: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	667 599	Le Fonds de 1992 a acquitté la totalité des demandes.
35-40	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
34	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages aux biens	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.

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 sur la responsabilité civile applicable	Cause du sinistre	
24	<i>Victoriya</i>	30.08.2003	Syzran (Fédération de Russie)	Fédération de Russie	2 003	3 000 000 de DTS	incendie
25	<i>Duck Yang</i>	12.09.2003	Busan (République de Corée)	République de Corée	149	3 000 000 de DTS	naufnage
26	<i>Kyung Won</i>	12.09.2003	Namhae (République de Corée)	République de Corée	144	3 000 000 de DTS	échouement
27	<i>Jeong Yang</i>	23.12.2003	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	4 061	4 510 000 DTS	abordage
28	<i>N°11 Hae Woon</i>	22.07.2004	Geoje (République de Corée)	République de Corée	110	4 510 000 DTS	abordage
29	<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.2005	Busan (République de Corée)	République de Corée	161	4 510 000 DTS	abordage
30	<i>Solar 1</i>	11.08.2006	Détroit de Guimaras (Philippines)	Philippines	998	4 510 000 DTS	naufnage
31	<i>Shosei Maru</i>	28.11.2006	Mer intérieure de Seto (Japon)	Japon	153	4 510 000 DTS	abordage
32	<i>Volgoneft 139</i>	11.11.2007	Détroit de Kerch (entre la Fédération de Russie et l'Ukraine)	Fédération de Russie	3 463	4 510 000 DTS	rupture

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1992	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	Le montant total réclamé étant bien en deçà du montant de limitation applicable au <i>Victoriya</i> , le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de verser des indemnités.
300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Préjudice économique	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
100	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	1 567 229	
700	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Préjudice économique Études après déversement	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
12	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
37	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	1 164 982	Le Fonds de 1992 a engagé une action récursoire contre le propriétaire du bateau de pêche qui a abordé le navire-citerne.
2 100	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	6 473 825	Puisque l'accord STOPIA 2006 est applicable, le Fonds de 1992 perçoit des remboursements réguliers de l'assureur du propriétaire du navire, à hauteur de 20 millions de DTS (£21,3 millions).
60	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages aux biens	754 823	En 2009, le propriétaire du navire, le Fonds de 1992 et les parties associées au navire abordeur ont conclu un accord de règlement et le Fonds a reçu ¥74 553 897 (£494 063) de la part du navire abordeur.
1 200-2 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Dommages à l'environnement et remise en état de l'environnement	néant	

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 sur la responsabilité civile applicable	Cause du sinistre
33 <i>Hebei Spirit</i>	07.12.2007	Au large de Taean (République de Corée)	Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	146 848	89 770 000 DTS	abordage
34 Sinistre en Argentine (<i>Presidente Illia</i>)	26.12.2007	Caleta Córdova (Argentine)	Argentine	35 995	24 067 845 DTS	inconnue
35 <i>King Darwin</i>	27.09.2008	Port de Dalhousie, province du Nouveau-Brunswick (Canada)	Canada	42 010	27 863 310 DTS	déversement

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1992	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
10 900	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Dommages aux biens Dommages à l'environnement	néant	Des demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 1 503 000 millions ont été déposées au nom de 51 970 demandeurs. En outre, 30 155 autres demandes, pour un montant s'élevant à Won 325 000 millions, sont en cours d'enregistrement. D'autres demandes sont attendues. À ce jour l'assureur a versé des indemnités d'un montant de Won 65 926 millions (£36,4 millions) et le Fonds de 1992 commencera à verser des indemnités dès que la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile aura été atteinte.
50-200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages à l'environnement	néant	Le propriétaire du navire et son assureur contestent la responsabilité et affirment que les hydrocarbures qui ont pollué la côte proviennent d'une autre origine.
64	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens	néant	

Vistabella

Caraïbes, le 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 pas la quantité de fuel-oil lourd qui s'est déversée par suite de ce sinistre, ni celle demeurant dans la barge.

Le *Vistabella* n'était couvert par aucun club P&I; il avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité. L'assureur a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire a été estimé à FF2 354 000, soit €359 000. 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.

Demands 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'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des Îles Vierges britanniques ainsi qu'aux autorités des Îles Vierges britanniques.

Poursuites en justice

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 nationale française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et a acquis par voie de 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'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier. Il 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 fait appel de cette décision.

La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Elle a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre et que 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 la barge 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 fait appel de cette décision.

La cour d'appel a rendu son jugement en février 2004, dans lequel elle confirme la décision prise par le tribunal de première instance en mars 2000. L'assureur ne s'est pas pourvu en appel devant la Cour de cassation.

Le Fonds a engagé, en concertation avec les avocats trinitadiens du Fonds, une procédure en référé contre 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'.

En mars 2008, la Cour a prononcé un jugement en faveur du Fonds de 1971. L'assureur s'est pourvu en appel devant la cour d'appel de Trinité-et-Tobago.

En 2009, cette affaire n'a donné lieu à aucun fait nouveau.

Sorbants souillés sur le littoral rocheux de l'île Saint-John (Îles Vierges des États-Unis) à la suite du sinistre du *Vistabella*



Aegean Sea

Espagne, le 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 assistants maritimes travaillant à partir du littoral ont récupéré les hydrocarbures restés dans la section arrière. On ne connaît pas la quantité déversée étant donné que la majeure partie de la cargaison a été soit consumée par l'incendie à bord du navire, soit dispersée en mer. Elle est toutefois estimée à 73 500 tonnes environ. 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, soit €289,6 millions, ont été introduites devant les tribunaux pénal et civil. De nombreuses demandes ont été réglées à l'amiable mais beaucoup de demandeurs ont engagé des actions en justice.

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 grave. Chacun a été condamné à une amende de Ptas 300 000, soit €1 803. Le capitaine, le pilote, l'État espagnol, le Fonds de 1971 et le UK Club ont fait appel du jugement, qui a cependant été confirmé par la cour d'appel en juin 1997.

Accord de règlement global

En juin 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 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, relatif au 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 réclamé 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 de leurs actions en justice. 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 réclamés. 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 décidée par la cour d'appel de La Corogne s'élevait à Ptas 9 000 millions, soit €54 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 correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208).

Opérations d'enlèvement des hydrocarbures suite au sinistre de l'*Aegean Sea* à La Corogne (Espagne)



Évolution récente de la procédure civile

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 poursuivi leur action 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. L'État espagnol a fait valoir qu'il s'opposait aux demandes 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 instance et où cet engagement avait été approuvé par un décret-loi royal.

Jugements rendus par le tribunal de première instance

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 des demandes qu'elles avaient formées auprès de tiers. Le tribunal a considéré que le gouvernement et le Fonds étaient conjointement responsables à l'égard des demandeurs mais il a octroyé des sommes nettement inférieures à celles qui avaient été demandées. Toutes les parties ont fait appel de ces jugements.

En octobre et novembre 2006, le tribunal a statué sur deux demandes, l'une présentée par une entreprise de transformation du poisson 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 de ces 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 rendus par 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 ci-dessus, 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 d'un 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. Le vice de procédure n'ayant pas été corrigé par le demandeur, le tribunal de première instance a rendu une fin de non-recevoir.

En juin et juillet 2007, la cour d'appel a délivré deux jugements concernant respectivement les demandes de la station de purification de moules et de l'entreprise de transformation du poisson. 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 du poisson. 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 d'un 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 sollicité l'autorisation de saisir la Cour Suprême.

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

Une synthèse de la situation concernant les demandes devant le tribunal est donnée dans le tableau ci-dessous.

Demandeur	Montant réclamé	Montant octroyé (cour d'appel)
Propriétaire d'un bateau de pêche	€122 334	Rejeté
Association de mytiliculteurs	€635 036	€135 000
Propriétaire d'un étang de pisciculture	€799 921	Dossier renvoyé au tribunal de première instance
Entreprise de transformation du poisson (oursins)	€1 182 394	€43 453
Station de purification de moules	€397 570	€55 640
Pêcheur en bateau (oursins et poulpes)	€503 538	€16 128
Total	€3 640 793	€250 221

Cour suprême

Le pêcheur en bateau, l'entreprise de transformation du poisson et le propriétaire du bateau de pêche ont sollicité l'autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême mais, en juillet 2009, la demande d'autorisation d'appel a été rejetée par le tribunal dans les trois affaires. Les jugements de la cour d'appel sont donc devenus définitifs.

Évolution récente de la procédure judiciaire

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

En novembre 2007, le tribunal de première instance de La Corogne a décidé de faire exécuter le jugement en ce qui concerne deux des demandeurs qui avaient poursuivi leurs demandes d'indemnisation devant le tribunal pénal pour un montant total de €3 709, plus intérêts.

S'agissant des procédures pénales, les tribunaux n'ont été saisis d'aucun fait nouveau en 2009.

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.

Iliad

Grèce, le 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 200 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 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 €3 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, 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 €9 millions, plus un montant de Dr 378 millions, soit €1,1 million, 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, 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. Il est attendu que la prochaine audience ait lieu en 2010.

Opération de nettoyage à la suite de l'échouement du navire-citerne *Iliad* au large de l'île de Sfaktiria (Grèce)



Kriti Sea

Grèce, le 9 août 1996

Le sinistre

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.

Demandes d'indemnisation

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 a examiné l'affaire en mars 2008. Elle a rendu ses décisions en décembre 2008, réduisant les indemnités initialement accordées aux plaignants. Ces jugements sont maintenant devenus définitifs.

Le montant total attribué à l'ensemble des demandeurs en relation avec ce sinistre est dans les limites du fonds de limitation établi en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. En conséquence, aucune responsabilité du Fonds de 1971 ne sera engagée par rapport à ce sinistre.

Le Fonds de 1971 a décidé de ne plus suivre la procédure. L'affaire est maintenant close.

Nissos Amorgos

Venezuela, le 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 du tribunal pénal de Cabimas, de tribunaux civils à Caracas et à Maracaibo, de la cour d'appel de Maracaibo et de la Cour suprême. La grande majorité des demandes a 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 dus aux défauts du chenal de navigation du lac de Maracaibo, ce qui constituait 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"^{<1>}. La décision de la cour d'appel semblait laisser entendre que le jugement du tribunal de première instance était nul et non avenue.

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

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 cette 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.

<1> En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut se déclarer compétente selon la procédure d'"avocamiento" et se prononcer sur le fond d'une affaire. 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.

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.

En février 2008, une chambre différente de la cour d'appel a prononcé un nouveau jugement confirmant que la procédure pénale engagée à l'encontre du capitaine était frappée de prescription tout en maintenant la procédure civile liée à l'infraction pénale. Dans son jugement, la cour d'appel a décidé de renvoyer le dossier devant un tribunal pénal de première instance afin qu'il décide des suites à donner à la procédure civile engagée par la République du Venezuela. Le capitaine a présenté des conclusions au tribunal pénal de première instance dans lesquelles il soutenait que le tribunal n'était pas compétent et que l'affaire devait être transférée au tribunal maritime de Caracas.

En mars 2009, le tribunal pénal de première instance s'est prononcé en rejetant l'argument d'incompétence. Cette décision a été notifiée au capitaine, mais le propriétaire du navire et son assureur ainsi que le Fonds de 1971 n'ont ni l'un ni l'autre été notifiés. Dans la décision, le tribunal fixe également le début de la présentation des conclusions.

Le Fonds de 1971 a fait valoir que l'absence de notification de la décision au Fonds de 1971 n'avait pas permis au Fonds d'assurer convenablement sa défense. Dans ses conclusions, le Fonds a également fait valoir les arguments suivants.

- Les demandes de la République du Venezuela sont frappées de prescription à l'égard du Fonds de 1971.

- Toutes les demandes d'indemnisation recevables pour dommage par pollution ont déjà été indemnisées par le Club et le Fonds.
- La demande de la République du Venezuela n'est pas recevable au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Conventions de 1971 portant création du Fonds. Le dommage n'est pas prouvé.

Le tribunal n'a pas encore rendu de décision.

Demandes d'indemnisation déposées devant les tribunaux

Des demandes d'indemnisation importantes sont en instance devant les tribunaux vénézuéliens. La situation relative à ces demandes est présentée ci-dessous.

Demandes présentées par la République du Venezuela

La République du Venezuela a présenté, devant le tribunal pénal de Cabimas, une demande d'indemnisation de US\$60 250 396 au titre de dommages à l'environnement contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club. Le Fonds de 1971 a été informé de cette procédure pénale, dans laquelle il est intervenu en présentant des conclusions.

La République du Venezuela a également présenté une demande d'indemnisation de US\$60 250 396 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

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 du poisson	Manque à gagner	30 000 000	Cour suprême	Aucune perte établie
Total		150 500 792		

(procureur général) avait reconnu l'existence de cette situation de recouplement 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 que:

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 Cabinas, 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 pour ce qui est du 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 du Fonds de 1971 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 du poisson

Trois entreprises de transformation du poisson ont présenté des demandes d'indemnisation s'élevant à US\$30 millions devant la Cour suprême, contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Ces demandes ont été portées devant la Cour suprême parce que l'un des défendeurs est une administration de la République du Venezuela et que, selon le 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 du Fonds de 1971 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 irrecevables.

En août 2003, le Fonds de 1971 a remis des conclusions à la Cour suprême dans lesquelles il fait valoir que les demandeurs ayant 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 les ayant abandonnées par la suite, avaient renoncé implicitement à toute demande d'indemnisation dans le cadre du 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. S'agissant de ces demandes, aucun fait nouveau n'est intervenu.

Niveau des paiements

En août 2004, l'Administrateur a porté le niveau des paiements à 100 % pour ce qui est du présent sinistre. Il est fait référence au Rapport annuel de 2008 (pages 63 et 64).

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

Demandeur	Catégorie	Montant de l'accord de règlement (Bs)	Montant de l'accord de règlement (US\$)
Petroleos de Venezuela SA (PDVSA)	Opérations de nettoyage		8 364 223
ICLAM ^{<12>}	Mesures de sauvegarde	70 675 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		16 033 389
Autres demandes ^{<13>}	Dommage aux biens et manque à gagner	289 000 000	
Total		359 675 468 (£81 900)	24 397 612 (£12,6 millions)

^{<12>} Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo

^{<13>} 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.

Tentatives de règlement des questions en souffrance

À la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, la délégation vénézuélienne, reconnaissant que la plupart des demandes d'indemnisation en souffrance nées du sinistre du *Nissos Amorgos* étaient frappées de prescription, a invité le Conseil d'administration à autoriser l'Administrateur à se mettre en relation avec le Gard Club, le procureur général et le ministère public 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 accélérerait la liquidation du Fonds de 1971. L'Administrateur a fait savoir qu'il était disposé à effectuer les démarches proposées. Le Conseil d'administration a invité l'Administrateur à se mettre en relation avec le Gard Club, le procureur général et le ministère public de la République du Venezuela afin de leur prêter son concours pour régler ces questions.

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, dont 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 d'indemnisation non réglées.

En juin 2006, il y a eu 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 que, dans un proche avenir, des réunions auraient lieu au Venezuela 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'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.

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 pourrait 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 tout fait nouveau.

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 le plus rapidement possible.

En décembre 2008 s'est tenue à Caracas une réunion entre des représentants du Fonds de 1971, qui s'étaient rendus au Venezuela pour d'autres affaires, et des représentants du Ministère vénézuélien des affaires étrangères. Les représentants ont étudié globalement les questions en souffrance.

S'agissant des demandes formées par la République du Venezuela, les représentants du Ministère des affaires étrangères se sont montrés surpris du non-retrait de la demande de la Procuraduría (services du procureur). Une proposition a été faite tendant à ce que le Ministère des affaires étrangères organise une réunion avec

Opération de nettoyage après l'échouement du *Nissos Amorgos* dans le chenal de Maracaibo (Venezuela)

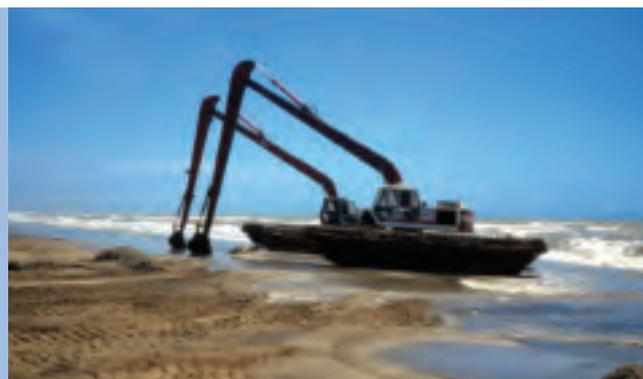


Plate Princess

les parties intéressées, y compris le ministère public, le procureur général et le Ministère de l'environnement, afin d'examiner la possibilité de trouver une solution.

S'agissant des demandes en souffrance formées par trois entreprises de transformation du poisson contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), les représentants du Ministère des affaires étrangères ont indiqué que le gouvernement ne pouvait pas intervenir, car les demandeurs étaient des entreprises privées.

Les représentants du Ministère des affaires étrangères n'ont pas pu organiser de réunion pendant le séjour des représentants du Fonds de 1971 à Caracas, mais une réunion, à laquelle n'ont participé que des représentants du Ministère des affaires étrangères, a eu lieu plus tard en décembre 2008. Le Fonds de 1971 était représenté par ses avocats vénézuéliens. À cette réunion, les représentants du Ministère des affaires étrangères ont fait part de leur intention de relancer l'affaire et d'appeler l'attention du Ministre des affaires étrangères sur ce sujet. Ils ont encore déclaré que, une fois qu'ils auraient reçu des instructions du Ministre, ils conviendraient toutes les parties intéressées à une réunion à laquelle le Fonds de 1971 serait invité.

Depuis décembre 2008, aucun fait nouveau n'est intervenu dans cette affaire.

Venezuela, le 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.

Le navire était inscrit auprès de la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Limited (le Standard Club).

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

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

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

Demandes d'indemnisation présentées par la FETRAPESCA

Poursuites au pénal

En juin 1997, un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a saisi le tribunal pénal de Cabimas au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, pour un montant estimatif par bateau de US\$10 060 soit un total de US\$17 millions. Cette demande a été présentée au titre de dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche, ainsi que du manque à gagner. La demande n'a donné lieu à aucune autre décision.

Poursuites au civil

En juin 1997, la FETRAPESCA a également soumis une demande d'indemnisation devant le tribunal civil de Caracas contre le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimatif de US\$10 millions au titre du manque à gagner dont les pêcheurs ont souffert par suite du déversement.

En décembre 2006, la demande d'indemnisation présentée par la FETRAPESCA auprès du tribunal civil de Caracas a été transférée au tribunal maritime de Caracas.

En juillet 2008, le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* ont demandé au tribunal maritime de Caracas de déclarer prescrite (perención de instancia) la demande présentée par la FETRAPESCA, étant donné que les plaignants n'avaient pas pris les mesures nécessaires à la poursuite de leur action en justice. Dans un jugement rendu plus tard ce mois-là, le tribunal a décidé que la demande n'était pas prescrite. Le propriétaire et le capitaine du navire ont fait appel de cette décision mais, en octobre 2008, la cour d'appel maritime a confirmé le jugement du tribunal maritime de Caracas.

Dans un jugement rendu en février 2009, le tribunal a accédé à la demande de la FETRAPESCA et ordonné le règlement des dommages subis par le demandeur qu'un expert auprès des tribunaux devait évaluer. Ce jugement n'a pas été officiellement notifié au Fonds.

Demande d'indemnisation présentée par le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda

Tribunal civil de Caracas

En juin 1997, un autre syndicat de pêcheurs, le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda (Sindicato Miranda), a soumis une demande d'indemnisation devant le tribunal civil de Caracas contre le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimatif de US\$20 millions plus les dépens.

En décembre 2006, la demande d'indemnisation présentée par le Sindicato Miranda auprès du tribunal civil de Caracas a été transférée au tribunal maritime de Caracas.

Tribunal maritime de première instance de Caracas

En avril 2008, le Sindicato Miranda a présenté une demande modifiée à l'encontre du propriétaire du navire, du capitaine du *Plate Princess* et du Fonds de 1971. La demande modifiée dont le montant total est désormais de BsF53,5 millions est présentée au titre des dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche de quelque 650 pêcheurs, ainsi que du manque à gagner subi pendant une période de six mois. Le tribunal maritime de Caracas a accédé à la demande modifiée. Le Fonds a demandé que des copies des pièces justificatives soumises par les demandeurs lui soient remises.

En juillet 2008, le Fonds de 1971, bien que n'ayant pas reçu copie des pièces justificatives et pour respecter le délai prévu par la loi de procédure vénézuélienne, a déposé ses conclusions en déclarant que la demande était frappée de prescription, étant donné que le Fonds de 1971:

- n'avait pas été informé de l'action intentée à l'encontre du propriétaire du navire dans les trois ans suivant la date à laquelle le dommage était survenu, comme prévu à l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et conformément à la décision prise par le Conseil d'administration à sa session de mai 2006 et
- n'avait pas été cité comme défendeur dans ladite action dans un délai de six ans suivant la date du sinistre comme également prévu à l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Fonds de 1971 a engagé des experts pour examiner la demande et a prié le tribunal de fournir copie de la documentation soumise par les demandeurs pour démontrer l'étendue des pertes subies. La documentation comprenait des milliers de pages et le tribunal maritime n'avait pas les moyens nécessaires pour effectuer ladite copie. Le tribunal a donc sous-traité cette tâche et ce n'est qu'en août 2008 que le Fonds de 1971 a reçu la documentation.

Les experts du Fonds de 1971 ont publié leur rapport au début d'octobre 2008. Ils y concluaient:

- que les demandeurs n'avaient pas apporté la preuve qu'un quelconque dommage subi par les pêcheurs était imputable au déversement provenant du *Plate Princess*;
- que la quantité de pétrole déversée était si faible qu'elle ne pouvait pas expliquer les dommages considérables qui auraient été causés;
- que l'exactitude des rapports d'inspection soumis pour démontrer l'étendue des dommages causés aux filets et aux bateaux était douteuse; et
- que les documents soumis à l'appui de la demande d'indemnisation pour manque à gagner avaient, dans de nombreux cas, été falsifiés et produits en vue d'établir ladite demande.

Le rapport des experts du Fonds de 1971 a été présenté au tribunal maritime en novembre 2008, mais le tribunal a décidé qu'il n'était pas recevable puisqu'il n'avait pas été remis, comme le prévoit le droit vénézuélien, dans les cinq jours suivant la date de dépôt des conclusions en défense et une fois les questions préliminaires modifiées et tranchées. Ce délai a expiré en juin 2008.

Le Fonds de 1971 a fait appel de cette décision au motif que les délais impartis n'étaient pas suffisants pour que le tribunal fournisse au Fonds de 1971 copie de la documentation et que ses experts les examinent.

En novembre 2008, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et un des experts engagés par le Fonds de 1971 se sont rendus à Caracas pour aider les avocats du Fonds de 1971 à se préparer à l'audience principale du tribunal maritime concernant la demande qui devait commencer au début de décembre 2008. Des entretiens ont eu lieu avec les avocats du Fonds de 1971, ainsi qu'avec les avocats engagés par le capitaine et le propriétaire du navire, mais l'audience a été reportée à janvier 2009.

Le tribunal a fait connaître sa décision en février 2009. Dans celle-ci, il accédait à la demande du Sindicato Miranda et ordonnait au Fonds de 1971 d'indemniser le demandeur pour les dommages subis qu'un expert auprès des tribunaux devait évaluer et de verser les intérêts courus entre la date du sinistre et la date d'exécution du jugement. Dans sa décision, le tribunal a également rejeté les allégations de fraude présentées par le Fonds.

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait appel du jugement. Le capitaine a également déposé des conclusions arguant de l'inobservation de la procédure régulière ('desorden judicial').

Cour d'appel maritime de Caracas

Le 24 septembre 2009, la cour d'appel maritime de Caracas a fait connaître sa décision par laquelle elle rejetait les recours présentés par le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 et ordonnait aux défendeurs de verser aux demandeurs un montant d'indemnisation que devraient fixer trois experts devant être nommés par le tribunal maritime.

La cour d'appel maritime a soutenu que la demande d'indemnisation contre le Fonds de 1971 n'était pas prescrite. Dans son jugement:

- La cour a indiqué que le Fonds de 1971 n'avait pas été cité à comparaître lors de l'action intentée par les victimes à l'encontre du propriétaire du navire car il représentait uniquement un deuxième niveau d'indemnisation et qu'il suffisait donc d'intenter une action contre le propriétaire du navire ou son garant;
- La cour a en outre indiqué que, lorsque l'action en justice est intentée à l'encontre du propriétaire du navire dans le délai imparti, comme ce fut le cas dans cette affaire, cette demande d'indemnisation ne peut être prescrite. La cour a souligné que le Sindicato Miranda avait intenté une action en justice à l'encontre du propriétaire du navire en juillet 1997, 38 jours après le déversement d'hydrocarbures, et qu'en conséquence il avait exercé ses droits légaux, qui devaient donc être protégés;
- La cour a également souligné que l'action intentée par les victimes avait été notifiée au Fonds suffisamment à l'avance, conformément aux dispositions des articles 6 et 7 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La cour a affirmé que le but de la notification au Fonds n'était pas d'empêcher la prescription de la demande d'indemnisation, puisque la soumission de cette demande en juillet 1997

avait suffi à empêcher qu'il y ait prescription, mais bien d'accorder au Fonds le temps nécessaire pour intervenir dans la procédure, afin que la décision du tribunal soit complète, définitive et opposable au Fonds; et

- La cour a déclaré que l'attitude du Fonds de 1971, en s'opposant au versement d'une indemnisation au motif d'une hypothétique absence de notification, est contraire à ses obligations et que, selon elle, le Fonds de 1971 use d'arguments et de moyens de défense procéduraux dans un esprit opportuniste qui vise à porter préjudice aux intérêts de 676 pêcheurs pauvres qui non seulement sont confrontés à des déversements quotidiens d'hydrocarbures dans le lac où ils pêchent mais risquent également de voir l'Organisation internationale censée les indemniser échapper, par le biais d'arguments irrationnels, au devoir sacré que lui fait le régime juridique aux termes duquel elle a été créée.

En novembre 2009, le Fonds de 1971 a fait appel devant la Cour suprême. Le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* ont aussi fait appel.

Procédure en limitation

Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était estimé en 1998 à 3,6 millions de DTS ou Bs2 845 millions.

En 1997, une garantie bancaire de ce montant a été déposée auprès du tribunal pénal de Cabimas.

Dans le jugement rendu en février 2009, le tribunal maritime de première instance de Caracas a décidé que le propriétaire était habilité à limiter la responsabilité lui incombant en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile au montant de BsF2,8 millions, c'est-à-dire au montant de la garantie bancaire déposée.

Prescription

Afin d'empêcher qu'une demande ne soit prescrite, le demandeur doit, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, soit intenter une action en justice contre le Fonds de 1971, soit notifier le Fonds d'une action contre le propriétaire du navire et/ou son assureur conformément à l'article 7.6 de la Convention. Même si le demandeur a informé le Fonds d'une action contre le propriétaire du navire et/ou son assureur dans le délai fixé, la demande est frappée de prescription si le demandeur n'a intenté aucune action en justice contre le Fonds de 1971 dans un délai de six ans à compter de la date du sinistre.

Notification faite au Fonds de 1971 en octobre 2005

Peu après la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration, le Fonds de 1971 a appris que les deux syndicats de pêcheurs avaient, en 1997, demandé au tribunal de notifier leurs actions au Fonds de 1971. Or, ce n'est que le 31 octobre 2005 que le Fonds de 1971 a été officiellement informé par voie diplomatique des demandes d'indemnisation formées en juin 1997 devant le tribunal civil de Caracas contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* par la FETRAPESCA et le Sindicato Miranda.

Session de février/mars 2006 du Conseil d'administration du Fonds de 1971

À la session de février/mars 2006 du Conseil d'administration, l'Administrateur a soumis un document dans lequel il indiquait ce qui suit:

‘Les demandes d’indemnisation contre le capitaine et le propriétaire du navire ont été présentées devant les tribunaux vénézuéliens en juin 1997. Le Fonds de 1971 n’a pas été cité en tant que défendeur dans ces actions. Le Fonds de 1971 n’a pas été informé de l’action contre le propriétaire du navire avant le 31 octobre 2005, soit près de sept ans et demi après que le dommage se soit produit. Étant donné que le Fonds n’a pas été informé des demandes d’indemnisation formées contre le propriétaire du navire dans les trois ans qui ont suivi la date à laquelle le dommage est survenu, l’Administrateur pense que ces demandes sont prescrites en vertu de la première phrase de l’article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Elles le sont également, d’après lui, en vertu de la deuxième phrase de cet article étant donné qu’aucune action en justice n’a été intentée contre le Fonds dans un délai de six ans à compter de la date à laquelle s’est produit l’événement.’

À cette session, la délégation du Venezuela a indiqué qu’elle ne partageait pas le point de vue de l’Administrateur selon lequel la demande d’indemnisation formée par les pêcheurs était frappée de prescription, car une action en justice avait été engagée contre le propriétaire du navire dans les délais fixés aux articles 6 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Cette délégation a déclaré également que l’article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds renvoyait directement à l’article 7.6 de cette même convention, qui disposait qu’une action en réparation devait avoir été intentée contre le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ou que le Fonds de 1971 devait avoir été informé d’une telle action. La délégation a en outre fait valoir qu’il n’était pas nécessaire que les deux conditions soient remplies; il suffisait de satisfaire à une seule. La délégation du Venezuela a fait valoir que toute décision judiciaire s’imposait au Fonds de 1971 et que ce dernier avait disposé du temps nécessaire pour présenter ses arguments devant les tribunaux, puisque les conclusions de la défense n’avaient pas encore été soumises.

À cette session, le Conseil d’administration du Fonds de 1971 a chargé l’Administrateur de prendre les dispositions nécessaires pour défendre la position du Fonds de 1971 devant les tribunaux vénézuéliens s’agissant de la question de la prescription.

Session de mai 2006 du Conseil d'administration du Fonds de 1971

Dans un document présenté à la session de mai 2006 du Conseil d’administration, l’Administrateur a déclaré, tout en reconnaissant que la décision finale concernant la question de l’éventuelle prescription des demandes envers le Fonds de 1971 relevait de la compétence des tribunaux vénézuéliens, ne pas partager l’analyse que la délégation du Venezuela faisait des dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Dans ce document, l’Administrateur a indiqué que l’application des dispositions en matière de prescription était implacable car, si ces dispositions n’étaient pas respectées, les demandeurs perdraient leurs droits à obtenir réparation. Cela dit, les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 avaient décidé qu’en la matière, les dispositions des Conventions devaient être rigoureusement respectées.

Un certain nombre de délégations, tout en exprimant leur sympathie aux victimes du sinistre et en regrettant que les dispositions relatives à la prescription aient joué en leur défaveur, ont déclaré qu’il était nécessaire de se conformer au texte des Conventions en vigueur. Elles ont fait valoir que le fait qu’un sinistre soit connu du Fonds ne constituait pas une notification officielle, conformément à l’article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ces délégations ont indiqué qu’elles partageaient l’interprétation que donnait l’Administrateur des articles 6.1 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et que, selon elles, les demandes nées du sinistre étaient prescrites.

Le Conseil d’administration a décidé que les demandes d’indemnisation visées ci-dessus étaient prescrites vis-à-vis du Fonds de 1971.

Notification faite au Fonds de 1971 en mars 2007

En mars 2007, sur requête du tribunal maritime, le Fonds de 1971 a été officiellement notifié une seconde fois par voie diplomatique des actions en réparation intentées contre le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess*.

Session d'octobre 2009 du Conseil d'administration du Fonds de 1971

Dans un document soumis à la session d’octobre 2009 du Conseil d’administration, l’Administrateur a déclaré qu’à son avis, compte tenu de l’interprétation lors de sinistres antérieurs des dispositions relatives à la prescription prévues par les Conventions, il était certain que les demandes d’indemnisation nées du sinistre du *Plate Princess* étaient prescrites en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'Administrateur a également indiqué qu'à son avis, le Fonds de 1971 devait faire appel devant la Cour suprême de la décision de la cour d'appel maritime, mais que si un jugement définitif était rendu par les tribunaux vénézuéliens à l'encontre du Fonds de 1971, il s'ensuivrait, en application de l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, que ce dernier serait tenu de se conformer aux dispositions du jugement.

Certaines des délégations qui ont pris la parole étaient d'avis que puisque le Fonds de 1971 n'avait pas reçu notification des actions intentées dans le délai prévu par la Convention de 1971 portant création du Fonds, les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre étaient prescrites vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a fait sienne l'opinion exprimée par l'Administrateur selon laquelle le Fonds de 1971 devrait faire appel devant la Cour suprême du jugement rendu par la cour d'appel maritime. Il a également décidé que, une fois que les tribunaux vénézuéliens auraient pris une décision définitive, l'Administrateur, avant de donner une quelconque suite, devrait faire rapport au Conseil d'administration sur la question en vue de recevoir d'autres instructions.

Evoikos

Singapour, le 15 octobre 1997

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes à cargaison de l'*Evoikos*, lequel transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, ont subi des dommages, et quelque 29 000 tonnes de cargaison 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.

L'*Evoikos* était assuré contre les risques de pollution auprès de la United Kingdom Mutual Insurance Association (Bermuda) Limited (UK Club).

Demandses 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 DTS 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.

Le UK Club 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 avait informé le Fonds qu'il n'était pas disposé à retirer ses actions contre le Fonds à Londres et en Malaisie tant qu'il n'aurait pas pu 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.

En octobre 2009, le UK Club a donné pour instruction à ses avocats d'abandonner l'action intentée en Malaisie. La procédure engagée à Londres devrait être interrompue en 2010.

Cette affaire ne peut être close tant qu'il n'aura pas été mis fin à toutes les procédures en instance.

Al Jaziah 1

Émirats arabes unis, le 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). D'après les estimations, de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures environ se seraient échappées de l'épave. Les hydrocarbures ont dérivé vers le littoral proche sous l'effet de vents forts 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 devaient 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). Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ne seront pas tenus de verser d'autres indemnités.

Procédures pénales

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

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

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

Action récursoire

Examen par les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 en octobre 2002

À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont examiné l'opportunité pour les Fonds d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire. Il a été noté que l'Administrateur avait été informé par les avocats des Fonds aux Émirats arabes unis que l'on pouvait raisonnablement espérer que les Fonds obtiennent un jugement favorable contre la personne en question et que celle-ci ne serait probablement pas autorisée à limiter sa responsabilité. Par ailleurs, toutefois, les avocats du Fonds avaient fait savoir à l'Administrateur que les Fonds pourraient avoir d'énormes difficultés à faire exécuter un jugement visant les actifs du défendeur et qu'en tout état de cause il n'était pas certain que le défendeur dispose d'actifs suffisants pour permettre aux Fonds de recouvrer une somme substantielle.

La plupart des délégations ont fait savoir que la question de l'opportunité ou non d'engager une action récursoire contre le propriétaire du navire soulevait une importante question de principe et que les FIPOL devaient contribuer à décourager l'exploitation de navires ne répondant pas aux normes requises et à faire appliquer le principe du 'pollueur-payeur'. Tout en recommandant que les FIPOL engagent une action récursoire, ces délégations ont reconnu que les perspectives de faire exécuter un jugement favorable étaient limitées. Elles estimaient cependant qu'il était important que les Fonds prennent position. Néanmoins, certaines délégations considéraient que les Fonds devaient faire preuve de réalisme et ne pas engager d'action récursoire si le propriétaire du navire n'avait pas d'actifs.

Le navire-citerne *Al Jaziah 1* a été initialement conçu pour la navigation dans les eaux intérieures



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*.

Action en recours engagée par les Fonds

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 aux Fonds, montant à répartir 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 lui ont fourni les renseignements complémentaires qu'il avait demandés.

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 plusieurs parties de l'Émirat d'Abou Dhabi;
- les Fonds avaient indemnisé les victimes des 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.

Début 2008, l'expert du tribunal a soumis son rapport final confirmant les conclusions obtenues en juillet 2006.

Jugement rendu par le tribunal de première instance d'Abou Dhabi

Dans un jugement rendu en mars 2008, le tribunal a ordonné au propriétaire du navire de verser aux Fonds la somme de Dh 6 402 282 et a statué que ce montant devrait être réparti également entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992.

Le propriétaire du navire n'a pas fait appel de ce jugement, lequel est donc devenu définitif.

Exécution du jugement

Les Fonds ont invité le tribunal à faire exécuter le jugement et, lors d'une audience tenue en juillet 2008, l'huissier de justice a informé les avocats des Fonds que le propriétaire du navire avait de graves difficultés financières. Il a été suggéré que les Fonds enquêtent sur la question de savoir si le propriétaire du navire disposait d'autres ressources financières pour régler le montant octroyé par la décision.

Les avocats des Fonds ont été informés par le tribunal que le propriétaire du navire avait une forte dette de quelque Dh 63 millions, y compris le montant octroyé par le jugement en faveur des Fonds, que du fait de son incapacité à rembourser ses dettes le propriétaire du navire avait été en prison et qu'il en était sorti récemment après s'être engagé à prélever sur son salaire Dh 4 200 par mois au titre du remboursement de ses dettes.

Les avocats des Fonds ont enquêté sur la question de savoir si le propriétaire du navire disposait d'actifs supplémentaires pour régler le montant fixé par le jugement mais, selon les résultats de l'enquête, le propriétaire du navire n'a aucun actif supplémentaire. Par conséquent, il semblerait qu'exécuter un jugement contre le propriétaire du navire soit très difficile.

À leurs sessions d'octobre 2008, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont donné pour instruction à l'Administrateur de se mettre en relation avec le propriétaire du navire et d'examiner la possibilité d'un accord de règlement prenant en compte sa situation financière.

Les Fonds, par l'entremise de leurs avocats aux Émirats arabes unis, sont entrés en relation avec le propriétaire du navire conformément aux instructions données par leurs organes directeurs.

En septembre 2009, les avocats des Fonds aux Émirats arabes unis ont informé les Fonds que les négociations avec le propriétaire du navire n'avaient pas progressé et que le juge de l'exécution venait de décider de transférer le dossier aux services nationaux des Émirats arabes unis afin d'y agréger d'autres dettes. Les avocats des Fonds ont informé ces derniers qu'ils allaient devoir entrer en concurrence avec d'autres créanciers et qu'une certaine somme mensuelle serait fixée à répartir au prorata entre les créanciers. À leur avis, dans le meilleur des cas les Fonds recevraient maintenant entre Dh 2 000 et Dh 3 000 par mois. Les avocats des Fonds ont également conseillé aux Fonds de faire appel de la décision du juge de l'exécution.

À leurs sessions d'octobre 2009, les organes directeurs ont noté que l'Administrateur était d'avis que, dans la mesure où cette affaire n'implique aucune question de principe, il n'était dans l'intérêt ni du Fonds de 1971, ni du Fonds de 1992 ni de leurs contribuables de continuer, pour faire exécuter le jugement, à engager des dépenses qui risqueraient fort de dépasser les sommes qui seraient recouvrées. Les organes directeurs ont souscrit à la proposition de l'Administrateur selon laquelle les Fonds continueraient de chercher à récupérer ce qu'ils pourraient du propriétaire du navire et autoriseraient l'Administrateur à ne plus chercher à faire exécuter le jugement lorsqu'il deviendrait évident que les frais dépasseraient le montant recouvrable, et que les Fonds passeraient alors la dette par pertes et profits.

En novembre 2009, les Fonds ont donné l'instruction à leurs avocats aux Émirats arabes unis de faire appel de la décision du juge de l'exécution.

Alambra

Estonie, le 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 enfin 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.

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. 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 une demande de EK 45,1 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 il a été mis fin à la procédure contre le propriétaire du navire et le Club concernant cette demande.

L'affrètement d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage a présenté au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000.

Le propriétaire du quai du port de Muuga où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités

de chargement pour le compte de celui-ci, ont soumis des demandes d'indemnisation au propriétaire du navire et au London Club, d'un montant de EK 29,1 millions et de EK 9,7 millions 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 intenté 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.

L'*Alambra* dans le port de Muuga (Estonie)



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 de première instance 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 juridique

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.

Accord de règlement

Les négociations entre le propriétaire du navire et les deux demandeurs susmentionnés qui avaient engagé des actions en justice ont abouti à un accord de règlement conclu en juin 2009 entre ces deux demandeurs et le propriétaire du navire, aux termes duquel les demandeurs s'engageaient à retirer leurs demandes après versement par le propriétaire du navire de la somme de US\$450 000 à titre d'indemnités. Le London Club et le Fonds de 1971 sont parties à l'accord.

Le montant convenu a été versé aux demandeurs et, conformément aux termes de l'accord de règlement, les demandes ont été retirées de la procédure engagée devant le tribunal de première instance de Tallinn. Dans le cadre de l'accord, les demandeurs ont dégagé le London Club et le Fonds de 1971 de toute obligation liée au sinistre.

En juin 2009, toutes les procédures judiciaires concernant ce sinistre ont été abandonnées et le tribunal de première instance de Tallinn a confirmé l'accord de règlement et déclaré qu'il n'y avait aucune demande valide relevant du Fonds de 1971.

L'affaire est maintenant close.

Fonds de 1971: Résumé des sinistres

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
1	<i>Irving Whale</i>	07.09.1970	Golfe du Saint-Laurent (Canada)	Canada	2 261	inconnue	nauffrage
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.02.1979	Ventspils (URSS)	URSS	27 694	R2 431 584	échouement
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.03.1979	Bisan Seto (Japon)	Japon	997	¥37 710 340	abordage
4	<i>Tarpenbek</i>	21.06.1979	Selsey Bill (Royaume-Uni)	République fédérale d'Allemagne	999	£64 356	abordage
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	08.12.1979	Mebaru (Japon)	Japon	19	¥845 480	nauffrage
6	<i>Showa Maru</i>	09.01.1980	Détroit de Naruto (Japon)	Japon	199	¥8 123 140	abordage
7	<i>Unsei Maru</i>	09.01.1980	Akune (Japon)	Japon	99	¥3 143 180	abordage
8	<i>Tanio</i>	07.03.1980	Bretagne (France)	Madagascar	18 048	FF11 833 718	rupture
9	<i>Furenäs</i>	03.06.1980	Oresund (Suède)	Suède	999	SKr612 443	abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Opérations de renflouement	néant	L' <i>Irving Whale</i> a été renfloué en 1996. Le tribunal canadien a débouté le demandeur de son action contre le Fonds de 1971 au motif que celui-ci ne pouvait être tenu pour responsable d'événements qui se sont produits avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1971 portant création du Fonds à l'égard du Canada.
5 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	9 247 068	
540	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	300 533	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	363 550	
10		21 138	
100	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	199 359	¥9 893 496 recouvrés par voie de recours.
<140	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités.
13 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Préjudice économique	18 340 766	US\$17 480 028 recouvrés par voie de recours.
200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde (Suède) Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde (Danemark) Prise en charge financière	342 557	SKr449 961 recouvrés par voie de recours.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
10	<i>Hosei Maru</i>	21.08.1980	Miyagi (Japon)	Japon	983	¥35 765 920	abordage
11	<i>Jose Marti</i>	07.01.1981	Dalarö (Suède)	URSS	27 706	SKr23 844 593	échouement
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.1981	Karatsu (Japon)	Japon	199	¥7 396 340	échouement
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.1981	Klaipeda (URSS)	Gibraltar	12 404	R1 350 324	échouement
14	<i>Ondina</i>	03.03.1982	Hambourg (République fédérale d'Allemagne)	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383	déversement
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.03.1982	Île de Takashima (Japon)	Japon	161	¥6 304 300	échouement
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	03.04.1982	Baie de Tachibana (Japon)	Japon	499	¥20 844 440	abordage
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	01.12.1982	Ishinomaki (Japon)	Japon	107	¥4 271 560	nauffrage
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.06.1983	Ichikawa (Japon)	Japon	48	¥1 880 940	déversement
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.08.1983	Karakuwazaki (Japon)	Japon	999	¥39 445 920	abordage
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.1983	Nagoya (Japon)	Japon	82	¥3 091 660	abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
270	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	443 505	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours.
1 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.
10	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	17 608	
>16 000	Prise en charge financière	326 509	
200-300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	3 004 900	
20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	234 706	
85	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	1 058 460	
33	Prise en charge financière	1 587	
3,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	4 836	
357	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	113 465	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours.
49	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	92 098	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.08.1984	Osaka (Japon)	Japon	38	¥964 800	nauffrage
22	<i>Koho Maru N°3</i>	05.11.1984	Hiroshima (Japon)	Japon	199	¥5 385 920	échouement
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	05.03.1985	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	68	¥1 896 320	abordage
24	<i>Patmos</i>	21.03.1985	Détroit de Messine (Italie)	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650	abordage
25	<i>Jan</i>	02.08.1985	Aalborg (Danemark)	République fédérale d'Allemagne	1 400	DKr1 576 170	échouement
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.1985	Umm Al Quwain (Émirats arabes unis)	Panama	2 621	US\$364 182	erreur de transbordement des hydrocarbures
27	<i>Brady Maria</i>	03.01.1986	Estuaire de l'Elbe (République fédérale d'Allemagne)	Panama	996	DM324 629	abordage
28	<i>Take Maru N°6</i>	09.01.1986	Sakai-Senboku (Japon)	Japon	83	¥3 876 800	déversement d'hydrocarbures
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.1986	Alger (Algérie)	Algérie	1 576	DA1 175 064	déversement
30	<i>Thuntank 5</i>	21.12.1986	Gävle (Suède)	Suède	2 866	SKr2 741 746	échouement
31	<i>Antonio Gramsci</i>	06.02.1987	Borgå (Finlande)	URSS	27 706	R2 431 854	échouement

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
30	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	55 036	
20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	299 966	
80	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	83 384	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours.
700	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Sauvetage Dommages à l'environnement marin	néant	
300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	827 518	
inconnu	Frais liés à la pêche Dommages à l'environnement	néant	
200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	1 106 289	DM333 027 recouvrés par voie de recours.
0,1	Prise en charge financière	néant	
15	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Préjudice économique Prise en charge financière	222 949	
150-200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	2 364 575	
600-700	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	268 982	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (R1 417 448) n'ont pas été acquittées par le Fonds de 1971 parce que l'URSS n'était pas membre du Fonds à la date du sinistre.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
32	<i>Southern Eagle</i>	15.06.1987	Sada Misaki (Japon)	Panama	4 461	¥93 874 528	abordage
33	<i>El Hani</i>	22.07.1987	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000	échouement
34	<i>Akari</i>	25.08.1987	Doubaï (Émirats arabes unis)	Panama	1 345	£92 800	incendie
35	<i>Tolmiros</i>	11.09.1987	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000	inconnue
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.1987	Yawatahama (Japon)	Japon	19	¥608 000	erreur de manipulation de la cargaison
37	<i>Amazzone</i>	31.01.1988	Bretagne (France)	Italie	18 325	FF13 860 369	citernes endommagées par la tempête
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.03.1988	Yokohama (Japon)	Japon	86	¥2 476 800	déversement
39	<i>Czantoria</i>	08.05.1988	Saint-Romuald (Canada)	Canada	81 197	inconnue	heurt d'un quai
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.1988	Kyoga Misaki (Japon)	Japon	480	¥17 015 040	nauffrage
41	<i>Nestucca</i>	23.12.1988	Île de Vancouver (Canada)	États-Unis d'Amérique	1 612	inconnue	abordage
42	<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.05.1989	Shiogama (Japon)	Japon	94	¥2 198 400	débordement d'un tuyau d'approvisionnement

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
15	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	néant	
3 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	
1 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	240 351	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.
200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	
25	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	8 786	
2 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	164 724	FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
6	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	29 999	
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	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.
1 100	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	1 904 632	
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	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.
0,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	4 317	

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
43	<i>Tsubame Maru</i> N°58	18.05.1989	Shiogama (Japon)	Japon	74	¥2 971 520	erreur de transbordement des hydrocarbures
44	<i>Tsubame Maru</i> N°16	15.06.1989	Kushiro (Japon)	Japon	56	¥1 613 120	déversement
45	<i>Kifuku Maru</i> N°103	28.06.1989	Otsuji (Japon)	Japon	59	¥1 727 040	erreur de manipulation de la cargaison
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.07.1989	Hamilton (Canada)	Libéria	2 829	Can\$473 766	débordement pendant le déchargement
47	<i>Dainichi Maru</i> N°5	28.10.1989	Yaizu (Japon)	Japon	174	¥4 199 680	erreur de manipulation de la cargaison
48	<i>Daito Maru</i> N°3	05.04.1990	Yokohama (Japon)	Japon	93	¥2 495 360	erreur de manipulation de la cargaison
49	<i>Kazuei Maru</i> N°10	11.04.1990	Osaka (Japon)	Japon	121	¥3 476 160	abordage
50	<i>Fuji Maru</i> N°3	12.04.1990	Yokohama (Japon)	Japon	199	¥5 352 000	débordement pendant l'approvisionnement
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.05.1990	Karlskrona (Suède)	URSS	3 566	SKr3 205 204	abordage
52	<i>Hato Maru</i> N°2	27.07.1990	Kobe (Japon)	Japon	31	¥803 200	erreur de manipulation de la cargaison

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
7	Dommages aux biens Prise en charge financière	77 256	
inconnu	Dommages aux biens Prise en charge financière	2 582	
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	36 113	
250	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	
0,2	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	12 748	
3	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	36 679	
30	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	195 454	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	5 843	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
800	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	1 523 103	
inconnu	Dommages aux biens Prise en charge financière	5 093	

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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
53 <i>Bonito</i>	12.10.1990	Tamise (Royaume-Uni)	Suède	2 866	£241 000	erreur de manipulation de la cargaison
54 <i>Rio Orinoco</i>	16.10.1990	Île d'Anticosti (Canada)	Îles Caïmans	5 999	Can\$1 182 617	échouement
55 <i>Portfield</i>	05.11.1990	Pembroke, Pays de Galles (Royaume-Uni)	Royaume-Uni	481	£39 970	nauffrage
56 <i>Vistabella</i>	07.03.1991	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	€358 865	nauffrage
57 <i>Hokunan Maru N°12</i>	05.04.1991	Île d'Okushiri (Japon)	Japon	209	¥3 523 520	échouement
58 <i>Agip Abruzzo</i>	10.04.1991	Livourne (Italie)	Italie	98 544	Lit 22 525 000 000	abordage
59 <i>Haven</i>	11.04.1991	Gênes (Italie)	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	incendie et explosion

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	
185	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	6 151 887	
110	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	276 671	
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Manque à gagner	1 002 512	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, 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. En mars 2008, le tribunal de Trinité-et-Tobago a prononcé un jugement en faveur du Fonds de 1971. L'assureur a fait appel devant la cour d'appel de Trinité-et-Tobago.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	31 844	
2 000	Prise en charge financière	635 290	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Dommages à l'environnement Prise en charge financière	30 285 784	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 l'assureur ont payé toutes les demandes acceptées, présentées par d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
60	<i>Kaiko Maru</i> N°86	12.04.1991	Nomazaki (Japon)	Japon	499	¥14 660 480	abordage
61	<i>Kumi Maru</i> N°12	27.12.1991	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	113	¥3 058 560	abordage
62	<i>Fukkol Maru</i> N°12	09.06.1992	Ishinomaki (Japon)	Japon	94	¥2 198 400	erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
63	<i>Aegean Sea</i>	03.12.1992	La Corogne (Espagne)	Grèce	57 801	Ptas 1 121 219 450	échouement
64	<i>Braer</i>	05.01.1993	Îles Shetland (Royaume- Uni)	Libéria	44 989	£4 883 840	échouement
65	<i>Kihnu</i>	16.01.1993	Tallinn (Estonie)	Estonie	949	113 000 DTS	échouement
66	<i>Sambo N°11</i>	12.04.1993	Séoul (République de Corée)	République de Corée	520	Won 77 786 224	échouement
67	<i>Taiko Maru</i>	31.05.1993	Shioyazaki (Japon)	Japon	699	¥29 205 120	abordage
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.07.1993	Péninsule d'Izu (Japon)	Japon	699	¥28 105 920	abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
25	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	396 184	
5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	11 264	¥650 522 recouvrés par voie de recours.
inconnu	Dommages aux biens Prise en charge financière	27 392	
73 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Préjudice économique Manque à gagner	34 162 518	Un accord de règlement global a été conclu entre l'assureur/Fonds de 1971 et l'État espagnol. En vertu de cet accord, 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.
84 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés à l'agriculture Frais liés au tourisme Dommages aux biens Manque à gagner	46 947 721	
140	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	65 093	
4	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	168 426	US\$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
520	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	7 230 641	¥49 104 248 recouvrés par voie de recours.
500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	106 491	¥10 455 440 recouvrés par voie de recours.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.09.1993	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	481	Won 77 417 210	abordage
70	<i>Iliad</i>	09.10.1993	Pylos (Grèce)	Grèce	33 837	Dr 1 496 533 000	échouement
71	<i>Seki</i>	30.03.1994	Fujairah (Émirats arabes unis) et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS	abordage
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.06.1994	Yokohama (Japon)	Japon	116	¥3 386 560	débordement pendant l'opération de chargement
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.1994	Kainan (Japon)	Japon	2 960	¥81 823 680	abordage
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.1994	Monbetsu (Japon)	Japon	43	¥1 089 280	erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
1 280	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	10 988 946	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 64 560 080
200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Manque à gagner Prise en charge financière	néant	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 indemnités 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 (€3 millions). En 1994, le fonds de limitation a été constitué auprès du tribunal de Nafplion par le dépôt d'une garantie bancaire. En 2007, le tribunal de Nafplion a décidé qu'il n'avait pas compétence. Le Fonds a fait appel de cette décision.
16 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Manque à gagner Dommages à l'environnement	néant	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.
0,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	néant	
560	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Manque à gagner Prise en charge financière	5 206 943	¥31 021 717 recouverts par voie de recours.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Prise en charge financière	27 722	

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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
75 <i>Sung Il N°1</i>	08.11.1994	Onsan (République de Corée)	République de Corée	150	Won 23 000 000	échouement
76 <i>Déversement de source inconnue</i>	30.11.1994	Mohammédia (Maroc)	-	-	-	inconnue
77 <i>Boyang N°51</i>	25.05.1995	Sandbaeg Do (République de Corée)	République de Corée	149	19 817 SDR	abordage
78 <i>Dae Woong</i>	27.06.1995	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 000 000	échouement
79 <i>Sea Prince</i>	23.07.1995	Yeosu (République de Corée)	Chypre	144 567	Won 18 308 275 906	échouement
80 <i>Yeo Myung</i>	03.08.1995	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	138	Won 21 465 434	abordage
81 <i>Shinryu Maru N°8</i>	04.08.1995	Chita (Japon)	Japon	198	¥3 967 138	erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
82 <i>Senyo Maru</i>	03.09.1995	Ube (Japon)	Japon	895	¥20 203 325	abordage
83 <i>Yuil N°1</i>	21.09.1995	Busan (République de Corée)	République de Corée	1 591	Won 351 924 060	nauffrage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
18	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	30 919	Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure en limitation n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	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.
160	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	Demande au titre des frais de nettoyage (Won 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits.
1	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	395 926	
5 035	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Enlèvement des hydrocarbures et du navire Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Suivi environnemental Prise en charge financière	21 088 059	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 18 308 275 906.
40	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	1 037 502	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 560 945 437.
0,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Manque à gagner Prise en charge financière	31 129	¥3 718 455 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire.
94	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	2 273 118	¥279 973 101 recouvrés par voie de recours.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Opération d'enlèvement des hydrocarbures Frais liés à la pêche	15 936 615	

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.1995	Yeosu (République de Corée)	Panama	142 488	14 000 000 de DTS	heurt d'une défense
85	<i>Toko Maru</i>	23.01.1996	Anegasaki (Japon)	Japon	699	¥18 769 567	abordage
86	<i>Sea Empress</i>	15.02.1996	Milford Haven, Pays de Galles (Royaume-Uni)	Libéria	77 356	£7 395 748	échouement
87	<i>Kugenuma Maru</i>	06.03.1996	Kawasaki (Japon)	Japon	57	¥1 175 055	erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
88	<i>Kriti Sea</i>	09.08.1996	Agioi Theodoroi (Grèce)	Grèce	62 678	€6 576 100	erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.08.1996	Busan (République de Corée)	République de Corée	560	Won 122 millions	échouement
90	<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	rupture
91	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.01.1997	Otaru (Japon)	Japon	89	¥1 843 849	débordement pendant l'opération de chargement

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
1 800	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Suivi environnemental	néant	L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$13,5 millions.
4	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire.
72 360	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Manque à gagner Prise en charge financière	31 243 826	£20 millions ont été recouvrés par le Fonds de 1971 auprès de l'autorité portuaire de Milford Haven par voie de recours.
0,3	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	5 435	¥1 197 267 recouvrés par voie de recours.
30	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	néant	Le montant global de l'ensemble des demandes ne dépasse pas le montant de limitation.
28	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais de transbordement de cargaison Sauvetage Frais liés à la pêche Manque à gagner Prise en charge financière	293 032	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 690 millions.
6 200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Construction d'une voie d'accès Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	49 629 799	Un accord de règlement global a été conclu entre le propriétaire du navire/assureur et les FIPOL en vertu duquel l'assureur verse ¥10 956 930 000 et les Fonds ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 à la charge du Fonds de 1971 et ¥7 708 778 000 à la charge du Fonds de 1992.
0,6	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	31 984	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 710 173.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
92	<i>Nissos Amorgos</i>	28.02.1997	Maracaibo (Venezuela)	Grèce	50 563	Bs3 473 millions	échouement
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.03.1997	Kawasaki (Japon)	Japon	186	¥3 372 368	erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	01.04.1997	Busan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions	débordement pendant l'opération de chargement
95	<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS	échouement
96	<i>Plate Princess</i>	27.05.1997	Puerto Miranda (Venezuela)	Malte	30 423	3,6 millions de DTS	débordement pendant l'opération de chargement
97	<i>Diamond Grace</i>	02.07.1997	Baie de Tokyo (Japon)	Panama	147 012	14 millions de DTS	échouement
98	<i>Katja</i>	07.08.1997	Le Havre (France)	Bahamas	52 079	€7,3 millions	heurt d'un quai

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
3 600	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Dommages aux biens Dommages à l'environnement Prise en charge financière	10 979 550	Bs1 254 619 385 et US\$4 008 347 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Trois demandes d'indemnisation visant le Fonds de 1971 pour un montant total de US\$150 millions sont toujours en instance devant les tribunaux vénézuéliens. Selon le Fonds, ces demandes sont frappées de prescription ou alors ne présentent aucune perte établie.
1	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	54 970	
124	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	100 645	
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Opération d'enlèvement des hydrocarbures Frais liés à la pêche Prise en charge financière	8 193 887	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
3,2	Frais liés à la pêche	néant	Les demandes contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription. Cependant, deux demandes ont été acceptées par les tribunaux du Venezuela. Le Fonds a fait appel auprès de la Cour suprême.
1 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Manque à gagner	néant	Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
190	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	néant	Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
99	<i>Evoikos</i>	15.10.1997	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 DTS	abordage
100	<i>Kyungnam N°1</i>	07.11.1997	Ulsan (République de Corée)	République de Corée	168	Won 43 543 015	échouement
101	<i>Pontoon 300</i>	07.01.1998	Hamriyah, (Sharjah, Émirats arabes unis)	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	non disponible	naufage
102	<i>Maritza Sayalero</i>	08.06.1998	Baie de Carenero (Venezuela)	Panama	28 338	3 000 000 de DTS	rupture d'un tuyau de déchargement
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi (Émirats arabes unis)	Honduras	681	3 000 000 de DTS	naufage
104	<i>Alambra</i>	17.09.2000	Estonie	Malte	75 366	7 600 000 DTS	corrosion

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
29 000	<p>Singapour: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens</p> <p>Malaisie: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche</p> <p>Indonésie: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages à l'environnement</p>	néant	Le propriétaire du navire a honoré toutes les demandes formées à Singapour et en Malaisie qui ont fait l'objet d'un accord de règlement. Le tribunal chargé de la procédure en limitation à Singapour a rejeté toutes les demandes d'indemnisation formées en Indonésie. L'assureur 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. En 2009, l'assureur a donné pour instruction à ses avocats de se désister de l'action engagée en Malaisie. Il est attendu qu'il soit mis fin en 2010 à l'action en justice engagée à Londres.
15-20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	122 633	Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030.
8 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	1 250 365	Le Fonds de 1971 a approuvé et acquitté toutes les demandes.
262	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages à l'environnement	néant	Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions.
100-200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	566 166	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont entamé une action récursoire contre le propriétaire du navire, demandant le remboursement de Dh 6,4 millions. Le tribunal a statué en faveur des Fonds, mais ce jugement sera très difficile à faire exécuter, le propriétaire du navire ne disposant pas d'actifs suffisants.
300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Préjudice économique	néant	En 2009, à la suite d'un accord de règlement conclu entre le propriétaire du navire, l'assureur et les deux demandeurs qui ont engagé des actions en justice, les demandes ont été retirées et l'assureur et le Fonds de 1971 ont été acquittés de toute obligation découlant du sinistre.

	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 de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
105	<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS	échouement
106	<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 000 000 de DTS	naufage
107	<i>Singapura Timur</i>	28.05.2001	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS	abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou le Fonds de 1971	Indemnités versées (et/ou prise en charge financière) par le Fonds de 1971 au 31 décembre 2009 (en livres sterling)	Notes
7 000	<p>Singapour: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche</p> <p>Malaisie: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche</p> <p>Indonésie: Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche</p>	néant	Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
400	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	248 011	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50 % des montants versés.
inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Évaluation des risques environnementaux Prise en charge financière	538 486	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.

Crédits de la publication

Les photographies, les cartes et les graphiques figurant dans le présent Rapport annuel ne peuvent en aucun cas être reproduits sans l'autorisation écrite de l'Administrateur des FIPOL.

Photographies

Couverture

Page 1

Pages 3, 9 et 21

Pages 18, 23, 31, 38, 53, 55, 59 et 65

Page 25

Page 52

Page 67

Alexander Natruskin (Reuters)

Yun Seok-ee (Press Association)

FIPOL

ITOPF

Gouvernement de la Fédération de Russie

Timothy J. Reilly (Lighthouse Technical Consultants)

Peeter Langovits (Scanpix Baltics)

Conception: Flag

Impression: Taylor Bloxham (norme ISO 14001)

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