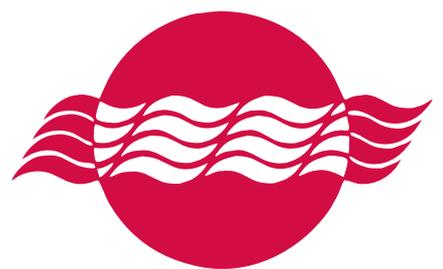
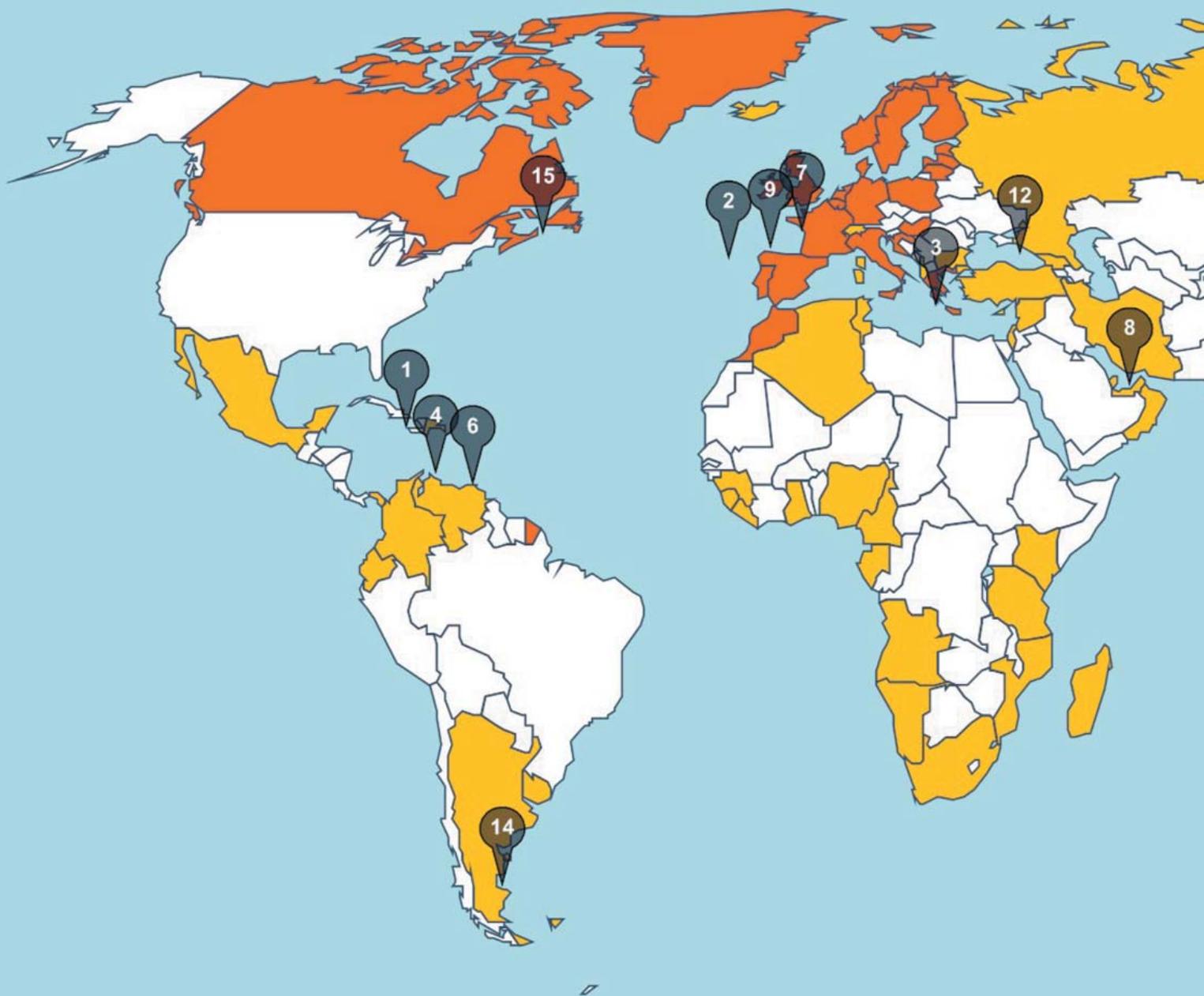


An aerial photograph showing a coastline with a large, dark, irregularly shaped oil spill in the water. The spill is concentrated in the lower-left and center of the image, extending towards the shore. The water is a mix of green, brown, and black, indicating the presence of oil. The coastline is rocky and covered with dense green vegetation. The sky is clear and blue.

Sinistres
dont les FIPOL
ont eu à connaître
2010

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





Sinistres (en ordre chronologique)

- | | | | |
|---|------------------------------------|----|---|
| 1 | <i>Vistabella</i> , 07.03.1991 | 10 | <i>N°7 Kwang Min</i> , 24.11.2005 |
| 2 | <i>Aegean Sea</i> , 03.12.1992 | 11 | <i>Solar 1</i> , 11.08.2006 |
| 3 | <i>Iliad</i> , 09.10.1993 | 12 | <i>Volgoneft 139</i> , 11.11.2007 |
| 4 | <i>Nissos Amorgos</i> , 28.02.1997 | 13 | <i>Hebei Spirit</i> , 07.12.2007 |
| 5 | <i>Evoikos</i> , 15.10.1997 | 14 | Sinistre survenu en Argentine, 26.12.2007 |
| 6 | <i>Plate Princess</i> , 27.05.1997 | 15 | <i>King Darwin</i> , 27.09.2008 |
| 7 | <i>Erika</i> , 12.12.1999 | | |
| 8 | <i>Al Jaziah 1</i> , 24.01.2000 | | |
| 9 | <i>Prestige</i> , 13.11.2002 | | |

■ États Membres du Fonds de 1992
■ États Membres du Fonds complémentaire

Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître – 2010



Tous droits réservés © FIPOL 2011

Table des matières

Page

Avant-propos 2

Introduction 3

FONDS DE 1992

Erika 6

Al Jaziah I voir le Fonds de 1971 11

Prestige 12

N°7 Kwang Min 20

Solar 1 22

Volgoneft 139 26

Hebei Spirit 32

Sinistre survenu en Argentine 40

King Darwin 43

Résumé des sinistres 44

FONDS DE 1971

Vistabella 54

Aegean Sea 55

Iliad 58

Nissos Amorgos 59

Plate Princess 63

Evoikos 68

Al Jaziah I 69

Résumé des sinistres 72

Liste des monnaies 99

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:

Carte actualisée des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2010.

En première de couverture:

Vue aérienne des nappes d'hydrocarbures qui, à la suite du sinistre du *Hebei Spirit*, ont gagné la plage, non loin de Mallipo (République de Corée).

Avant-propos

Le présent rapport donne des renseignements sur les sinistres dont le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a eu à connaître en 2010. Il retrace l'évolution des différentes affaires au cours de l'année écoulée et indique 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, puisqu'ils sont repris dans les comptes rendus des décisions publiés à l'issue des réunions de ces organes et disponibles en ligne sur le serveur de documents des FIPOL via le site Web (www.iopcfund.org).

Le Fonds complémentaire n'a eu à connaître d'aucun sinistre au cours de l'année 2010.

Avertissement

Le Secrétariat des FIPOL a exercé son pouvoir discrétionnaire et son meilleur jugement et déployé tous les efforts raisonnables en vue de rassembler dans le présent rapport les renseignements et les chiffres concernant les demandes d'indemnisation, les accords de règlement et les paiements, mais le Secrétariat ne peut cependant garantir l'exactitude des montants cités. Les lecteurs sont invités à noter que les chiffres figurant dans ce rapport visent à donner une vue d'ensemble de la situation en ce qui concerne les divers sinistres et peuvent ne pas correspondre exactement à ceux qui figurent dans les états financiers des FIPOL.

Publié par les
FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
Portland House
Bressenden Place
Londres SW1E 5PN
Royaume-Uni

Tous droits réservés © FIPOL 2011

La reproduction de ce rapport est autorisée à des fins personnelles et éducatives, mais il est toutefois demandé de citer la source. Il est interdit de reproduire, de mettre à disposition ou de se procurer le présent rapport à des fins commerciales.

Tous les autres droits sont réservés.

Introduction

Régime international

Les FIPOL sont trois organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992, le Fonds complémentaire et le Fonds de 1971) mises en place par les États pour indemniser les victimes des dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.

Cadre juridique

Le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est actuellement fondé sur deux conventions internationales: la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces Conventions ont été adoptées sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile assure un premier niveau d'indemnisation à la charge du propriétaire du navire qui provoque les dommages par pollution.

La Convention de 1992 portant création du Fonds assure un deuxième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures transportés par mer dans les États parties à la Convention. Le Fonds de 1992 a été créé en 1996 lorsque la Convention de 1992 portant création du Fonds est entrée en vigueur.

Le Fonds de 1971 est un fonds antérieur toujours en existence, mais qui est en cours de liquidation et n'assure pas la couverture des sinistres survenus après le 24 mai 2002.

Un protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds adopté en 2003, le Protocole portant création du Fonds complémentaire, assure un niveau supplémentaire d'indemnisation grâce à la mise en place en mars 2005 du Fonds complémentaire, auquel tout État Membre du Fonds de 1992 peut adhérer.

Les États qui ratifient ces instruments juridiques ont l'obligation de les transposer dans leur droit national.

La grande majorité des États maritimes sont membres des FIPOL

Au 1er janvier 2011, le Fonds de 1992 comptait 104 États Membres, plus un autre État qui deviendra membre en février 2011. De plus, 27 de ces États sont membres du Fonds complémentaire. La liste de tous les États Membres figure à la page 5.

Le propriétaire du navire assume une responsabilité objective

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est objectivement responsable de tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures, c'est-à-dire qu'il est responsable même si le navire en cause n'était

pas défectueux et qu'aucune faute n'a été commise par les membres de l'équipage. Toutefois, le propriétaire du navire peut normalement limiter sa responsabilité financière à un montant déterminé par la jauge du navire. Ce montant est garanti par l'assureur en responsabilité civile du propriétaire du navire.

Normalement, la Convention ne s'applique qu'aux navires-citernes transportant une cargaison d'hydrocarbures persistants. Toutefois, dans certaines circonstances, elle s'applique aussi aux déversements provenant de navires-citernes à l'état lège.

Rôle des FIPOL

Le Fonds de 1992 et, le cas échéant, le Fonds complémentaire, fournissent un niveau supplémentaire d'indemnisation lorsque le montant à la charge du propriétaire du navire et de son assureur n'est pas suffisant pour couvrir la totalité des dommages.

Montant d'indemnisation disponible

Les montants maximaux d'indemnisation payables par l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL ont été fixés par les gouvernements lors des conférences diplomatiques qui ont adopté les traités internationaux pertinents. Au 2 décembre 2010, le montant maximal payable pour tout sinistre était égal à 203 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (soit environ US\$310,6 millions) au titre des sinistres couverts par le Fonds de 1992, et à 750 millions de DTS (environ US\$1 147,5 millions) pour les sinistres qui sont également couverts par le Fonds complémentaire.

Depuis leur création, le Fonds de 1992 et le précédent Fonds de 1971 ont eu à connaître de quelque 140 sinistres d'importance diverse (y compris deux sinistres communs aux deux Fonds) survenus dans le monde entier. Dans la grande majorité des cas, toutes les demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable. Jusqu'à présent, il ne s'est produit aucun sinistre relevant ou susceptible de relever du Fonds complémentaire.

Dommages couverts par les Conventions

Quiconque ayant subi dans un État Membre du Fonds de 1992 un dommage dû à la pollution par des hydrocarbures transportés par un navire-citerne peut demander une indemnisation au propriétaire du navire/à son assureur, au Fonds de 1992 et, le cas échéant, au Fonds complémentaire. Il peut s'agir de particuliers, d'entreprises, de collectivités territoriales ou d'États.

Pour ouvrir droit à indemnisation, il faut que le dommage résulte d'une pollution par les hydrocarbures et ait causé un préjudice économique quantifiable. Il faut que le demandeur soit en mesure de justifier le montant de son préjudice ou dommage en produisant des documents comptables ou toute autre preuve appropriée.

Un sinistre entraînant une pollution par les hydrocarbures peut en général donner lieu à des demandes d'indemnisation au titre de cinq catégories de dommages:

- les dommages aux biens;
- les frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à terre;
- les pertes économiques subies par les professionnels de la pêche et de la mariculture;
- les pertes économiques dans le secteur du tourisme; et
- les coûts de remise en état de l'environnement.

Les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992 sont évaluées selon les critères établis par les représentants des gouvernements des États Membres. Ces critères, qui s'appliquent également aux demandes d'indemnisation formées contre le Fonds complémentaire, sont précisés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui constitue un guide pratique pour la présentation des demandes d'indemnisation.

Dans plusieurs sinistres de grande envergure, les FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire ont collaboré à l'établissement d'un bureau local des demandes d'indemnisation dans le pays où le déversement d'hydrocarbures s'est produit, ce qui a facilité le traitement de très nombreuses demandes d'indemnisation.

Selon la nature des demandes, les FIPOL ont recours des experts dans différents domaines afin qu'ils les aident à réaliser leurs évaluations.

Structure des FIPOL

Le Fonds de 1992 est dirigé par une Assemblée composée des représentants des gouvernements de tous ses États Membres. Cette Assemblée se réunit en session ordinaire une fois par an. Elle élit un Comité exécutif composé de 15 États Membres. La principale fonction de ce Comité exécutif consiste à approuver le règlement des demandes d'indemnisation.

Le Fonds complémentaire a sa propre Assemblée qui réunit tous les États Membres de ce Fonds, alors que le Fonds de 1971, qui est en cours de liquidation, est doté d'un Conseil d'administration composé de tous les anciens États membres.

Les organisations concernées par le transport maritime des hydrocarbures, telles que celles qui représentent les propriétaires de navire, les assureurs maritimes et les compagnies pétrolières, tout comme les organisations de défense de l'environnement, sont représentées en qualité d'observateurs aux réunions des FIPOL. Toutefois, les décisions des organes directeurs des FIPOL sont prises exclusivement par les représentants des gouvernements des États Membres.

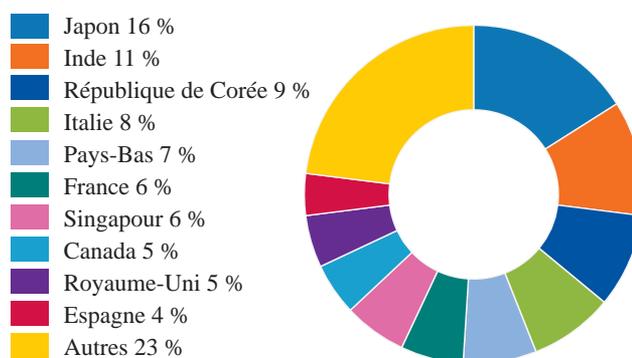
L'Assemblée du Fonds de 1992 nomme l'Administrateur des FIPOL, qui est chargé de l'administration des trois Fonds et dispose d'un pouvoir étendu pour prendre les décisions nécessaires au règlement des demandes d'indemnisation. Les FIPOL ont leur siège à Londres et sont administrés par un Secrétariat commun.

Financement des FIPOL

Les FIPOL sont financés par les contributions versées par toute entité qui a reçu au cours d'une année civile donnée, dans des ports ou terminaux d'un État Membre du Fonds, plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (pétrole brut ou fuel-oil lourd) à l'issue de leur transport par mer.

La mise en recouvrement des contributions est fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs que les gouvernements des États Membres sont tenus d'adresser annuellement au Secrétariat. C'est en fonction de ces quantités qu'est établie l'assiette des contributions, calculée de manière à procurer des ressources suffisantes pour gérer les Fonds et pour payer les demandes d'indemnisation approuvées par les organes directeurs.

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans les États Membres en 2009:



Relations extérieures

Outre l'étroite coopération avec d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales, l'Administrateur et le personnel des FIPOL prennent régulièrement part à des séminaires, conférences et ateliers de par le monde afin de donner des informations sur les activités des FIPOL et de faire mieux connaître le régime international d'indemnisation.

États Membres du Fonds de 1992

Les États indiqués en **caractères gras** sont également membres du Fonds complémentaire.

104 États à l'égard desquels la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur (au 31 décembre 2010):

Afrique du Sud	France	Nouvelle-Zélande
Albanie	Gabon	Oman
Algérie	Géorgie	Panama
Allemagne	Ghana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Angola	Grèce	Pays-Bas
Antigua-et-Barbuda	Grenade	Philippines
Argentine	Guinée	Pologne
Australie	Hongrie	Portugal
Bahamas	Îles Cook	Qatar
Bahreïn	Îles Marshall	République arabe syrienne
Barbade	Inde	République de Corée
Belgique	Irlande	République dominicaine
Belize	Islande	République islamique d'Iran
Brunei Darussalam	Israël	République-Unie de Tanzanie
Bulgarie	Italie	Royaume-Uni
Cambodge	Jamaïque	Saint-Kitts-et-Nevis
Cameroun	Japon	Sainte-Lucie
Canada	Kenya	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Cap-Vert	Kiribati	Samoa
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Seychelles
Chypre	Libéria	Sierra Leone
Colombie	Lituanie	Singapour
Comores	Luxembourg	Slovénie
Congo	Madagascar	Sri Lanka
Croatie	Malaisie	Suède
Danemark	Maldives	Suisse
Djibouti	Malte	Tonga
Dominique	Maroc	Trinité-et-Tobago
Émirats arabes unis	Maurice	Tunisie
Équateur	Mexique	Turquie
Espagne	Monaco	Tuvalu
Estonie	Mozambique	Uruguay
Fédération de Russie	Namibie	Vanuatu
Fidji	Nigéria	Venezuela
Finlande	Norvège	
Bénin		5 février 2011

Un État qui a déposé un instrument d'adhésion, mais à l'égard duquel la Convention de 1992 portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée:

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 4 800 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 du Fonds de 1992 concernant la conversion des DTS en francs français ou en euros, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2008 (page 77).

Le niveau des paiements par le Fonds de 1992 était initialement limité à 50 % du montant de la perte ou des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs. En janvier 2001, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de porter ce niveau à 60 %, puis, en juin 2001, à 80 %. En 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).

Tables à huîtres couvertes de traces d'hydrocarbures à la suite du sinistre de l'*Erika* (France)



Traitement des demandes d'indemnisation

À la date de la session d'octobre 2010 du Comité exécutif du Fonds de 1992, il avait été déposé 7 131 demandes d'indemnisation 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.

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

Un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été évaluées mais on attend encore l'accord des demandeurs quant aux montants de l'évaluation avant de pouvoir procéder aux paiements.

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 en 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 les quatre parties ci-après responsables pénalement du délit de pollution 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 tribunal a statué comme suit:

- Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été jugés coupables du mauvais entretien du navire, ce qui a provoqué sa corrosion généralisée.
- La société RINA a été jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classification de l'*Erika* sur la base d'une inspection en deçà des normes professionnelles.
- Total SA a été jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en acceptant, dans le cadre de l'habilitation du navire, que l'*Erika* soit affrété au voyage.

Bilan des demandes d'indemnisation à la date de la session d'octobre 2010 du Comité exécutif

Catégorie	Demandes présentées	Demandes évaluées	Demandes rejetées	Demandes acquittées	Versements effectués €
Mariculture et ostréiculture	1 007	1 004	89	846	7 763 339
Ramassage des 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
Domages aux biens	711	711	250	460	2 556 905
Opérations de nettoyage	150	145	12	128	31 907 991
Divers	663	655	55	595	8 387 521
Total	7 131	7 112	1 016	5 939	129 699 042

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 jugement du tribunal a estimé que la société Total SA ne pouvait pas se prévaloir des dispositions de canalisation prévues à l'alinéa c) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisqu'elle n'était pas l'affrètement de l'*Erika*. Selon le jugement, l'affrètement était l'une des filiales de Total SA.

Le jugement a estimé que les trois autres parties, en particulier le RINA, n'étaient pas non plus protégées par les dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile car elles n'entraient pas dans la catégorie des 'autres personnes' qui s'acquittent de services pour le navire. Le jugement a conclu qu'il convenait d'appliquer le droit interne français aux quatre parties et que celles-ci partageaient donc la responsabilité civile des conséquences du sinistre.

Pour davantage de détails sur l'examen du jugement par le Comité exécutif du Fonds de 1992 en mars et juin 2008, se reporter au Rapport annuel de 2009, pages 4 et 5.

Évaluation des dommages

Les indemnités accordées aux parties civiles par le tribunal correctionnel l'ont été sur le fondement du droit national. Le tribunal a soutenu que le régime des Conventions de 1992 ne privait pas les parties du droit d'être indemnisées pour leurs pertes devant un tribunal pénal 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 causé et des dommages subis par l'environnement.

Le tribunal a évalué le montant total des dommages à €192,8 millions, dont €153,9 millions pour l'État français.

Le tribunal correctionnel a reconnu le droit à l'indemnisation pour les dommages à l'environnement d'une autorité locale investie de pouvoirs spéciaux pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire. Le jugement a reconnu par ailleurs à une association agréée de protection de l'environnement le droit de demander réparation, non seulement pour le préjudice moral direct ou indirect causé aux intérêts collectifs qu'elle avait pour objet de défendre, mais aussi du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement, qui touche les intérêts collectifs qu'elle avait statutairement pour mission de sauvegarder.

Les quatre parties reconnues pénalement responsables et quelque 70 parties civiles ont fait appel du jugement.

À la suite du jugement, Total SA a effectué des versements volontaires à la majorité des parties civiles, notamment au Gouvernement français, pour un total de €71,3 millions.

Cour d'appel de Paris

La cour d'appel de Paris a rendu son jugement en mars 2010.

Responsabilité pénale

La cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel et a déclaré pénalement responsables du délit de pollution, 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. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées par le tribunal correctionnel.

Responsabilité civile

Dans son jugement, la cour d'appel a statué que:

- le représentant du propriétaire immatriculé de l'*Erika* était 'mandataire du propriétaire' aux termes de l'alinéa a) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que, même si à ce titre il avait en théorie le droit de bénéficier des dispositions de canalisation de cette même convention, il s'était comporté témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ce qui le privait de cette protection vu les circonstances. Ainsi, la cour d'appel a confirmé le jugement concernant sa responsabilité civile;
- le président de la société gestionnaire du navire, Panship Management and Services Srl, n'était ni agent ni mandataire d'une société qui s'acquittent de services pour le navire (alinéa b) de l'article III.4) et, à ce titre, n'était pas protégé par les dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;
- la société de classification RINA ne pouvait être considérée comme une 'personne qui s'acquittent 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. En effet, la cour a statué que par la délivrance des certificats statutaires et de sécurité, la société de classification avait agi à titre de mandataire de l'État maltais (l'État du pavillon). La cour a également soutenu que la société de classification aurait eu le droit de bénéficier de l'immunité de juridiction, tout comme l'État maltais, mais qu'étant donné les circonstances, elle était considérée comme ayant renoncé à cette immunité car elle ne l'avait pas invoquée à une étape antérieure de la procédure;
- Total SA était l'affrètement *de facto* de l'*Erika* et pouvait donc bénéficier des dispositions de canalisation de l'alinéa c) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisque la faute d'imprudence commise dans le cadre de l'habilitation de l'*Erika* ne pouvait pas être considérée comme étant commise avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commise témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La cour d'appel a donc soutenu que Total SA

pouvait bénéficier des dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas responsable au plan civil. La cour d'appel a également décidé que les versements volontaires effectués par Total SA aux parties civiles, notamment le Gouvernement français, à la suite du jugement du tribunal correctionnel étaient des versements définitifs qui ne pouvaient être récupérés auprès des parties civiles.

Atteinte à la réputation et à l'image, préjudice moral et dommages subis par l'environnement

Dans son jugement, la cour d'appel a accepté non seulement le préjudice matériel (opérations de nettoyage, remise en état, dommages aux biens) et les pertes économiques mais également le préjudice moral causé par la pollution, y compris la perte de jouissances, l'atteinte à la réputation et à l'image de marque ainsi que le préjudice moral découlant des dommages causés au patrimoine naturel. Le jugement de la cour d'appel a confirmé les droits à indemnisation pour préjudice moral accordés par le tribunal correctionnel à un certain nombre d'autorités locales et a, de plus, accepté les demandes d'indemnisation pour préjudice moral soumises par d'autres parties civiles.

La cour d'appel a également accepté le droit à indemnisation pour les dommages causés strictement à l'environnement, soit les dommages aux ressources environnementales non commercialisables et d'intérêt légitime pour la collectivité. La cour d'appel a estimé que si la pollution touche le territoire d'une autorité locale, il s'agit d'un motif suffisant pour que celle-ci demande indemnisation pour les dommages subis directement ou indirectement par suite de pollution. La cour d'appel a accordé des indemnités pour dommages causés strictement à l'environnement à des autorités locales et à des associations environnementales.

Montants accordés

Les montants accordés par la cour d'appel sont résumés dans le tableau suivant:

Dommages accordés	Tribunal correctionnel (en millions d'euros)	Cour d'appel (en millions d'euros)
Préjudice matériel	163,91	165,4
Préjudice moral (perte de jouissances, atteinte à la réputation et l'image de marque, préjudice moral causé par les dommages au patrimoine naturel)	26,92	34,1
Dommages causés strictement à l'environnement	1,32	4,3
Total	192,15	203,8

Compte tenu des montants d'indemnisation versés par Total SA à la suite du jugement du tribunal correctionnel, le montant d'indemnisation restant à verser par le représentant du propriétaire immatriculé du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl) et la société de classification (RINA) s'élève à €32,5 millions.

Quelque 50 parties, y compris le représentant de Tevere Shipping, le RINA et Total SA ont fait appel auprès de la Cour de cassation, dont un jugement est attendu en 2011.

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'environ 50 parties ont fait appel auprès de la Cour de cassation, 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.

Actions en justice concernant le Fonds de 1992

S'agissant des actions en justice engagées par suite du sinistre, il convient de se reporter aux pages 82 et 83 du Rapport annuel de 2008.

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. Au 22 octobre 2010, 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 de demandes déposées par Total SA, est d'environ €20,9 millions.

Le Fonds de 1992 poursuivra ses entretiens 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.

Jugements rendus par les tribunaux en 2010 concernant les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992

En 2010, un jugement a été rendu par les tribunaux français concernant les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992. Ce jugement, résumé à la page suivante, portait essentiellement sur des questions d'admissibilité des demandes d'indemnisation au titre de pertes économiques. Pour les jugements rendus avant le 22 octobre 2010, se reporter aux Rapports annuels de 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008 et 2009.

Tribunal de première instance de Saint Nazaire

En mai 2007, le tribunal civil de Saint-Nazaire a rendu un jugement au sujet d'une demande déposée par une coopérative de producteurs de sel à Guérande au titre des pertes commerciales, des dépenses engagées pour une campagne de promotion et des dépenses supplémentaires encourues par suite du sinistre de l'*Erika*.

Le Fonds de 1992 avait estimé que la production de sel avait été possible à Guérande en 2000 et que, la coopérative disposant d'un stock de sel disponible qui lui permettait de maintenir ses ventes cette année-là, les pertes invoquées n'étaient pas recevables 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.

Le tribunal a déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité des demandes énoncés par le Fonds. Le tribunal a déclaré que ce n'était pas la coopérative mais les producteurs de sel qui produisaient effectivement le sel, que la demande présentée par la coopérative ne pourrait donc porter sur un manque à produire mais sur des pertes de vente et que c'était à la coopérative qu'il appartenait de prouver qu'elle avait subi un manque à gagner par suite de la pollution. Le tribunal a estimé que la coopérative avait disposé d'un stock de sel suffisant et qu'elle avait donc pu maintenir ses ventes au niveau normal même si la production de sel avait été arrêtée en 2000. Le tribunal a décidé que la coopérative n'avait pas réussi à démontrer qu'elle avait subi une perte commerciale par suite du sinistre de l'*Erika* et il a rejeté la demande pour ce motif.

S'agissant de la demande au titre des dépenses engagées pour une campagne de promotion, le tribunal a déclaré que la décision de la coopérative d'informer le public qu'elle disposait d'un stock important de sel disponible pour la vente et de procéder à une campagne de promotion pour informer et rassurer les consommateurs avait constitué une mesure raisonnable pour atténuer ses pertes et avait été efficace, puisque celle-ci n'avait pas enregistré de baisse sensible de ses ventes. Pour cette raison, le tribunal a accordé à la coopérative le montant de €378 042.

Pour ce qui est de la demande au titre de dépenses supplémentaires encourues pour minimiser les dommages par pollution (frais de surveillance des barrages, dispositifs de filtrage, analyse de l'eau etc.), le tribunal a décidé que ces mesures étaient raisonnables et avaient été prises pour éviter des dommages par pollution, et a donc accordé le montant de €21 347.

Le tribunal a rejeté d'autres dépenses supplémentaires encourues d'un montant de €36 345 dans la mesure où elles correspondaient au temps passé par les producteurs de sel pour défendre leurs intérêts et coordonner leurs activités, ce qui n'avait pas de rapport direct avec le sinistre de l'*Erika*.

Le tribunal a octroyé à la coopérative la somme de €12 000 au titre des frais de justice et autres dépenses encourues et ordonné l'exécution provisoire du jugement.

La coopérative et le Fonds de 1992 ont tous les deux fait appel de ce jugement.

Cour d'appel

La cour d'appel de Rennes a rendu son jugement en juin 2008. Dans son arrêt, la cour d'appel a estimé que les pertes commerciales subies par la coopérative étaient uniquement imputables à sa décision de fixer un quota de ventes de manière à préserver son stock, et que le stock disponible était suffisant pour maintenir le niveau des ventes pendant deux ans au moins. La cour a donc considéré que les pertes commerciales subies par cette dernière étaient une conséquence du quota de vente qu'elle s'était fixée elle-même, ce qui était une décision administrative et non une conséquence directe du sinistre de l'*Erika*. La cour a conclu que le demandeur n'avait pas établi l'existence d'un lien de causalité raisonnablement étroit entre ses pertes commerciales et la pollution et a donc rejeté cette partie de la demande.

S'agissant de la demande au titre des dépenses engagées pour une campagne de promotion, la cour a expressément indiqué que, conformément au Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds, une telle demande devait, pour être acceptée aux fins d'indemnisation, concerner des mesures destinées à prévenir ou réduire au minimum des pertes qui, si elles avaient été effectivement subies, auraient elles-mêmes été recevables aux fins d'indemnisation en vertu des Conventions.

La cour a également estimé qu'étant donné que les pertes commerciales pour lesquelles la coopérative avait demandé indemnisation n'étaient pas recevables en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, la demande au titre du coût de la campagne de promotion destinée à réduire ces pertes n'était donc pas, elle non plus, recevable. Considérant en outre que les coûts de promotion cités s'inscrivaient dans le budget ordinaire affecté à la commercialisation, la cour a décidé, pour ces raisons, de rejeter la demande au titre des dépenses engagées pour cette campagne de promotion ainsi que tous les autres frais supplémentaires réclamés par la coopérative.

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

Cour de cassation

La Cour de cassation a rendu son jugement en mars 2010. Les demandes et les jugements sont résumés dans le tableau ci-contre.

Dans son arrêt, la Cour a débouté le demandeur de son appel concernant deux éléments de la demande, notamment la perte commerciale et les dépenses engagées au titre de la campagne de promotion, confirmant la décision de la cour d'appel.

La Cour de cassation a néanmoins cassé la décision de la cour d'appel afférente aux dépenses supplémentaires encourues par le demandeur, puisque la Cour de cassation était d'avis que la cour d'appel n'avait pas remarqué que lesdites dépenses étaient liées à des mesures de prévention de la pollution. L'affaire a été renvoyée devant la cour d'appel en l'invitant à statuer sur ce point.

Rubrique	Demandes d'indemnisation	Évaluation du Fonds	Tribunal de première instance (€)	Cour d'appel	Cour de cassation (€)
Pertes commerciales	7 148 164	Demandes rejetées	Demandes rejetées	Demandes rejetées	Demandes rejetées
Dépenses engagées au titre de la campagne de promotion	378 308	Demandes rejetées	378 042	Demandes rejetées	Demandes rejetées
Dépenses supplémentaires encourues	157 692	Demandes rejetées	21 347	Demandes rejetées	Casse la décision de la cour d'appel et lui renvoie l'affaire
Frais de procédure	75 000	Demandes rejetées	12 000	Demandes rejetées	2 500
Total	7 759 164	0	411 389	0	2 500

En outre, la Cour de cassation a condamné le Fonds et le Club à payer € 500 de frais de procédure.

Actions en justice de la commune de Mesquer contre Total SA

Une action en justice a été intentée par la commune de Mesquer contre Total SA devant les tribunaux français où elle soutenait qu'au regard de la législation européenne, la cargaison à bord de l'*Erika* constituait en fait un déchet. La Cour de cassation a renvoyé cette affaire devant la cour d'appel de Bordeaux qui devra décider si Total SA a contribué ou non à la survenance de la pollution occasionnée par le sinistre de l'*Erika*.

Pour plus de détails concernant les éléments examinés par le Comité exécutif du Fonds de 1992 en 2007 et 2008 et l'arrêt rendu par la Cour de cassation en décembre 2008, voir les pages 88 à 90 du Rapport annuel de 2008.

La cour d'appel de Bordeaux n'a pas encore rendu sa décision et l'on s'attend à ce qu'elle se prononce après avoir pris connaissance du jugement de la Cour de cassation dans le cadre de la procédure pénale.

Il n'y a pas eu d'autres faits nouveaux en 2010 en ce qui concerne cette action en justice.

Al Jaziah 1

Émirats arabes unis, le 24 janvier 2000

Voir les pages 69 à 71.

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 respectivement 3 500 mètres et 3 830 mètres. Environ 63 000 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire. Au cours des semaines suivantes, les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave se sont poursuivies à un rythme qui a lentement diminué. L'État espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 800 tonnes de la cargaison restaient à bord de l'épave.

En raison du caractère hautement 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.

Bureau des demandes de 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 30 septembre 2006, le Fonds de 1992 a décidé de fermer le bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. 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 en 2006 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. 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), convertie 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.

La coque du *Prestige*, navire-citerne immatriculé aux Bahamas, s'est brisée en deux avant de couler dans l'océan Atlantique, à 150 milles de la côte espagnole



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 du Fonds de 1992

En mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devaient 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 les experts du Fonds de 1992, qui indiquait que le montant total des dommages pourrait atteindre €1 000 millions. Le Comité exécutif a décidé en outre que le Fonds de 1992 devait, 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 du Fonds de 1992

En octobre 2005, le Comité exécutif a examiné une proposition de l'Administrateur relative 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 États espagnol, français et portugais.

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.

En se fondant sur l'analyse de l'opinion des experts communs engagés par le London Club et le Fonds de 1992, l'Administrateur a estimé peu probable que les demandes recevables définitives dépassent les montants suivants:

État	€ (montants arrondis)
Espagne	500 millions
France	70 millions
Portugal	3 millions
Total	573 millions

L'Administrateur a donc estimé que le niveau des paiements pouvait être porté à 30 %^{<1>} 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 du Comité exécutif du Fonds de 1992

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 fourni la garantie bancaire nécessaire et, en conséquence, un versement de €6 365 000 a été effectué ce même mois. Comme l'État espagnol l'avait demandé, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour effectuer des paiements à hauteur de 30 % des montants évalués pour les demandes d'indemnisation individuelles qui avaient été présentées au bureau des demandes d'indemnisation en Espagne. Ces paiements seront effectués au nom de l'État 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 à l'État espagnol. Si ce montant de €1 million ne suffisait pas pour rembourser tous les demandeurs ayant présenté des demandes au bureau des demandes d'indemnisation, le Gouvernement espagnol s'est engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs pour atteindre 30 % du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.

<1> €171,5 millions / €573 millions = 29,9 %.

Les conditions requises par le Comité exécutif ayant été réunies, l'Administrateur a relevé le niveau des paiements à 30 % des demandes établies pour les dommages survenus en Espagne et en France à compter du 5 avril 2006.

Demandses d'indemnisation

Espagne

À la date de la session d'octobre 2010 du Comité exécutif du Fonds de 1992, 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 €68,5 millions présentées par l'État espagnol. On trouvera dans le tableau ci-après une ventilation des différents types de demandes:

Catégorie de demandes	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 ^{<2>}	180	3 610 886
Tourisme	14	688 303
Entreprises de transformation/vente de poisson	299	20 838 322
Divers	74	1 775 068
État espagnol	14	968 524 084
Total	844	1 020 712 838

Hormis celles de l'État espagnol, 752 (91 %) demandes sur 844 avaient été évaluées à €3,9 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €527 327^{<3>} avaient été effectués au titre de 173 des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % du montant évalué. Soixante-six demandes étaient en attente d'une réponse du demandeur et neuf en instance. Quatre cent vingt-cinq demandes (d'un montant total de €38 millions) avaient été rejetées et 19 retirées par les demandeurs. Les 60 demandes restantes n'ont pas pu être évaluées en raison de l'insuffisance des pièces justificatives présentées jusqu'à présent.

France

À la date de la session d'octobre 2010 du Comité exécutif du Fonds de 1992, il avait été reçu 482 demandes pour un montant total de €109,7 millions. Parmi celles-ci, la demande déposée par l'État français s'élevait à €67,5 millions. Le tableau ci-après fournit une ventilation des différentes catégories de demandes:

Catégorie de demandes	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 de poisson	9	301 446
Divers	19	2 029 820
État français	1	67 499 154
Total	482	109 651 920

Parmi les demandes déposées au bureau des demandes d'indemnisation, 454 (94 %) avaient été évaluées pour €58 millions, et des versements provisoires d'un montant total de €5,6 millions avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour ce qui concerne 361 demandes. Les 93 demandes restantes étaient en attente d'une réponse de la part des demandeurs ou bien faisaient l'objet d'une réévaluation étant donné que les demandeurs n'étaient pas d'accord avec le montant évalué. Cinquante-huit demandes d'un montant total de €3,8 millions avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à la suite du sinistre. Trois demandes d'un montant total d'environ €6 000 avaient été retirées par les demandeurs.

Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a déposé une demande d'un montant de €3,3 millions au titre des frais encourus pour les opérations de sauvetage et les mesures de sauvegarde. Des documents supplémentaires déposés en février 2005 comprenaient une nouvelle demande d'un montant de €1 million, également 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 €28 488, correspondant à 15 % de l'évaluation définitive. Cela n'exclut pas le versement d'autres indemnités à l'État portugais si le Comité exécutif du Fonds de 1992 décidait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

<2> 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.

<3> Les indemnités versées aux demandeurs par l'État espagnol ont été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

Demandes d'indemnisation déposées par l'État espagnol

Demandes déposées

L'État espagnol a soumis au total 14 demandes d'indemnisation pour un montant de €68,5 millions. Les demandes présentées par l'État 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)^{<4>}, les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, ainsi que les dépenses afférentes aux campagnes de publicité, les frais engagés par les autorités locales et pris en charge par l'État, les dépenses encourues pour le règlement des demandes présentées en application de la législation nationale (décrets-lois royaux), les dépenses encourues par 67 villes que l'État 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.

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.

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 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 ne l'était pas (voir les pages 111 à 114 du Rapport annuel de 2006). Conformément à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9,5 millions.

Versements effectués à l'État espagnol

La première demande d'indemnisation reçue de l'État 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, correspondant à 15 % de l'évaluation provisoire. Ayant également effectué une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, le Fonds de 1992 a conclu que ce coût s'élèverait au moins à €303 millions. Sur cette base, et avec l'autorisation de l'Assemblée, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000, correspondant à la différence entre 15 % de €383,7 millions (€57 555 000) et 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande de l'Espagne (€16 050 000). Ce montant

a été versé contre une garantie bancaire de l'État 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 de l'État espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

Comme indiqué plus haut, le Fonds de 1992 a versé en mars 2006 à l'État espagnol un montant supplémentaire de €6 365 000^{<5>}.

Évaluation des demandes de l'État espagnol

Les demandes déposées par l'État espagnol pour un montant total de €68,5 millions ont été évaluées provisoirement à €66,5 millions. Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les nouvelles pièces justificatives récemment versées au dossier, à l'appui des indemnités versées au titre du sinistre en application de la législation nationale, et ont finalisé l'évaluation des dépenses engagées par l'une des régions touchées. Par conséquent, le montant total des demandes déposées par l'État espagnol est désormais évalué à €287,7 millions. Une lettre a été transmise à l'État espagnol afin de lui communiquer la dernière évaluation de ses demandes.

En ce qui concerne les demandes d'indemnisation de l'État espagnol, la différence entre les montants demandés et les montants évalués repose principalement sur les raisons suivantes:

- Dépenses engagées pour les opérations de nettoyage: en vertu des critères d'acceptabilité technique retenus par le Fonds, on a constaté une disproportion entre les mesures prises par l'État espagnol et la pollution et la menace qu'elle représentait, tant sur le plan des ressources humaines et matérielles déployées que sur celui du déploiement dans le temps des opérations.
- Demande subrogée pour les indemnités versées au secteur de la pêche au titre des déversements sur la base de la législation nationale, y compris les réductions d'impôts accordées aux entreprises sinistrées: une partie de ces paiements et réductions d'impôts représentait plutôt une aide versée à la population des régions touchées sans tenir compte des dommages ou des pertes subis par les bénéficiaires de ces paiements. L'évaluation de ces demandes par le Fonds était fondée sur une estimation des dommages effectivement subis par le secteur de la pêche.
- TVA: le montant réclamé par l'État espagnol comprend la TVA et puisque l'État récupère les montants de TVA, ces derniers ont été déduits.
- Enlèvement des hydrocarbures de l'épave: comme indiqué plus haut, le montant évalué était limité à 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 pour la réalisation de diverses enquêtes et études liées à l'évaluation du risque de pollution.

<4> Pour les détails concernant le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol, se reporter aux pages 109 à 111 du Rapport annuel de 2006.

<5> Voir la section concernant le niveau des paiements, pages 13 et 14.

Demande d'indemnisation présentée par l'État français

En mai 2004, l'État français a déposé une demande s'élevant à €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 cette demande à titre provisoire à €31,2 millions. Après analyse des nouvelles pièces justificatives déposées par l'État français, la demande a été réévaluée à €38,5 millions et une lettre expliquant l'évaluation a été transmise à l'État.

Le montant demandé par l'État français comprend la TVA, et comme dans le cas de la demande déposée par l'État espagnol, 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 l'absence de pièces justificatives suffisantes à l'appui de certains éléments de la demande. Il est par conséquent possible que le montant évalué soit relevé si l'État français communique les informations requises. D'autres parties de la demande ont été considérées comme irrecevables en application des critères du Fonds.

En novembre 2009, les membres du Secrétariat, ses experts et les représentants de l'État français se sont réunis pour examiner l'évaluation de la demande déposée par ce dernier. Le Secrétariat s'est alors engagé à communiquer à l'État français des précisions supplémentaires sur cette évaluation. Une lettre fournissant une ventilation détaillée de cette évaluation a été transmise à l'État français, comme il l'avait demandé.

Versements effectués et autres aides financières apportées 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 aux pages 109 à 111 du Rapport annuel de 2006.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Autorité maritime des Bahamas

L'Autorité maritime des Bahamas (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 préliminaire sur la cause du sinistre. Un bref résumé du rapport d'enquête figure aux pages 120 et 121 du Rapport annuel de 2005.

Juge d'instruction de Brest

Une enquête pénale sur la cause du sinistre avait été entamée par un juge d'instruction de Brest. Ce dernier étant ensuite parvenu à un accord avec le tribunal pénal de Corcubión, le dossier pénal a été transféré de Brest à Corcubión.

Rôle du Fonds de 1992

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

Procédures engagées en Espagne

Enquête pénale

Peu après le sinistre, le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) a ouvert une enquête sur la cause du sinistre afin de déterminer si une responsabilité pénale pouvait résulter de ces événements. Le tribunal a enquêté sur le rôle du capitaine, du second et du chef mécanicien du *Prestige*, ainsi que sur celui d'un fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

En mars 2009, le tribunal pénal de Corcubión a exonéré de toute responsabilité le fonctionnaire ayant pris part à la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol, et décidé de poursuivre la procédure intentée à l'encontre du capitaine, du second et du chef mécanicien du *Prestige*.

Plusieurs parties à la procédure pénale ont fait appel de cette décision, demandant que la cour d'appel infirme la décision du tribunal de Corcubión afférente à la non-responsabilité du fonctionnaire susmentionné. L'État français a également fait appel, demandant que certains salariés de l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification qui avait certifié le *Prestige*, soient incriminés et que des actions en justice soient également intentées à leur encontre.

En octobre 2009, la cour d'appel de La Corogne (Audiencia Provincial) a infirmé la décision du tribunal pénal et a ordonné au tribunal de reprendre la procédure intentée à l'encontre du fonctionnaire ayant pris part à la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

En mai 2010, le tribunal pénal de Corcubión a déclaré que l'instruction de l'affaire était close. En juillet 2010, le tribunal a décidé que quatre personnes devaient être jugées au pénal et au civil pour leur responsabilité dans le déversement d'hydrocarbures du *Prestige*, à savoir le capitaine, le second, le chef mécanicien du *Prestige* et le fonctionnaire étant intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

Dans sa décision, le tribunal a précisé que le London Club et le Fonds de 1992 étaient directement responsables des dommages découlant du sinistre, et que leur responsabilité était conjointe et solidaire. Le tribunal a aussi décidé que le propriétaire du navire, la société de gestion et l'État espagnol étaient responsables du fait d'autrui. Dans sa décision, le tribunal demandait aux parties responsables civilement de fournir une garantie afin de couvrir leurs obligations jusqu'aux limites légales respectives.

Le Fonds de 1992 a demandé au tribunal de revoir la décision ci-dessus au nom de la politique générale, étant donné que demander au Fonds de 1992 de déposer une garantie au tribunal allait à l'encontre de l'esprit de la Convention de 1992 portant création du Fonds et des obligations conventionnelles contractées par l'Espagne. Dans sa réponse, le Fonds de 1992 a fait valoir que la mission du Fonds consistait à indemniser les personnes ayant subi des dommages causés par la pollution conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds, que le Fonds avait déjà versé une grande partie des indemnités au titre du sinistre du *Prestige* et qu'il restait encore des demandes en souffrance en France et au Portugal que le Fonds se devrait de régler. Le Fonds de 1992 a également avancé qu'une demande adressée au Fonds pour qu'il fournisse une garantie empêcherait ce dernier d'indemniser les victimes qui n'étaient pas parties aux poursuites pénales, et cela empêcherait par conséquent le Fonds de remplir sa mission.

Les procédures seront transférées devant un autre tribunal, la cour d'appel de La Corogne. L'audition des faits de la cause au pénal et au civil commencera en 2011.

Demandes d'indemnisation au civil

Au 10 septembre 2010, quelque 2 122 demandes, dont 31 présentées par des demandeurs français, étaient en instance dans le cadre des procédures judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubiión (Espagne). Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont examiné la grande majorité de ces demandes.

Au 10 septembre 2010, à l'exclusion des demandes déposées par l'État espagnol et les demandeurs français, 119 de ces demandes avaient été évaluées à €796 721. Des versements provisoires d'un montant total de €606 142 avaient été effectués à hauteur de 30 % du montant évalué, compte tenu de l'aide reçue le cas échéant. Parmi les demandes restantes, 420 avaient fait l'objet de paiements à l'issue d'un accord de règlement conclu avec l'État espagnol et une aide de l'État espagnol a été versée dans le cas de 1 551 autres demandes. L'évaluation de ces demandes est incluse dans la demande d'indemnisation subrogée déposée par l'État espagnol.

L'État espagnol a engagé une action en justice, non seulement en son nom mais également au nom d'autorités régionales et locales et d'autres demandeurs ou groupes de demandeurs.

Rapport des experts judiciaires

Le tribunal pénal de Corcubiión a nommé des experts judiciaires pour examiner les demandes d'indemnisation au civil déposées dans le cadre de la procédure pénale. Ces experts judiciaires ont remis leur rapport en janvier 2010.

Les experts nommés par le Fonds de 1992 ont étudié ce rapport. Ils ont conclu qu'en général les experts judiciaires avaient constaté l'absence de pièces justificatives à l'appui de la plupart des demandes. Dans leurs évaluations, les experts judiciaires n'ont pas, dans la plupart des cas, examiné le lien de causalité entre le dommage et la pollution. Dans certains cas, le montant évalué par le Fonds de 1992 était supérieur à celui des experts judiciaires, car les experts du Fonds de 1992 disposaient de plus d'informations, ce qui leur avait permis de procéder à une évaluation plus précise des demandes.

Les experts du Fonds de 1992 sont en train de terminer l'évaluation des demandes d'indemnisation au civil déposées auprès du tribunal pénal en vue de parvenir à des accords de règlement à l'amiable avec les demandeurs, lorsque cela est possible, ainsi que de préparer les conclusions de la défense lors de l'audition.

Procédures engagées en France

Deux cent trente-deux demandeurs, dont l'État français, ont engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux français pour demander une indemnisation d'un montant total d'environ €111 millions, dont €67,7 millions sont réclamés par l'État.

Depuis, 103 de ces demandeurs ont renoncé à leurs actions en justice; il reste donc 129 actions en instance devant les tribunaux pour un montant total d'indemnisation de €85,6 millions.

Les tribunaux ont autorisé un arrêt des poursuites dans 19 actions en justice, soit pour laisser aux parties le temps de discuter d'un règlement à l'amiable, soit pour attendre l'issue de la procédure pénale de Corcubiión.

Quelque 31 demandeurs français, dont plusieurs communes, se sont associés à la procédure engagée à Corcubiión.

Procédures engagées aux États-Unis

Demande et demande reconventionnelle

L'État espagnol a engagé une action en justice devant le tribunal fédéral de première instance de New York contre la société de classification du *Prestige*, l'American Bureau of Shipping (ABS), pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, estimés dans un premier temps à plus de US\$700 millions, puis ultérieurement à plus de US\$1 000 millions. L'État espagnol a affirmé notamment que l'ABS avait fait preuve de négligence pendant l'inspection du *Prestige*, 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 espagnol avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle pour que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS pour tous les montants que l'ABS 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 (FISA) (loi américaine sur l'immunité souveraine). Le tribunal de district a 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 des messages électroniques

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

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 ainsi que sur l'opposition de l'État espagnol, se reporter à la page 104 du Rapport annuel de 2008.

Premier jugement du tribunal de district

En janvier 2008, le tribunal de district 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 également jugé qu'en vertu de l'article IX.1 de cette même Convention, l'Espagne ne pouvait présenter de 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 que cette société avait soumise, rejetant la demande de l'État espagnol.

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

L'État espagnol a interjeté appel. L'ABS a également 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 sur l'appel formé par l'État espagnol, sa demande de présentation, par le Fonds, d'un mémoire en qualité d'*amicus curiae* et sur le recours joint de l'ABS, se reporter aux pages 104 à 106 du Rapport annuel de 2008.

Arrêt de la cour d'appel

La cour d'appel a rendu son arrêt en juin 2009, infirmant à la fois le rejet de la requête de l'État espagnol et celui 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 sur l'immunité souveraine.

Au sujet de la demande de l'État espagnol, la cour d'appel a jugé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne pouvait pas priver un tribunal fédéral des États-Unis de sa compétence matérielle. Toutefois, en déférant l'affaire devant le tribunal de district, la cour d'appel a indiqué que ce dernier pouvait, usant de son pouvoir discrétionnaire, refuser d'exercer sa compétence en invoquant la règle du *forum non conveniens* ou les principes de courtoisie internationale. L'arrêt de la cour d'appel a indiqué que le consentement de l'ABS à accepter totalement la compétence des tribunaux espagnols constituait un important facteur dans toute décision visant à une exception d'incompétence. La cour d'appel a également fait valoir que le tribunal de district devait tenir compte des principes de l'équité s'il se déclarait incompétent à ce stade avancé de la procédure. La cour d'appel a donné pour instruction au tribunal de district, si celui-ci se déclarait compétent, de procéder à une analyse du conflit de lois afin de déterminer le droit adapté pour trancher cette affaire.

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

Cette affaire a été envoyée devant le juge du tribunal de district pour un examen plus approfondi.

Deuxième jugement du tribunal de district

Le tribunal de district a rendu son deuxième jugement en août 2010, acceptant la requête de l'ABS pour une demande en référé et à nouveau en déboutant l'État espagnol de ses demandes à l'encontre de la société ABS.

Le tribunal a estimé que les facteurs déterminants dans le choix du droit applicable dans cette affaire étaient les suivants: le lieu de l'acte dommageable; le domicile de la partie lésée et le domicile du défendeur. Le tribunal a décidé que c'était le droit américain qui s'appliquait en l'occurrence, principalement en raison des allégations de l'État espagnol selon lesquelles l'acte dommageable s'était produit au siège de l'ABS, aux États-Unis, que le siège de l'ABS fixait les normes centrales de la certification des navires et qu'au moins l'un des certificats de fonctionnement en vigueur au moment du sinistre du *Prestige* était émis par ce siège.

Le tribunal a noté que ni l'Espagne, ni le tribunal après ses propres recherches, n'étaient en mesure de citer un précédent quelconque dans la législation américaine en vertu duquel une société de classification avait été tenue responsable vis-à-vis d'un tiers des dommages causés par un incident technique d'un navire, et que l'Espagne n'avait présenté aucun élément de preuve démontrant qu'elle s'était fiée en particulier au certificat de classification émis pour le *Prestige*. Le tribunal a également souligné la 'grande différence' existant entre le montant des honoraires versés à l'ABS pour cette enquête conduite en Chine et celui des dommages réclamés par l'Espagne.

Finalement, le tribunal a décidé qu'il n'était pas disposé à accepter la règle proposée par l'Espagne selon laquelle une société de classification se doit de s'abstenir de toute conduite irresponsable vis-à-vis de tous les États côtiers susceptibles à l'avenir de subir des dommages en raison des défaillances de navires classés, car cela reviendrait à augmenter sans justification la portée existante de la responsabilité délictuelle. Le tribunal estimait d'autre part que ce serait incompatible avec la responsabilité non transmissible qui consiste à maintenir un navire en bon état de navigabilité.

L'État espagnol a fait appel de ce jugement.

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

Étude de la question en octobre 2004

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 précisions sur la cause du sinistre du *Prestige* soient connues. 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 exécutif a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds concernant les actions en justice engagées contre d'autres parties.

Examen de la question en juin 2010

À sa session de juin 2010, le Comité exécutif a noté qu'en avril 2010, l'État français avait intenté auprès du tribunal de première instance de Bordeaux une action en justice contre trois sociétés du groupe ABS. Le Comité exécutif a étudié la question de savoir si cette action et d'autres faits récents pouvaient donner lieu à un réexamen de la position du Fonds de 1992 au sujet d'une action récursoire dans le cadre de ce sinistre.

L'Administrateur estimait, après avoir consulté l'avocat français du Fonds de 1992, qu'il semblait que plusieurs faits pertinents exigeaient un examen plus approfondi pour déterminer les chances de succès et les incidences juridiques d'une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, en particulier:

- la publication des rapports des deux experts présentés dans le cadre des procédures pénales en Espagne, qui concluaient que les défauts du *Prestige* étaient dus à la négligence de la société ABS;
- la requête de l'État français en 2009 demandant que certains salariés de la société ABS soient incriminés dans les actions en justice intentées auprès du tribunal pénal de Corcubión et le fait que cette requête ait, toutefois, été rejetée;
- la récente jurisprudence en France engageant la responsabilité civile d'une société de classification pour les dommages de pollution suite au sinistre de l'*Erika*; et
- le fait qu'une action en justice avait récemment été engagée en France contre la société ABS par l'État français.

Le Comité exécutif a noté que, étant donné ce qui précède, l'Administrateur avait l'intention de poursuivre, en consultation avec l'avocat français du Fonds de 1992, l'examen des incidences juridiques et des chances de succès d'une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, dans le but de faire une recommandation au Comité exécutif lors d'une session ultérieure.

Pour ce qui concerne une éventuelle action récursoire en Espagne, l'Administrateur estimait, après avoir consulté l'avocat espagnol du Fonds de 1992, que l'avis reçu en 2004 concernant une action de cette nature était toujours valable et que, sur cette base, il ne recommandait pas d'engager pour le moment une action contre la société ABS en Espagne.

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. 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.

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'avois financiers suffisants pour couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre.

Demandes d'indemnisation

À deux exceptions près, toutes les demandes émanant de ce sinistre ont été réglées, pour un montant total de KRW 1,9 milliard (£1,1 million).

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 connaissait pas la valeur mais qui était 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.

Le navire endommagé N°7 Kwang Min, amarré dans le port de Busan, après la collision avec le navire N°1 Chil Yang



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 du 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 1,3 milliard et les pertes des deux éleveurs d'algues marines 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 éleveurs d'algues marines 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 et a rejeté l'appel des deux demandeurs.

En décembre 2009, l'administrateur du fonds de limitation constitué pour le *N°1 Chil Yang* a distribué les fonds aux demandeurs. Le Fonds de 1992 a reçu un montant total de KRW 127 929 338 (£70 610,75), soit le montant de KRW 122 555 497 accordé par le tribunal de limitation plus les intérêts accumulés. Le propriétaire du *N°7 Kwang Min* a déposé auprès du tribunal de limitation les montants octroyés aux deux demandeurs par le tribunal.

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 avaient priorité sur tout autre créancier, il était peu probable que le Fonds de 1992 puisse recouvrer quelque somme que ce soit au titre de ces avoirs.

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 du Fonds de 1992 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 Haute Cour de Busan.

En mars 2010, la Haute Cour de Busan a rejeté cette requête. Puisque les demandeurs n'ont pas fait appel de la décision de la Cour dans les limites prévues par la législation coréenne, la décision de la Cour est finale et définitive.

Par conséquent, le sinistre a été déclaré clos en juillet 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 2010 du Comité exécutif du Fonds de 1992 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 des demandes respectifs. Le montant total des indemnités demandées en ce qui concerne ce sinistre n'a donc pas pu être déterminé.

Catégorie	Demandes présentées	Évaluations		Total versé		Demandes rejetées
		Demandes	Montant PHP	Demandes	Montant PHP	
Pêche de capture	27 812	27 812	206 457 198	25 940	190 392 018	598
Mariculture	771	771	3 682 488	198	3 308 273	465
Divers	170	169	6 893 874	11	6 852 074	157
Dommages aux biens	3 260	3 260	5 310 184	631	5 117 154	2 507
Tourisme	425	425	5 457 164	75	5 381 627	346
Mesures de nettoyage et de sauvegarde	28	28	880 461 200	15	775 594 885	13
Total	32 466	32 465	1 108 262 108	26 870	986 646 031 (£10,8 millions)	4 086

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 25 940 demandeurs ont reçu un total de PHP 190 396 758 à titre d'indemnisation.

En outre, 248 autres 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 crée des différences lorsque les paiements effectués sont déclarés comme dans le tableau ci-contre, puisque les chiffres se rapportent à des chèques émis mais non nécessairement touchés. Après que certains paiements ont été émis plusieurs fois sans être touchés, la consolidation des comptes a été réalisée dans la mesure du possible. Les demandeurs restants pourront toucher leur indemnisation à tout moment en prenant contact directement avec le Fonds de 1992.

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 198 demandes d'un montant total de PHP 3,3 millions (£41 110), des indemnités ont été versées au titre des pertes subies pour produits non récoltés, dont 10 paiements supplémentaires n'ont toujours pas été touchés.

Environ 98 cultivateurs d'algues et un pisciculteur ont reçu des offres de paiement, 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 et ces demandes sont maintenant considérées comme forcloses.

Par ailleurs, 465 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 157 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. Ce scénario s'appliquait en particulier à de nombreuses demandes soumises par des commerces de détail de l'île de Guimaras.

Onze demandes pour un total de PHP 6,85 millions (£85 357) ont été acquittées 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 ayant participé aux opérations de lutte contre le sinistre. Une offre d'indemnisation au titre d'une douzième demande, émanant également d'une administration municipale, a été refusée par le demandeur après des changements dans l'administration locale.

Barrage improvisé installé pendant l'opération de nettoyage à la suite du sinistre du *Solar 1* (Philippines)



Domages 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 631 demandeurs pour un montant total de PHP 5,12 millions (£61 147) 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. L'indemnisation au titre de quelque 122 demandes approuvées pour dommages aux biens n'a pas pu être versée aux demandeurs en raison des chèques non touchés. Une consolidation des comptes a été réalisée avec la banque aux Philippines et les indemnités restantes seront disponibles sur demande directement auprès du Fonds. Environ 2 507 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 résultant non pas de la pollution des plages en soi, mais plutôt du fait de l'opinion publique. 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, quelque 346 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.

Mesures de nettoyage et 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 et est maintenant considérée comme forclosée.

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.

Demandses devant les tribunaux

Procédure engagée 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 (£4,1 millions) au titre de dommages aux biens et de préjudices économiques. Les demandeurs ont rejeté l'évaluation du Fonds de 1992 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. Le Fonds de 1992 a déposé ses conclusions de défense auprès du tribunal, notant entre autres que ces 967 pêcheurs n'avaient soumis aucun élément de preuve à l'appui de leur demande et qu'à aucun moment les pouvoirs publics n'avaient imposé de restrictions à la pêche du fait du sinistre. 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, s'il y a lieu. Le Fonds de 1992 attend donc que se présentent des éléments nouveaux à cet égard.

Procédure engagée 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 de PHP 104,8 millions 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. En dépit d'un contact régulier avec le Ministère des affaires étrangères des Philippines, aucune acceptation formelle de l'offre n'a encore été reçue.

Procédure engagée par un groupe d'employés municipaux

Quatre-vingt-dix-sept personnes employées par une municipalité de l'île de Guimaras pour lutter contre le sinistre ont engagé des poursuites judiciaires contre le maire, le capitaine du navire, divers représentants, les propriétaires du navire et de la cargaison et le Fonds de 1992, au motif qu'ils n'ont pas été rémunérés pour leurs services. Une demande présentée par la municipalité pour le paiement d'heures supplémentaires, notamment celles qui ont été effectuées par les plaignants, a été évaluée et a été acquittée auprès de la municipalité. Après un examen approfondi des documents juridiques reçus, le Fonds a déposé ses conclusions de défense auprès du tribunal, notant entre autres que la majorité des plaignants n'étaient pas engagés dans des activités recevables en principe et que la demande de la municipalité avait été acquittée à hauteur du montant évalué. Les plaignants n'avaient pas soumis de demandes individuelles outre celle présentée par la municipalité. Le Fonds de 1992 attend donc que se présentent des éléments nouveaux en l'espèce.

Dispositions en matière de prescription en vertu de l'accord STOPIA 2006

La clause VI de STOPIA 2006 prévoit ce qui suit:

‘Tout droit qu’a le Fonds de 1992 à un remboursement en vertu du présent accord s’éteint à moins qu’une action ne soit menée en application des présentes dispositions dans les quatre années suivant la date où les dommages par pollution sont survenus. Toutefois, en aucun cas une action n’est engagée après que sept années se sont écoulées depuis la date de l’événement à l’origine des dommages. Lorsque l’événement en cause consiste en une série de faits, le délai de sept ans commence à courir à compter de la date du premier de ces faits.’

En septembre 2010, en vue de protéger ses demandes d’indemnisation présentées en vertu de l’accord STOPIA 2006 contre le propriétaire du navire, le Fonds de 1992 a intenté une action à l’encontre du propriétaire du navire devant les tribunaux anglais. Suite à un accord conclu avec l’assureur du propriétaire du navire selon lequel ce dernier ne se prévaudrait pas de la clause VI de l’accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a convenu de ne pas intenter d’action en justice et laisser ainsi le délai arriver à expiration.

Examen de la question par l’Administrateur

Ce sinistre est le premier à donner lieu à l’application de l’accord STOPIA 2006 et le Fonds de 1992 reçoit des remboursements réguliers de la part du Shipowners’ Club. Il est très peu probable que le montant d’indemnisation dû en ce qui concerne ce sinistre dépasse la limite de 20 millions de DTS prévue par l’accord STOPIA 2006 et il est, par conséquent, très peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

Volgoneft 139

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 Fédération de 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 pendant une violente tempête accompagnée d'une forte houle. Après la rupture du navire, la section arrière 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 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 a fini par être vendue. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau 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 où elle a été démantelée pour en faire de la ferraille.

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. 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 les opérations en mer auraient permis de récupérer environ 200 tonnes de fuel-oil lourd.

En Fédération de Russie, la côte de la péninsule de Taman, la pointe de Tuzla ainsi que celle de Chushka ont été en grande partie polluées par les hydrocarbures. Il semblerait que les opérations de nettoyage de la côte aient été menées par l'armée russe et les forces

d'intervention d'urgence sous le contrôle du premier ministre, M. Viktor Soubkov, et quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés ont été enlevées avec du sable et de l'herbier.

En Ukraine, quelque 6 500 tonnes de déchets mazoutés ont été récupérées, essentiellement en provenance de l'île de Tuzla, et ont été transférées au port de Kerch avant d'être éliminées.

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* (Fédération de Russie) 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).



Le navire-citerne *Volgoneft 139* a sombré dans le détroit de Kerch (Fédération de Russie)

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 Secrétariat du Fonds de 1992 afin d'expliquer en détail le fonctionnement du régime d'indemnisation et le Fonds de 1992 a offert d'envoyer des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF) en Fédération de Russie pour étudier la situation et donner des avis aux autorités russes. 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 et 2009, 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) et le Rapport annuel de 2009, deuxième partie, intitulée 'Sinistres dont les FIPOL ont à connaître – Octobre 2009' (page 30).

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. En juin 2008, 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.

Visite du Fonds de 1992 et de ses experts aux VTS de Kerch et de Kavkaz en novembre 2009 et février 2010

Afin de comprendre pleinement les circonstances du sinistre, le Secrétariat et les experts du Fonds ont visité les installations du système d'organisation du trafic maritime (VTS) de Kerch, en Ukraine, en novembre 2009 et du VTS de Kavkaz, en Fédération de Russie, en février 2010.

Les informations complémentaires obtenues pendant les visites ont permis aux experts du Fonds de confirmer dans une large mesure leurs conclusions préliminaires selon lesquelles la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel. Ils ont conclu qu'il n'était pas inévitable que le *Volgoneft 139* ait été pris dans la tempête puisque des dispositions auraient pu être prises pour éviter que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'avait été. Les experts ont également confirmé leur opinion initiale selon laquelle le *Volgoneft 139* n'aurait pas dû se trouver dans la région au moment du sinistre, dans la mesure où les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant au moment de la tempête.

Toutefois, si les experts du Fonds avaient considéré initialement le mouillage dans le détroit de Kerch comme un port commercial, ils ont compris après leur visite en novembre 2009 et février 2010 que le détroit n'était pas exploité en tant que port. Durant les visites aux installations du VTS de Kerch et de Kavkaz, les experts ont appris qu'aucune des autorités portuaires n'avait le pouvoir d'interdire l'accès au mouillage en cas d'alerte tempête ni d'ordonner aux navires d'évacuer le mouillage. Les experts ont donc conclu qu'il appartenait au capitaine et au propriétaire du navire de prendre les mesures nécessaires pour éviter le sinistre.

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. Dans ses considérants, 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.

Jugement du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad

Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage a déclaré que le propriétaire du navire et l'assureur n'avaient pas fourni d'éléments de preuve mettant en évidence que le déversement d'hydrocarbures était dû à une catastrophe naturelle, exceptionnelle et inévitable. Le tribunal a conclu que le capitaine, alors qu'il avait reçu tous les avis de tempête nécessaires, n'avait pas pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le sinistre et que par conséquent, en ce qui concerne le navire, le sinistre ne revêtait pas un caractère inévitable. Le tribunal a également conclu que la tempête n'avait pas un caractère exceptionnel étant donné qu'il existait des informations concernant des tempêtes comparables dans la région. Dans son jugement, le tribunal a décidé que le déversement ne résultait pas d'un phénomène naturel à caractère exceptionnel ou inévitable et que le propriétaire du navire et son assureur étaient par conséquent responsables des dommages par pollution causés par le déversement.

On ne sait pas si Ingosstrakh fera appel du jugement.

Demandes d'indemnisation

Le bilan des demandes d'indemnisation à la date d'octobre 2010 est résumé dans le tableau ci-contre.

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 048,6 millions. Cette demande se fondait 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.

Jugement du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad

Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Petersbourg et de Léningrad a rendu un jugement rejetant la demande établie selon la formule 'Metodika'. Dans son jugement, le tribunal a noté qu'en vertu de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération devaient être limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état, ainsi qu'au coût des mesures de sauvegarde et autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. Le tribunal a aussi noté que les dépenses incluses dans les autres demandes d'indemnisation résultant du sinistre portaient sur toutes mesures de sauvegarde et de remise en état effectivement prises à la suite du sinistre.

On ne sait pas si le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles (Rosprirodnadzor) fera appel du jugement.

Procédure en limitation et 'déficit d'assurance'

Audiences: février 2008 – août 2010

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 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 la 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.

Catégorie	Demandeur	Demande en R	Évaluation en R	Situation
Opérations de nettoyage	Ministère des situations d'urgence	4,3 millions	–	Aucune pièce justificative n'a été présentée.
Opérations de nettoyage	Autorités régionales	112,2 millions	60,9 millions	Évaluation préliminaire. L'évaluation détaillée est en cours d'achèvement. Aucune documentation fournie à l'égard de l'une des demandes.
Opérations de nettoyage	Autorités locales	408,1 millions	1,9 million	Accord conclu avec un demandeur. Lettre de proposition adressée à un demandeur. Une demande en cours d'évaluation. Pas de pièce justificative fournie à l'appui de deux demandes. Deux demandes d'entreprises de pêche adressées par deux demandeurs individuels ont été à ce jour jointes aux demandes des autorités locales.
Opérations de nettoyage	Port de Kerch (Ukraine)	9,2 millions	1,0 million	Lettre de proposition adressée au demandeur, lequel a accepté l'évaluation. L'Ukraine n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à l'époque des faits et n'est toujours pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les mesures de sauvegarde prises en Ukraine pour éviter les dommages par pollution en Fédération de Russie pourraient être recevables.
Opérations de nettoyage	Entreprise de nettoyage	63,9 millions	50,8 millions	Lettre de proposition adressée au demandeur, lequel a accepté l'évaluation.
Opérations de nettoyage	Propriétaire du navire	27,7 millions	–	Transmission d'autres pièces et d'une demande révisée à la hausse. En cours d'examen par l'expert.
Opérations de nettoyage	Affréteur	9,4 millions	2,3 millions	Le demandeur accepte l'évaluation.
Pêche	Entreprises privées	4,5 millions	–	Une demande en cours d'évaluation. Pas de pièce justificative fournie à l'appui de l'autre demande. Deux demandes d'entreprises de pêche ont été à ce jour incluses à la demande des autorités locales.
Tourisme	Entreprises privées	21,5 millions	–	Aux mains de l'expert.
Remise en état de l'environnement	Autorités régionales	1 819,6 millions	–	Lettre envoyée au demandeur, sollicitant des renseignements complémentaires.
Suivi de l'état de l'environnement	Organisme fédéral	0,8 million	0,5 million	Lettre de proposition envoyée au demandeur.
Domages à l'environnement	Organisme fédéral	6 048,6 millions	Rejeté	Demande d'indemnisation établie à partir de la formule 'Metodika' rejetée par le tribunal d'arbitrage.
TOTAL		8 529,8 millions	117,4 millions	

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.

Une audience a eu lieu en mars 2010, lors de laquelle le Fonds s'est vu attribuer un délai supplémentaire pour poursuivre l'évaluation des demandes d'indemnisation. À l'audience, le tribunal a décidé de faire intervenir le Ministère des transports dans la procédure comme tierce partie puisqu'il pouvait aider le tribunal et les parties concernées à résoudre la question du 'déficit d'assurance'. Des audiences ont eu lieu en avril et juin 2010.

Au cours d'une audience tenue en août 2010, le tribunal a décidé de séparer certaines demandes et les traiter dans le cadre de deux procédures distinctes afin d'accélérer la résolution de certaines questions.

Audiences de septembre 2010

Des audiences ont eu lieu en septembre 2010 en ce qui concerne les deux procédures distinctes.

Une des procédures portait sur le montant du fonds de limitation, la défense de l'assureur du propriétaire du navire selon laquelle le sinistre était un cas de force majeure et la demande établie selon la formule 'Metodika'. Pour ce qui est du montant du fonds de limitation, le tribunal a décidé de maintenir le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R116,6 millions) au motif que les modifications des limites disponibles dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient pas été publiées dans le Journal officiel russe au moment du sinistre. Le Fonds fera appel de cette décision portant sur la limite prévue par la Convention sur la responsabilité au motif que, au moment de la décision, les nouvelles limites concernant la responsabilité du propriétaire du navire avaient été officiellement publiées et par conséquent dûment incorporées dans la législation russe.

Une audience s'est tenue pour toutes les autres demandes dans le cadre de l'autre procédure. Le tribunal a décidé d'ajourner l'audience pour donner le temps aux parties de s'entendre sur les évaluations.

Réunions entre les autorités russes et le Secrétariat

Plusieurs rencontres ont eu lieu entre les autorités russes, le Secrétariat et les experts du Fonds entre novembre 2009 et octobre 2010 afin de faciliter l'échange de renseignements et de suivre l'évolution des demandes d'indemnisation. Ces rencontres ont eu lieu en Fédération de Russie et en Ukraine.

Réunions à Kiev et à Kerch (Ukraine) en novembre 2009

Le Secrétariat et les experts du Fonds avaient prévu de se rendre à Moscou, à Kavkaz (Fédération de Russie) et à Kerch (Ukraine) en novembre 2009. Aucun visa n'ayant été obtenu à temps pour la visite en Fédération de Russie, il a été décidé d'accepter l'offre d'un demandeur et de tenir la réunion à Kiev (Ukraine).

Comme indiqué plus haut, le Secrétariat et les experts du Fonds ont également visité le VTS de Kerch où diverses questions ont été posées aux responsables du VTS au sujet de l'organisation générale du système et des communications avec le *Volgoneft 139* au moment du sinistre.

Réunions à Moscou, à Krasnodar et à Kavkaz en février 2010

En février 2010, le Secrétariat et les experts du Fonds se sont rendus à Moscou, Krasnodar et Kavkaz pour y tenir des réunions avec le Ministère des transports, un représentant du propriétaire et l'affréteur du *Volgoneft 139*, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar, des représentants du VTS de Kavkaz et un demandeur du secteur du tourisme.

La réunion avec le Ministère des transports a été l'occasion de discuter d'une possibilité de résoudre le problème du 'déficit d'assurance'. Le coût des interventions menées par le gouvernement central n'avait pas fait l'objet d'une demande et une partie des frais induits par les opérations de nettoyage réalisées par l'administration régionale de Krasnodar et par une autorité locale avait été financée par le Ministère des finances. Si ce dernier devait déposer une demande afférente à ces frais auprès du Fonds de 1992 et si l'évaluation de cette demande couvrirait le déficit d'assurance d'environ R59 millions, le gouvernement pourrait décider de renoncer à ses droits à indemnisation pour couvrir le 'déficit d'assurance'. Il a été souligné que cette possibilité impliquerait que le Ministère des finances dépose une demande, que le Fonds examine les justificatifs et que le montant évalué atteigne au moins le montant du 'déficit d'assurance'. Le représentant du Ministère des transports s'est engagé à envisager cette possibilité.

Prescription

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation à faire valoir auprès du propriétaire du navire et de son assureur s'éteignent à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date où le dommage est survenu (article VIII). En ce qui concerne la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation auprès du Fonds de 1992 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée contre le Fonds dans ce délai de trois ans ou de notification au Fonds dans ce même délai d'une action intentée contre le propriétaire du navire ou son assureur (article 6). Les deux Conventions prévoient aussi qu'aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement.

En juillet 2010, des lettres concernant la question de la prescription ont été envoyées aux demandeurs qui n'avaient pas présenté leurs demandes auprès des tribunaux et avec lesquels il n'avait pas été possible à l'époque de parvenir à un accord de règlement. Le sinistre du *Volgoneft 139* ayant eu lieu le 11 novembre 2007 et bien que la date des dommages puisse varier en fonction de chaque demandeur, les lettres préconisent cette date comme point de référence, auquel cas le délai de prescription prendrait fin le 11 novembre 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 cinq 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'Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) et il est exploité par la société VShips Limited. La Samsung Corporation et sa filiale, Samsung Heavy Industries (SHI), 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 au total le long de la côte occidentale de la République de 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 aussi 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

Hydrocarbures en vrac échoués sur une plage en République de Corée à la suite du sinistre du *Hebei Spirit*



responsabilité du contrôle des opérations de nettoyage à terre avait été transmise aux autorités locales.

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 la République 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 des 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 à la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais au moment du déversement elle n'avait pas ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire.

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 du Fonds de 1992 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 exécutif du Fonds de 1992, 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 exécutif du Fonds de 1992 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 exécutif du Fonds de 1992 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 à ce stade le niveau des paiements du Fonds à 35 % du montant des dommages établis.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de maintenir le niveau des paiements à 35 % du montant des dommages établis à ses sessions d'octobre 2008, ainsi que de mars, juin et octobre 2009 et juin et octobre 2010 et de revoir la situation à la session suivante.

En octobre 2010, l'estimation la plus récente du montant total des dommages causés par le déversement était de KRW 438,5 milliards.

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 ont été distribuées par les autorités locales des provinces touchées.

La presse a signalé que dans le comté de Taeaen, 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 du Fonds de 1992, 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 suite au 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 date de la session d'octobre 2010 du Comité exécutif du Fonds de 1992, le Gouvernement coréen avait versé un total de KRW 32 596 millions à 377 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.

En application de la loi spéciale, le Gouvernement coréen a mis en place un mécanisme selon lequel les victimes de dommages dus à la pollution recevront un prêt d'un montant arrêté à l'avance, si elles ont présenté une demande au Skuld Club et au Fonds mais n'ont pas reçu d'offre d'indemnisation dans les six mois. À la date de la session d'octobre 2010 du Comité exécutif du Fonds de 1992, le Gouvernement coréen avait octroyé à 19 613 demandeurs des prêts d'un montant total de KRW 48 462 millions.

Autres 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 du Fonds de 1992, 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 115,3 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 indemnisés à verser afin d'éviter la duplication des paiements.

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

Premier accord de coopération

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, le Gouvernement coréen et la KMPRC. Le Fonds a été consulté au cours des négociations mais n'est pas partie à l'accord. Aux termes de cet accord, en échange du versement accéléré au grand nombre de personnes recrutées par les entreprises de nettoyage comme main d'œuvre dans les opérations d'intervention sur le littoral, le Gouvernement coréen s'est engagé à faciliter la coopération avec les experts nommés par le Club et le Fonds et la KMPRC s'est engagée à demander la levée de la saisie du *Hebei Spirit*.

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.

Second accord de coopération

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, afin que tous les demandeurs soient entièrement indemnisés, le Gouvernement coréen s'est engagé à régler intégralement toutes les demandes telles qu'évaluées par le Club et le Fonds une fois atteintes les limites prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et à acquitter tous les montants qui pourraient être fixés par les tribunaux en application de ces mêmes Conventions au-delà de la limite prévue. 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, en prévision de la soumission d'un grand nombre de demandes et après consultation avec le Gouvernement coréen, le Fonds et le Skuld Club ont mis sur pied à Séoul un bureau des demandes d'indemnisation (le Centre *Hebei Spirit*) chargé d'aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation. Le bureau est devenu pleinement opérationnel le 22 janvier 2008. Le Centre est géré par deux directeurs et six agents d'appui.

Demandes d'indemnisation

À la date de la session d'octobre 2010 du Comité exécutif du Fonds de 1992, le Skuld Club et le Fonds avaient reçu 27 268 demandes d'indemnisation d'un montant total de KRW 2 194 milliards de la part de 126 331 demandeurs.

De toutes les demandes évaluées par le Skuld Club et le Fonds, 2 062 déposées par 10 290 demandeurs avaient été approuvées pour un montant total de KRW 128 297 millions et 5 816 demandes déposées par 5 990 demandeurs avaient été rejetées. Des paiements provisoires d'un total de KRW 112 342 millions (£62,54 millions) avaient été effectués par le Skuld Club au titre de 1 926 demandes, y compris les versements effectués au Gouvernement coréen au titre des 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 étaient étayées d'une documentation très insuffisante, voire d'aucune pièce justificative.

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.

Selon le Secrétariat, l'examen des données fournies par le Gouvernement coréen en ce qui concerne les critères d'après lesquels 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.

Catégorie de demandes	Nombre de demandes	Montant réclamé (en millions de KRW)	Nombre de demandes évaluées > 0	Montant évalué (en millions de KRW)	Nombre de demandes réglées	Montant versé (en millions de KRW)	Nombre de demandes rejetées
Mesures de nettoyage et de sauvegarde	274	197 221	204	90 419	172	85 708	28
Dommmages aux biens	22	3 042	12	440	7	393	4
Pêche et mariculture	10 624	1 606 605	207	19 982	188	9 969	997
Tourisme et autres dommages économiques	16 347	385 748	1 639	17 456	1 559	16 272	4 787
Dommmages à l'environnement	1	2 195	–	–	–	–	–
Total	27 268	2 194 811	2 062	128 297	1 926	112 342	5 816

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 la 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 ont commencé l'évaluation des demandes d'indemnisation des pêcheurs concernés par les restrictions à la pêche, conformément à la décision du Comité exécutif.

En 2010, suivant les instructions du Comité exécutif qui souhaitait que soient réglées les divergences d'opinion subsistant avec le Gouvernement coréen, le Fonds et ses experts ont procédé à un autre examen approfondi des renseignements fournis et des circonstances et des conditions qui ont fait suite au sinistre. Les experts du Fonds ont estimé que deux modifications devaient être apportées aux dates, proposées initialement, auxquelles les restrictions à la pêche auraient pu être levées en toute sécurité sans s'écarter de la politique en vigueur du Fonds de 1992 énoncée dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds, à savoir:

- diverses dates raisonnables avaient été proposées à l'origine pour un groupe de petites îles du fait que la pollution par les hydrocarbures provenant du sinistre était extrêmement disséminée. À l'examen, il est apparu que la proximité des îles les unes des autres et l'absence de toute délimitation claire des lieux de pêche entre elles auraient rendu impossible dans la pratique d'imposer la fermeture des zones de pêche de certaines îles sans le faire pour d'autres. Les fermetures proposées comme étant techniquement raisonnables ont donc été uniformisées sans distinction pour l'ensemble du groupe d'îles;
- compte tenu de l'ampleur du sinistre et des zones touchées, ainsi que de l'importance que revêt l'alimentation d'origine marine pour la population coréenne et pour l'économie du pays, il a été procédé à un autre examen détaillé des mécanismes d'échantillonnage et de prise de décisions dans le souci d'assurer la sécurité des aliments d'origine marine. Les experts ont conclu, sur la base d'une analyse chimique et après avoir pris connaissance des opérations de nettoyage en cours dans certaines zones, que les restrictions à la pêche n'auraient pu être levées qu'une fois nettement établie la non-pollution des aliments d'origine marine et une fois que les autorités coréennes responsables des pêcheries auraient eu la possibilité d'examiner ces informations. Un examen de ce qui précède a permis de confirmer qu'il aurait été raisonnable de maintenir les restrictions jusqu'à la fin de février 2008, après quoi il n'y avait plus aucun risque de retour de la pollution due aux polluants subsistant et les données pertinentes confirmaient l'absence de pollution dans les échantillons d'aliments d'origine marine.

Les changements décrits ci-dessus n'entraînaient qu'une légère modification de la position initialement adoptée par le Fonds en la matière et s'inscrivaient bien dans la politique en vigueur du

Fonds. Une réunion s'est tenue en juin 2010 à Londres entre les représentants du Gouvernement coréen et ceux du Fonds. À cette occasion, l'Administrateur a exposé les considérations énoncées ci-dessus et souligné le fait qu'elles étaient conformes à la décision que le Comité exécutif du Fonds de 1992 avait prise en juin 2009. Cette réunion a permis de réduire les divergences existant entre le Gouvernement coréen et le Fonds au sujet des restrictions à la pêche.

En juin 2010, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a noté que le Secrétariat et la République de Corée avaient réduit leurs divergences et étaient parvenus, pour la levée des restrictions à la pêche, à une entente sur des dates raisonnables qui s'inscrivent dans le cadre de la politique appliquée par le Fonds de 1992 en matière de recevabilité des demandes sur la base des instructions fournies par le Comité en juin 2009. Une fois finalisées les évaluations des opérations de nettoyage, les dates raisonnables pour la réouverture de la pêche en République de Corée à la suite du sinistre du *Hebei Spirit* ont été de nouveau revues et le délai a été prolongé dans certaines zones limitées.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Enquête en République de Corée

Le tribunal de la sécurité maritime du district d'Incheon en République de 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 SHI, 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 était semblable à celle rendue par le tribunal d'Incheon puisque 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*.

Les propriétaires des deux remorqueurs et celui du *Hebei Spirit* ont fait appel devant la Cour suprême de la décision du tribunal central de la sûreté maritime. En octobre 2010, la Cour suprême n'avait pas encore rendu sa décision.

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 effectué une enquête sur la cause du sinistre. Il en est ressorti que la décision prise par l'exploitant des remorqueurs et du ponton-grue (le Marine Spread)

d'entreprendre le voyage de remorquage alors que des conditions météorologiques défavorables avaient été annoncées a été le principal facteur qui a contribué à l'accident. De plus, le retard pris par le Marine Spread pour informer le Centre d'information sur le trafic maritime et les autres navires se trouvant à proximité a fait que le *Hebei Spirit* n'a pas eu assez de temps pour prendre toutes les mesures nécessaires afin d'éviter la collision. Il ressort aussi de l'enquête que les mesures prises par le capitaine et l'équipage du *Hebei Spirit* à la suite de la collision avaient été parfaitement conformes aux dispositions prévues dans le plan d'urgence de bord du navire contre la pollution par les hydrocarbures.

Poursuites judiciaires

Poursuites au pénal

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* qui 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) les propriétaires des deux remorqueurs (SHI) étaient condamnés 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 les propriétaires des remorqueurs ont fait appel du jugement.

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. Les parties intéressées ont fait appel devant la Cour suprême.

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 ceux-ci 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 le propriétaire du *Hebei Spirit*

En février 2008, le propriétaire du *Hebei Spirit* a 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 du propriétaire de limiter sa responsabilité parce que ce dernier n'avait 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.

Lors d'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 du propriétaire 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. En octobre 2010, l'appel était toujours en instance.

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.

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.

Lors d'audiences ultérieures en 2010, le tribunal de limitation a fait savoir que, tout en continuant de suivre régulièrement l'avancement de l'évaluation des demandes, il entendait tenir sa première audience au cours de 2011 pour déterminer le bien-fondé des demandes.

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'affrètement coque-nue du Marine Spread

En décembre 2008, l'affrètement coque-nue du Marine Spread, SHI, 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 d'accorder à l'affrètement coque-nue le droit de limiter sa responsabilité. Le 20 janvier 2010, la cour d'appel a rejeté l'appel et confirmé la décision du tribunal de limitation. Les demandeurs ont fait appel devant la Cour suprême.

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.

En juillet 2009, l'appel a été rejeté par la Cour suprême.

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

En janvier 2009, le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit* ont intenté contre les sociétés Samsung C&T et SHI, le propriétaire et l'exploitant/affrètement coque-nue du Marine Spread, 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 ses intérêts, le Fonds de 1992 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 RM 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.

À 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.

Le tribunal de Ningbo a rejeté en septembre 2010 les requêtes de Samsung C&T et de SHI et s'est déclaré compétent pour connaître de l'affaire. En octobre 2010, Samsung C&T et SHI ont fait appel. La décision de la cour d'appel est attendue sous peu.

Accord conclu entre le Fonds de 1992, le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Club P&I de Chine (les parties associées au navire)

En février 2010, le Fonds a signé un accord avec les parties associées au navire au sujet de l'action en recours visant à ce que le Fonds et les parties associées poursuivent leurs actions séparément devant le tribunal maritime de Ningbo, en partageant à 50 % les frais de ces actions et en partageant, également à 50 %, le produit d'un éventuel recouvrement obtenu par décision judiciaire ou par règlement.

En application de cet accord, le Fonds a versé au Skuld Club US\$3 millions (£1,8 million) qui correspondaient à la moitié des frais encourus par le Club pour rassembler les pièces nécessaires à l'action en recours. En février 2010, le Fonds a également payé au Club le coût de la garantie qu'il avait versée pour la saisie des parts détenues par SHI dans les chantiers navals de la République populaire de Chine.

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 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, le secteur de la pêche a subi des préjudices économiques.

La région touchée par le déversement est une destination de loisirs et on s'attend donc également 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 littoral, 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 déchets 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* avait souscrit à une assurance-responsabilité pour 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 port de déchargement était sensiblement inférieure à la quantité transbordée à bord du navire dans le port de chargement.

Des cormorans mazoutés suite à un déversement d'hydrocarbures en décembre 2007, près de Caleta Córdova (Argentine), attendent d'être nettoyés



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 Secrétariat a été informé de ce sinistre en mai 2008. Le Fonds de 1992 a chargé un avocat argentin de suivre le procès qui s'est ouvert en Argentine à la suite du sinistre.

Procédures pénales

Suite à une ordonnance du tribunal, le *Presidente Illia* a été saisi à Campana en janvier 2008. Le navire a été immobilisé 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.

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, alors que le *Presidente Illia* chargeait du pétrole brut d'Escalante les 25 et 26 décembre 2007 à partir d'une bouée de chargement située au large de Caleta Córdoba, une quantité inconnue d'hydrocarbures avait pénétré, pendant l'opération de chargement, dans le système de ballastage en raison d'une défaillance du tuyautage de ballast et avait ensuite été déversée et 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 du navire et l'assureur maintiennent qu'il est 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, et par conséquent les hydrocarbures qui ont souillé la côte provenaient probablement d'une autre source. Ils affirment également que les déversements anonymes d'hydrocarbures sont fréquents à Caleta Córdoba et mettent en doute la validité de l'analyse effectuée par le laboratoire désigné par le tribunal.

Procédures civiles

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. 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 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. De plus, le tribunal a reconnu la qualité de demandeurs à 32 habitants de la région.

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.

En octobre 2008, le capitaine a présenté une argumentation en qualité de codéfendeur concernant la demande d'indemnisation déposée par la province de Chubut; il a également demandé que le tribunal convoque le Fonds de 1992. Les requérants étant d'accord, le tribunal a décidé d'appeler le Fonds de 1992 à intervenir dans la procédure et de suspendre l'action en attendant que soit notifié le Fonds de 1992. Une notification a été adressée officiellement au Fonds, à Londres, le 19 octobre 2009.

Sur la base des enquêtes menées par ses experts, le Fonds de 1992 a présenté une argumentation faisant valoir que l'origine la plus probable du déversement était le *Presidente Illia*.

Pour obtenir un accès rapide au dossier de la procédure pénale en vue de la préparation de la défense, le Fonds de 1992 a demandé au tribunal d'être autorisé à participer à la procédure pénale, ce qui lui a été refusé. Le Fonds de 1992 a fait appel de cette décision, mais en décembre 2009 l'appel a été rejeté.

Traitement des demandes d'indemnisation

En avril 2009, les 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.

Puisque la majorité des domaines d'activité économique de la zone touchée sont de nature artisanale, il existe peu de preuves documentaires permettant d'évaluer les pertes subies. Afin de surmonter cette difficulté, une série de réunions se sont tenues à Caleta Córdova 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

Au 2 septembre 2010, 170 demandes d'indemnisation, pour un montant total de \$AR41,5 millions, et une demande pour un montant de US\$126 617 avaient été déposées. Soixante-huit demandes ont été approuvées à hauteur de \$AR1,9 million et des versements provisoires ont été effectués par le Club à hauteur de \$AR484 000. Les demandes restantes sont en cours d'évaluation.

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

Quatre demandes au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde ont été reçues, dont deux émanant d'organisations de protection des animaux.

Les demandeurs du secteur de la pêche sont essentiellement des particuliers, notamment des pêcheurs pratiquant la pêche artisanale à pied ou à partir d'un bateau, des personnes assurant la transformation et la vente du poisson, tandis que d'autres achètent et revendent le poisson. Nombre de demandeurs exercent plus d'une de ces activités et travaillent collectivement. Trois demandes émanent des propriétaires d'usines de transformation du poisson et d'autres ont été soumises par les travailleurs occasionnels qu'ils emploient. Une autorité municipale a présenté une demande au titre de diverses dépenses encourues par suite du sinistre.

Les demandes provenant du secteur du tourisme émanent d'employés d'une épicerie, d'hôtels et d'un voyageur organisant notamment des excursions de pêche.

L'absence de documents à disposition pour aider les demandeurs à quantifier leurs pertes allonge inévitablement le temps nécessaire pour procéder à une évaluation des pertes. Dans ce contexte, le West of England Club a décidé de verser un montant provisoire de \$AR4 000 à chaque demandeur dont la demande est considérée comme recevable et correspond au moins à ce montant. Sur cette base, le Club a effectué en juin 2010 des versements provisoires pour un montant total de \$AR484 000 concernant 66 demandes émanant du secteur de la pêche et deux demandes du secteur du tourisme. Ces demandes sont actuellement en cours d'évaluation plus en détail, si bien que les demandeurs devraient recevoir dans un avenir proche le solde des paiements qui leur est dû.

Examen de la question par l'Administrateur

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 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.

Catégorie	Demandes soumises			Demandes approuvées		Indemnités payées par le Club	
	Demandes	Montant en \$AR	Montant en US\$	Demandes	Montant en \$AR	Demandes	Montant en \$AR
Mesures de nettoyage et de sauvegarde	4	526 470	126 617	0	0	0	0
Pêche	156	38 693 617	0	66	1 924 708	66	472 000
Divers	1	1 080 957	0	0	0	0	0
Tourisme	9	1 243 744	0	2	12 000	2	12 000
Total	170	41 544 788	126 617	68	1 936 708	68	484 000

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 lors d'opérations de déchargement dans le port de Dalhousie, dans la province de 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 les eaux du fleuve Restigouche 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 dans la zone portuaire par le terminal pétrolier. 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. 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 afin de protéger les oiseaux migrateurs qui viennent dans cette région au printemps. 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 les opérations de nettoyage étaient terminées 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.

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
1	Sinistre survenu en Allemagne	20.06.1996	Côte de la mer du Nord, Allemagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue
2	<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Îles d'Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
3	<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS
4	Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.09.1997	Essex, Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue
5	<i>Santa Anna</i>	01.01.1998	Devon, Royaume-Uni	Panama	17 134	10 196 280 DTS
6	<i>Milad 1</i>	05.03.1998	Bahreïn	Belize	801	<i>Non disponible</i>
7	<i>Mary Anne</i>	22.07.1999	Philippines	Philippines	465	3 millions de DTS
8	<i>Dolly</i>	05.11.1999	Martinique	République dominicaine	289	3 millions de DTS
9	<i>Erika</i>	12.12.1999	Bretagne, France	Malte	19 666	€12 843 484

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou les FIPOL	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Inconnue	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.
Rupture	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.
Échouement	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.
Inconnue	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	Il ne sera pas donné suite à cette demande.
Échouement	280	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la demande.
Avarie de coque	0	Mesures de sauvegarde avant déversement	35 145	
Naufrage	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la demande.
Naufrage	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.
Rupture	19 800	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages aux biens Frais liés au tourisme Manque à gagner	77 023 629	Total SA 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
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681	3 millions de DTS
11	<i>Slops</i>	15.06.2000	Pirée, Grèce	Grèce	10 815	8,2 millions de DTS
12	Sinistre survenu en Espagne	05.09.2000	Espagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue
13	Sinistre survenu en Suède	23.09.2000	Suède	Inconnu	Inconnue	Inconnue
14	<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou les FIPOL	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Naufrage	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. Puisque les Fonds sont susceptibles d'encourir, pour l'exécution de ce jugement, des frais qui dépasseraient les montants récupérés, ils ont suspendu l'exécution du jugement et passeront la dette par pertes et profits.
Incendie	1 000–2 500	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.
Inconnue	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	Les autorités espagnoles ont recouvré leurs coûts auprès de la source de pollution présumée.
Inconnue	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.
Échouement	7 000	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche <i>Indonésie</i> 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.

	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
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.03.2001	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions
16	<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS
17	Sinistre survenu en Guadeloupe	30.06.2002	Guadeloupe	Inconnu	Inconnue	Inconnue
18	Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.09.2002	Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue
19	<i>Prestige</i>	13.11.2002	Espagne	Bahamas	42 820	€2 777 986

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou les FIPOL	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Abordage	2 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Enlèvement des hydrocarbures Manque à gagner Frais liés à la pêche Suivi environnemental	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Naufrage	400	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	496 022	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50 % des montants versés.
Inconnue	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	Un navire pour marchandises diverses semble à l'origine du déversement. Le Fonds de 1992 ne sera donc pas appelé à verser des indemnités.
Inconnue	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	5 949	
Rupture	63 200	<i>Espagne</i> 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 <i>France</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Mariculture Ramassage de coquillages Bateaux de pêche Frais liés au tourisme Entreprises de transformation/vente du poisson Frais divers Gouvernement français <i>Portugal</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	82 812 138	Le propriétaire du navire a versé le montant de limitation, soit €2 777 986, auprès d'un tribunal espagnol compétent. Le Fonds de 1992 a versé €13 920 000 au Gouvernement espagnol, €523 243 à des demandeurs en Espagne, € millions à des demandeurs en France et €328 448 au Gouvernement portugais.

	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
20	<i>Spabunker IV</i>	21.01.2003	Espagne	Espagne	647	3 millions de DTS
21	Sinistre survenu au Bahreïn	15.03.2003	Bahreïn	Inconnu	Inconnue	Inconnue
22	<i>Buyang</i>	22.04.2003	Geoje, République de Corée	République de Corée	187	3 millions de DTS
23	<i>Hana</i>	13.05.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	196	3 millions de DTS
24	<i>Victoriya</i>	30.08.2003	Syzran, Fédération de Russie	Fédération de Russie	2 003	3 millions de DTS
25	<i>Duck Yang</i>	12.09.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	149	3 millions de DTS
26	<i>Kyung Won</i>	12.09.2003	Namhae, République de Corée	République de Corée	144	3 millions de DTS
27	<i>Jeong Yang</i>	23.12.2003	Yeosu, République de Corée	République de Corée	4 061	4 510 000 DTS
28	<i>N°11 Hae Woon</i>	22.07.2004	Geoje, République de Corée	République de Corée	110	4 510 000 DTS
29	<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.2005	Busan, République de Corée	République de Corée	161	4 510 000 DTS

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou les FIPOL	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Naufrage	Inconnu	<i>Espagne</i> Mesures de sauvegarde et enlèvement de l'épave Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde <i>Gibraltar</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	
Inconnue	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.
Échouement	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.
Abordage	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.
Incendie	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.
Naufrage	300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Manque à gagner	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Échouement	100	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	1 567 229	
Abordage	700	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages aux biens Études après déversement	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Abordage	12	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Abordage	37	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	1 164 982	Tous les litiges devant les tribunaux ont été finalisés en juillet 2010.

	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
30	<i>Solar 1</i>	11.08.2006	Détroit de Guimaras, Philippines	Philippines	998	4 510 000 DTS
31	<i>Shosei Maru</i>	28.11.2006	Mer intérieure de Seto, Japon	Japon	153	4 510 000 DTS
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
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
34	Sinistre survenu en Argentine (<i>Presidente Illia</i>)	26.12.2007	Caleta Córdova, Argentine	Argentine	35 995	24 067 845 DTS
35	<i>King Darwin</i>	27.09.2008	Port de Dalhousie, province du Nouveau-Brunswick, Canada	Canada	42 010	27 863 310 DTS

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Types de demandes au titre desquelles des indemnités ont été versées par l'assureur et/ou les FIPOL	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Naufrage	2 100	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme	6 491 622,97	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.
Abordage	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.
Rupture	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	
Abordage	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 KRW 2 194 milliards ont été déposées au nom de 126 331 demandeurs. D'autres demandes sont attendues. À ce jour l'assureur a versé des indemnités d'un montant de KRW 112 342 millions (£62,54 millions) et le Fonds de 1992 commencera à verser des indemnités dès que la limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile aura été atteinte.
Inconnue	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 devaient provenir d'une autre origine. Le Fonds de 1992 a toutefois mené des recherches et est parvenu à la conclusion que le déversement d'hydrocarbures provenait du <i>Presidente Illia</i> .
Déversement	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 aux invitations qui leur avaient été faites de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.

Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 a versé des indemnités s'élevant à FF8,2 millions ou €1,3 million (£955 000) au Gouvernement français, au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'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.

Actions en justice en Guadeloupe

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.

Actions en justice à Trinité-et-Tobago

En 2006, le Fonds a engagé, en concertation avec les avocats trinitadiens du Fonds, une procédure en référé devant la Haute Cour de Trinité-et-Tobago à l'encontre de l'assureur à Trinité-et-Tobago pour faire exécuter le jugement de la cour d'appel et a présenté une demande d'exécution sommaire du jugement.

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.

Crabe mazouté récupéré à la suite du sinistre du *Vistabella*, à Nevis (îles Vierges britanniques)



Aegean Sea

La cour d'appel a tenu des audiences en janvier et juillet 2010. Lors de l'audience de juillet 2010, la cour a déclaré qu'elle souhaitait entendre d'autres exposés des parties sur la question de savoir si, comme l'argumentait l'assureur, l'exécution de la décision irait à l'encontre d'une politique d'intérêt général. L'assureur a adressé ses conclusions écrites en août 2010. Le Fonds de 1971 a présenté sa réponse en septembre 2010.

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. 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 del Ferrol. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

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

Le montant maximum d'indemnisation à verser en ce qui concerne le sinistre de l'*Aegean Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS) converti en pesetas au taux de change appliqué au montant de limitation du propriétaire du navire se chiffre à Ptas 9 513 473 400 ou €57,2 millions.

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

Le navire-citerne *Aegean Sea* immatriculé en Grèce a brûlé pendant des heures après s'être échoué par gros temps à La Corogne (Espagne)



(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 milliards, soit €4 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 €8 386 172 correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24 411 208).

Évolution récente de la procédure civile

Six demandeurs des secteurs de la pêche et de la mariculture, à savoir un pêcheur en bateau, une association de mytiliculteurs et le propriétaire d'un étang de pisciculture, n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol sur le montant des pertes subies. Ces demandeurs 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

Entre octobre 2005 et mars 2007, le tribunal a statué sur les six demandes susmentionnées. Dans ses jugements, le tribunal a rejeté 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. Le Gouvernement espagnol, le Fonds de 1971 et l'un des demandeurs ont fait appel de ces jugements.

Jugements rendus par la cour d'appel

En septembre et en décembre 2006, la cour d'appel a rendu des 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, la cour 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'a pas été corrigé par le demandeur et, par conséquent, le tribunal de première instance a rendu une fin de non-recevoir. Le demandeur a fait appel de cette décision.

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 demandé à la cour de modifier sa décision.

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

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

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 avant juillet 2009, la cour avait rejeté la demande d'autorisation d'appel dans les trois affaires. L'entreprise de transformation du poisson a interjeté appel devant le Tribunal constitutionnel. Les jugements de la cour d'appel concernant le propriétaire du bateau de pêche et le pêcheur en bateau sont donc devenus définitifs.

S'agissant des procédures civiles, aucun fait nouveau n'est intervenu en 2010.

Évolution récente de la procédure pénale

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

En novembre 2007, le tribunal pénal de La Corogne a décidé de 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 € 709, plus intérêts.

S'agissant des procédures pénales, les tribunaux n'ont été saisis d'aucun fait nouveau en 2010.

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.

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	€97 570	€5 640
Pêcheur en bateau (oursins et poulpes)	€503 538	€6 128
Total	€ 640 793	€250 221

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 qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire, ni leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande porte sur une somme de Dr1 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 Dr1 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 Dr3 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.

Une audience s'est tenue en mars 2010 et le tribunal de Kalamata a décidé, en avril 2010, que le tribunal de Nafplion avait compétence pour statuer en matière de procédure de limitation et que cette procédure devrait donc être renvoyée à ce tribunal.

Compte tenu du montant total des demandes approuvées par le liquidateur (€2 125 755) et des intérêts qui s'y rapportent, il semble improbable que le montant final attribué dépassera le montant de limitation de €4,4 millions. Par ailleurs, il est très possible que le tribunal déclare forcloses toutes les demandes autres que celles déposées par le propriétaire du navire, son assureur et le propriétaire de l'installation piscicole, représentant environ un tiers du montant approuvé par le liquidateur. Toutefois, bien que sur la base des faits susmentionnés la probabilité que le Fonds doive verser des indemnités semble faible, 446 demandeurs ont formé un recours contre le rapport du liquidateur et le montant total des demandes n'a pas encore été évalué par le tribunal. Le Fonds continuera donc à suivre de près les actions en justice.

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 de 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.

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

Le tableau ci-dessous résume les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement.

Niveau des paiements

En août 2004, l'Administrateur a relevé à 100 % le niveau des paiements concernant ce sinistre. Il convient de se reporter aux pages 63 et 64 du Rapport annuel de 2008. Toutes les demandes réglées ont par conséquent été payées en totalité.

Demandes d'indemnisation déposées devant les tribunaux

Plusieurs demandes d'indemnisation importantes sont en instance devant les tribunaux vénézuéliens. La situation en ce qui concerne ces demandes est résumée dans le tableau à la page suivante.

Demandes déposées 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, à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club. Le Fonds de 1971 a été informé de cette procédure pénale et il a présenté des conclusions. L'évolution de cette action est décrite en détail dans la section ci-après sur les procédures pénales.

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

En juillet 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a réaffirmé la position du Fonds, 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 par conséquent de considérer ces demandes comme irrecevables.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 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 (bureau du procureur général) avait reconnu l'existence de cette situation de recoupement dans une note soumise en août 2001 aux avocats vénézuéliens du Fonds de 1971.

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

Demandeur	Catégorie	Montant du règlement Bs	Montant du règlement US\$
Petróleos de Venezuela SA (PDVSA)	Opérations de nettoyage		8 364 223
ICLAM ^{<6>}	Mesures de sauvegarde	70 675 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		16 033 389
Autres demandes d'indemnisation ^{<7>}	Dommage aux biens et manque à gagner	289 000 000	
Total		359 675 468	24 397 612

<6> Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo.

<7> Montants versés intégralement par l'assureur du propriétaire du navire à l'exception de la demande formée par Corpozulia, organisme de tourisme de la République du Venezuela.

pénal de Cabimas, ces actions ne pouvaient pas 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 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 à l'encontre du Fonds de 1971 étaient frappées de prescription.

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 agit 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 à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club pour un seul et même dommage, et les ayant abandonnées par la suite, ils 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 dommages qu'ils avaient subis mais aussi que les éléments de preuve fournis indiquaient que les dommages n'étaient pas imputables à la pollution. À la date d'octobre 2010, aucun fait nouveau n'était intervenu dans le cadre de ces demandes.

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 soutenu 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 emprisonnement d'un an et quatre mois. 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»^{<8>}. L'arrêt 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 devant la cour d'appel le dossier sur les procédures pénales contre le capitaine.

Dans un arrêt rendu 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 arrêt, 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. En octobre 2006, le procureur a demandé à la

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

<8> En droit vénézuélien, en cas de 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 général 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 agit en qualité de tribunal de première instance et son jugement est définitif.

Cour suprême (chambre constitutionnelle) de réviser l'arrêt 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 arrêt de mars 2007, la Cour suprême (chambre constitutionnelle) a décidé de casser l'arrêt de la cour d'appel et de renvoyer l'affaire devant la cour d'appel où une chambre différente prononcerait un nouvel arrêt. Dans son arrêt, la Cour suprême a indiqué que l'arrêt de la cour d'appel était contraire à la Constitution vénézuélienne étant donné que la cour d'appel ne s'était pas prononcée sur la demande d'indemnisation présentée par la République du Venezuela en vue d'obtenir réparation pour les dommages causés à l'État vénézuélien.

En février 2008, une chambre différente de la cour d'appel a rendu un nouvel arrêt 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 arrêt, 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 ni le propriétaire du navire et son assureur, ni le Fonds de 1971 n'ont été notifiés.

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 avancé les arguments suivants:

- Les demandes de la République du Venezuela étaient frappées de prescription à l'égard du Fonds de 1971.
- Toutes les demandes d'indemnisation recevables au titre de dommage par pollution avaient déjà été acquittées par le Club et le Fonds.

- La demande de la République du Venezuela n'était pas recevable au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et le dommage invoqué n'était pas prouvé.

Dans un jugement rendu en février 2010, le tribunal pénal de première instance de Maracaibo a établi qu'il ressortait de la procédure pénale que les responsabilités civiles du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club étaient engagées, et il les a condamnés à verser à l'État vénézuélien la somme demandée, à savoir US\$60 250 396.

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait appel de ce jugement. Bien qu'il n'ait pas reçu notification du jugement, le Fonds de 1971 a également interjeté appel. La cour d'appel de Maracaibo devrait rendre son arrêt dans un proche avenir.

Tentatives de règlement des questions en souffrance

À la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, la délégation vénézuélienne a prié le Conseil d'administration d'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 que le fait de régler les questions en souffrance 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.

Depuis octobre 2005, plusieurs rencontres et débats ont réuni la délégation vénézuélienne et le Fonds de 1971. Pendant cette période, le Fonds de 1971 a également tenu des réunions et des débats 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 à Caracas une réunion entre les diverses parties intéressées, dont des représentants du Gouvernement vénézuélien. Cette réunion, à laquelle le Fonds de 1971 était représenté par ses avocats vénézuéliens, avait pour but d'informer les diverses parties de la situation actuelle concernant les demandes d'indemnisation non réglées.

Le littoral du golfe du Venezuela après le sinistre du *Nissos Amorgos*



En juin 2006, les représentants de la délégation vénézuélienne et du Fonds de 1971 se sont réunis à Londres. 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. En septembre 2006, à l'occasion d'entretiens avec la délégation vénézuélienne, 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 rencontré au Ministère des affaires étrangères les représentants du Ministère des affaires étrangères, du Ministère de l'environnement, du ministère public, du bureau du procureur général et de l'Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos (Institut national des espaces aquatiques). Lors de cette 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* allait très probablement retarder considérablement la liquidation du Fonds de 1971. Cette délégation a demandé si l'on avait une idée du moment où une décision pourrait être rendue. Elle 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 ne serait pas possible d'arriver à un compromis, en particulier de la part du Gouvernement vénézuélien.

La délégation vénézuélienne a répondu au Conseil qu'il était impossible de donner une indication du temps que prendrait l'achèvement de la procédure judiciaire, mais elle a indiqué qu'elle informerait le Fonds de 1971 de tout fait nouveau.

Le Président a invité la délégation vénézuélienne à porter les préoccupations du Conseil d'administration à l'attention des autorités vénézuéliennes concernées de sorte que les questions en souffrance soient réglées le plus rapidement possible.

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

À cette réunion, les représentants du Ministère des affaires étrangères se sont étonnés que la Procuraduría n'ait pas retiré sa demande déposée au nom de la République du Venezuela. Il a été proposé que le Ministère des affaires étrangères organise une réunion avec 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, 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 rencontres pendant le séjour des représentants du Fonds de 1971 à Caracas, mais plus tard, en décembre 2008, une réunion a eu lieu uniquement avec les représentants du Ministère des affaires étrangères. 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, dès qu'ils auraient reçu des instructions du Ministre, ils convieraient toutes les parties intéressées à une réunion à laquelle le Fonds de 1971 serait invité.

En octobre 2010, il a été pris note du fait qu'aucun élément nouveau n'était intervenu dans cette affaire depuis décembre 2008.

Plate Princess

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 et mélangées à l'eau de ballast propre lors de la vidange en cours.

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

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. 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 le rivage d'une zone inhabitée. Aucune pêcherie ou autres ressources économiques ne semblent avoir été polluées ou touchées.

En juin 1997, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a estimé que, s'il se confirmait que le produit déversé était le même brut Lagotreco qui était chargé à bord du *Plate Princess*, il semblerait alors que les hydrocarbures qui s'étaient apparemment infiltrés dans les citernes à ballast 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.

Procédures en limitation

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

En 1997, une garantie bancaire pour ce montant a été fournie au tribunal pénal de Cabimas. Dans son jugement rendu en février 2009, le tribunal maritime de première instance de Caracas a décidé que le propriétaire du navire était habilité, en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à limiter sa responsabilité à la somme de BsF2,8 millions correspondant au montant de la garantie bancaire fournie. Cette décision a été confirmée par la cour d'appel maritime en septembre 2009, et la Cour suprême du Venezuela en 2010.

Demandes d'indemnisation présentées par FETRAPESCA

Procédures pénales

En juin 1997, le syndicat de pêcheurs FETRAPESCA a déposé une demande d'indemnisation devant le tribunal pénal de Caracas, au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, réclamant

un montant estimatif de US\$10 060 par bateau, soit un montant total de US\$17 millions. La demande concernait les dommages qui auraient été subis par les bateaux de pêche, filets et pour le manque à gagner. En octobre 2010, aucun élément nouveau n'était intervenu dans le cadre de cette demande.

Procédures civiles

En juin 1997, FETRAPESCA a aussi présenté une demande d'indemnisation à l'encontre du propriétaire et du capitaine du *Plate Princess* devant le tribunal civil de Caracas pour un montant estimatif de US\$10 millions. La demande concerne le manque à gagner pour les pêcheurs causé par le déversement.

Aucun fait nouveau n'est intervenu en ce qui concerne cette demande entre 1997 et octobre 2005, lorsque le Fonds de 1971 a été officiellement informé, par voie diplomatique, de la demande d'indemnisation présentée au tribunal civil de Caracas.

En décembre 2006, la demande 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 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 FETRAPESCA et ordonné le paiement des dommages subis par le demandeur qui seraient évalués par un expert auprès des tribunaux. 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 au tribunal civil de Caracas contre le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimatif de US\$20 millions, plus les dépens.

Aucun fait nouveau n'a été enregistré dans le cadre de cette demande entre 1997 et décembre 2006, date de son transfert 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 et du capitaine du *Plate Princess* ainsi que du Fonds de 1971. La demande modifiée, dont le montant total s'élève désormais à BsF53,5 millions, est présentée au titre des dommages causés aux bateaux et aux filets de pêche de

quelque 650 pêcheurs, et du manque à gagner subi pendant une période de six mois. Le tribunal maritime de Caracas a accepté 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 le droit procédural vénézuélien, 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 assigné 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 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 à copier, ce qui dépassait les moyens du tribunal maritime qui a donc sous-traité cette tâche. 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.

Le rapport des experts du Fonds de 1971 a été présenté au tribunal maritime en novembre 2008, lequel 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 avait 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 l'examinent. Le pourvoi a été rejeté.

La principale audience concernant la demande s'est tenue en janvier 2009 et le tribunal a fait connaître sa décision en février 2009. Dans celle-ci, il acceptait la demande du Sindicato Miranda et ordonnait au capitaine, au propriétaire et au Fonds de 1971 d'indemniser le demandeur pour les dommages subis qui seraient évalués par un expert judiciaire, y compris les intérêts courus entre la date du sinistre et celle de l'exécution du jugement. Dans sa décision, le tribunal a également rejeté les allégations de fraude présentées par le Fonds.

Le capitaine et le propriétaire du navire ainsi que le Fonds de 1971 ont fait appel du jugement auprès de la cour d'appel maritime de Caracas. Le capitaine a également déposé des conclusions arguant de l'absence de 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, ordonnant aux défendeurs de verser aux demandeurs un montant d'indemnisation qui serait fixé par 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 assigné en tant que partie à l'action intentée par les victimes à l'encontre du propriétaire du navire car il ne représentait qu'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, si un recours est formé contre le propriétaire du navire dans le délai imparti, comme cela a été le cas en l'occurrence, la demande d'indemnisation ne peut être prescrite. La cour a fait observer que le Sindicato Miranda avait ouvert une action en justice à l'encontre du propriétaire du navire en juillet 1997, 38 jours après le déversement d'hydrocarbures, et qu'il avait par conséquent exercé ses droits légaux, lesquels devaient donc être protégés;
- la cour a également souligné que l'action intentée par les victimes avait été notifiée au Fonds dans les délais nécessaires, conformément aux dispositions des articles 6 et 7 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Elle 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 exécutoire à l'égard du 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 visant à porter préjudice aux intérêts de pêcheurs pauvres.

En novembre 2009, le Fonds de 1971 s'est pourvu en appel devant la Cour suprême de cassation. Le propriétaire et le capitaine du *Plate Princess* se sont aussi pourvus en appel.

Cour suprême de cassation du Venezuela

En octobre 2010, la Cour suprême a rejeté le pourvoi du capitaine, du propriétaire du navire et du Fonds de 1971. Le Fonds de 1971 procède actuellement à l'analyse du jugement.

Analyse de l'arrêt de la cour d'appel maritime

Du point de vue du Fonds de 1971, les trois questions essentielles traitées dans l'arrêt de la cour d'appel maritime sont les suivantes: la prescription, le lien de causalité et la falsification des éléments de preuve relatifs au montant du manque à gagner. La présente section résume les conclusions de la cour en ce qui concerne ces trois questions.

Prescription

Le Fonds de 1971 a été informé, une première fois, de la demande d'indemnisation en octobre 2005, plus de huit ans après le déversement et, à nouveau, en mars 2007, près de 10 ans après le sinistre. Dans sa défense, le Fonds de 1971 a fait valoir que, comme les deux notifications avaient été faites plus de trois ans après la survenue du dommage et qu'aucune action en justice n'avait été intentée à l'encontre du Fonds de 1971 dans les six ans à compter de la date à laquelle s'était produit l'événement, la demande était frappée de prescription conformément aux articles 7.6 et 6 respectivement de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

La cour d'appel maritime a rejeté l'argument sur la base, notamment, des motifs suivants:

- L'arrêt de la cour, définitif et exécutoire, s'impose pleinement et totalement au Fonds de 1971 si une action en justice est introduite contre le propriétaire du navire dans les trois ans après la date à laquelle le dommage s'est produit, et que le Fonds est informé conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. On peut donc en déduire que, selon l'interprétation faite par la cour d'appel maritime de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, il suffit d'adresser une notification au Fonds de 1971, même après le délai de trois ans qui y est stipulé, pour empêcher que la demande ne soit frappée de prescription.
- L'article 7.6 de la Convention portant création du Fonds ne mentionne pas les victimes d'un déversement d'hydrocarbures, contraintes d'introduire une action contre le Fonds de 1971, le plaçant dans une situation qui lui donnerait le statut de défendeur. Au lieu de cela, l'article prévoit la possibilité que le Fonds de 1971 soit assigné, par le biais d'une simple notification, en tant que tierce partie à une procédure où le propriétaire du navire et/ou son garant sont les défendeurs.
- La cour d'appel maritime a suivi les arguments du plaignant concernant l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui est cité comme suit:

'Si la victime a exercé son droit [d'intenter une action en justice contre le propriétaire du navire] dans les trois ans, il est logique de conclure que l'action ne peut être frappée de prescription, puisqu'une procédure a été engagée; c'est-à-dire que la victime avait déjà saisi la justice et demandé la protection de ses droits. Cependant, si la victime n'avait pas informé le Fonds dans les trois ans, conformément à ce que dit l'auteur de la règle, la prescription de l'action jouerait, ce qui n'est pas logique, étant donné [puisque] que la victime avait déjà formé un recours et demandé la protection de l'État, la prescription n'aurait pu jouer'.

- La demande n'est pas frappée de prescription puisque le plaignant avait intenté une action contre le propriétaire du navire le 4 juillet 1997, c'est-à-dire 38 jours après le déversement.
- L'assignation adressée au Fonds de 1971 n'avait pas pour objet d'empêcher la prescription de la demande puisque l'action judiciaire introduite le 4 juillet 1997 l'avait déjà rendue effective. Elle visait à laisser au Fonds de 1971 suffisamment de temps pour intervenir dans la procédure, ainsi qu'il l'a fait, afin que la décision définitive rendue par la cour s'impose, pleinement et totalement, au Fonds de 1971.

Lien de causalité

La cour d'appel maritime a confirmé qu'il existait un lien de causalité entre les dommages subis par les pêcheurs et le déversement provenant du *Plate Princess*, pour les motifs ci-après:

- Le navire avait été à l'origine du déversement.
- Le syndicat des pêcheurs avait déposé une plainte auprès du Ministère de l'énergie et des mines, le jour suivant le sinistre.
- La presse locale avait relaté que les hydrocarbures déversés avaient touché les coques et équipements de plus de 700 bateaux.
- Une inspection, réalisée conjointement par le Ministère de l'énergie et des mines, le Ministère de l'agriculture et les demandeurs, avait conclu que les bateaux, filets et moteurs étaient souillés.
- Aucun élément n'avait été présenté indiquant que d'autres déversements s'étaient produits à ce moment-là, qui auraient pu avoir causé les dommages.
- Le propriétaire du navire avait fourni une garantie bancaire afin de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.
- Le Fonds de 1971 avait mentionné le déversement dans son Rapport annuel de 1997.

Preuve du montant du manque à gagner – documents falsifiés

La cour d'appel maritime a accepté quelque 200 liasses de factures comme éléments de preuve valables. Ces factures ont été formellement reconnues par les témoins lors de l'audience devant le tribunal maritime de première instance. La cour d'appel maritime n'a pas accordé de valeur aux déclarations faites par

les témoins au cours de l'interrogatoire contradictoire lors de l'audience de première instance, selon lesquelles les factures, bien qu'antidatées, avaient été en fait rédigées après le sinistre.

La cour d'appel maritime a rejeté quelque 260 liasses de factures au motif qu'elles n'avaient pas été formellement reconnues par les témoins.

Les informations contenues dans les 200 liasses de factures acceptées par la cour d'appel maritime en tant qu'éléments de preuve valables du manque à gagner ont été utilisées dans l'arrêt pour déterminer la méthode et les valeurs à appliquer pour l'évaluation des pertes qui devait être réalisée par les experts nommés ultérieurement par la cour.

Examen de l'arrêt de la cour d'appel maritime à la session d'octobre 2010 du Conseil d'administration du Fonds de 1971

À la session d'octobre 2010 du Conseil d'administration, l'Administrateur a présenté un document dans lequel il commente les trois questions essentielles qui ont été traitées dans l'arrêt de la cour d'appel maritime et sur le caractère contraignant de cet arrêt. Le document contient les informations suivantes communiquées au Conseil d'administration par l'Administrateur:

Prescription

L'Administrateur partage le point de vue du Conseil d'administration du Fonds de 1971, selon lequel les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Plate Princess* sont prescrites puisque, même si l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds stipule simplement qu'une action doit être intentée ou une notification faite en application de l'article 7.6 dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage s'est produit sans préciser à l'encontre de qui l'action doit être intentée ni à qui la notification doit être adressée, l'article 7.6 stipule que la notification doit être faite au Fonds ce qui, de l'avis de l'Administrateur, ne laisse aucun doute sur le fait que la notification tout comme l'action visées à l'article 6.1 doivent renvoyer au Fonds de 1971.

Étant donné que le Fonds de 1971 n'a pas été informé en bonne et due forme, conformément aux prescriptions du droit vénézuélien, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu et qu'il n'a pas été intenté d'action à son encontre dans les six ans, l'Administrateur pense que la demande d'indemnisation est clairement frappée de prescription.

Pour un complément d'information sur la question de la prescription, se reporter au Rapport annuel de 2009 (pages 62 et 63).

Lien de causalité

En ce qui concerne la question du lien de causalité, l'Administrateur estime dans son exposé et bien qu'il appartienne aux tribunaux nationaux de décider en ultime ressort si le lien de causalité entre les dommages subis et la pollution est raisonnablement étroit, que les arguments avancés dans l'arrêt de la cour d'appel maritime manquent de solidité et ne permettent pas d'établir, en l'occurrence, l'existence d'un lien de causalité.

Preuve du montant du manque à gagner – documents falsifiés

Dans son document présenté au Conseil d'administration, l'Administrateur trouve particulièrement préoccupant que, dans son arrêt, la cour d'appel maritime accepte des pièces réputées non sincères et falsifiées, qui ont été soumises à l'appui de la demande d'indemnisation afin d'obtenir réparation du propriétaire du navire, de son assureur et du Fonds de 1971. Il pense que si d'autres tribunaux nationaux devaient adopter pareille ligne de conduite, le régime international d'indemnisation ne fonctionnerait pas comme il le devrait et aurait des difficultés à perdurer.

Reconnaissance du caractère exécutoire du jugement devenu définitif (article 8, Convention de 1971 portant création du Fonds et article X, Convention de 1969 sur la responsabilité civile)

En ce qui concerne la question de la reconnaissance du caractère exécutoire du jugement devenu définitif, l'Administrateur note que l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds stipule que:

' ..., tout jugement rendu contre le Fonds par un tribunal compétent en vertu de l'article 7, paragraphes 1 et 3 ..., est reconnu exécutoire dans tout État contractant aux conditions prévues à l'article X de la Convention [de 1969] sur la responsabilité [civile].'

L'article X.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile stipule que:

'Tout jugement d'un tribunal compétent en vertu de l'article IX, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire, est reconnu dans tout autre État contractant, sauf:

- a. si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b. si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.'

L'Administrateur considère que le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1971 n'ont pas été avertis dans des délais raisonnables et qu'ils n'ont pas été en mesure de présenter leur défense, faisant observer que, lorsque la première demande d'indemnisation a été déposée à l'encontre du capitaine et du propriétaire du *Plate Princess* en juillet 1997, le montant des pertes n'avait pas été précisé et qu'une somme provisoire de US\$20 millions était mentionnée dans la demande. Peu de temps après le déversement, le Fonds de 1971 avait engagé un expert qui s'était rendu sur le terminal où le sinistre s'était produit. L'expert avait indiqué au Fonds de 1971 qu'il avait été incapable d'établir que des pertes avaient été occasionnées par le déversement.

L'Administrateur relève par ailleurs que, dans son arrêt, la cour d'appel maritime a attiré l'attention sur des articles de la presse locale décrivant les dommages et les inspections en cours, laissant entendre que les experts du Fonds de 1971 auraient dû lire ces

articles et assister aux inspections. L'Administrateur considère que cette suggestion n'est pas raisonnable car on ne doit pas être fondé à penser que le Fonds de 1971 diligente des experts pour prendre part à des inspections sur la base d'articles de presse, pas plus que ses experts n'ont de raison de réagir à ces articles. L'Administrateur note que, malgré la présence d'experts et de membres du Secrétariat du Fonds de 1971 au Venezuela en 1997, et l'ouverture d'un bureau des demandes d'indemnisation à Maracaibo en relation avec le sinistre du *Nissos Amorgos*, ni le Fonds de 1971 ni ses experts n'ont été informés que des inspections de bateaux et d'équipements de pêche endommagés devaient avoir lieu en rapport avec le sinistre du *Plate Princess*. Si le Fonds de 1971 ou ses experts en avaient été informés, ces derniers n'auraient pas manqué d'y assister.

L'Administrateur note d'ailleurs que le Fonds de 1971 n'a pas eu en sa possession d'éléments indiquant la nature et l'importance des dommages et pertes allégués jusqu'en avril 2008, date à laquelle la demande d'indemnisation modifiée a été soumise au tribunal maritime de première instance. À cette date, le Fonds n'avait plus la possibilité d'enquêter utilement sur les dommages qui auraient été subis, décrits dans la demande modifiée. Quand cette demande a été présentée en avril 2008, la seule façon pour le Fonds de 1971 de pouvoir évaluer l'importance des pertes aurait été d'analyser les pièces présentées par les demandeurs. Toutefois, ces pièces n'ont pas été fournies avant que le mémoire de défense ne doive être remis à la cour.

Pour les raisons mentionnées plus haut, l'Administrateur estime que le Fonds de 1971 n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

À la session d'octobre 2009 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, l'Administrateur a estimé que, si les tribunaux vénézuéliens devaient prononcer un jugement définitif contre le Fonds, celui-ci serait tenu, en application de l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de respecter les dispositions du jugement.

Toutefois, après avoir revu l'arrêt de la cour d'appel maritime, l'Administrateur pense que la dérogation prévue à l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pourrait être applicable, auquel cas, un jugement devenu définitif ne s'imposerait peut-être pas au Fonds de 1971.

Session d'octobre 2010 du Conseil d'administration du Fonds de 1971

Après que l'Administrateur a présenté son document à la session d'octobre 2010 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, la délégation vénézuélienne a fait une déclaration selon laquelle un recours déposé en 1997 avait interrompu le cours

de la prescription. Dans le cadre de cette action, il avait été demandé de notifier le Fonds. La délégation a donc fait valoir que le Fonds de 1971 avait alors été informé par le biais des mêmes documents relatifs au *Plate Princess* qui avaient été présentés aux précédentes sessions du Conseil d'administration du Fonds de 1971.

La délégation vénézuélienne a déclaré que, par la suite, les avocats du propriétaire du navire ont cherché à retirer la garantie bancaire limitant la responsabilité du propriétaire du navire et requis un 'avocamiento'^{<9>}. Cet 'avocamiento' a amené la Cour suprême de justice à s'interroger sur l'opportunité de maintenir ou non la garantie bancaire. La délégation vénézuélienne a en outre indiqué que la question de la garantie bancaire avait été définitivement tranchée en 2005, ce qui explique pourquoi le Fonds n'a été informé qu'après cette date. Toutefois, selon cette délégation, il avait déjà été informé en 1997.

En ce qui concerne les observations de l'Administrateur concernant les documents falsifiés, la délégation vénézuélienne estime qu'il appartient à la justice de décider si ces documents sont ou non entachés de fraude et que, par trois fois déjà, les tribunaux vénézuéliens avaient décidé qu'ils étaient authentiques.

Faisant suite à la proposition de la délégation vénézuélienne de soumettre un document officiel pour examen à la prochaine réunion du Conseil d'administration du Fonds de 1971, plusieurs délégations ont demandé à celle-ci de fournir un document détaillé, rappelant que cela avait déjà été promis à plusieurs reprises. Ces délégations pensent qu'il est important que la délégation vénézuélienne signifie officiellement sa position par écrit.

Plusieurs délégations ont fait valoir que, eu égard au fait que le Fonds de 1971 n'avait pas été assigné comme défendeur dans les demandes d'indemnisation présentées par FETRAPESCA et le Sindicato Miranda, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 était confronté à la difficile décision de savoir s'il fallait donner ordre au Secrétariat d'indemniser conformément au jugement définitif d'un tribunal compétent ou invoquer l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et l'article X.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a donné pour instruction au Secrétariat d'examiner l'arrêt de la Cour suprême et, le cas échéant, de se pourvoir en appel auprès de la Cour constitutionnelle. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a par ailleurs chargé le Secrétariat de fournir l'analyse de la décision de la Cour suprême à sa prochaine session, et de ne prendre aucune autre mesure sans instruction supplémentaire de la part du Conseil d'administration.

<9> En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence ('avocamiento') et statuer sur le fond. Ces circonstances exceptionnelles sont définies comme étant réunies lorsque l' 'intérêt public et l'ordre social' sont directement en cause ou lorsqu'il est nécessaire de rétablir l'ordre dans la procédure judiciaire en raison de l'importance particulière de l'affaire. S'il est donné suite à la demande d' 'avocamiento', la Cour suprême agit en qualité de tribunal de première instance et son jugement sera définitif.

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 combustible se sont déversées. L'*Orapin Global*, qui effectuait un voyage sur ballast, n'a rien déversé. Dans un premier temps, les hydrocarbures déversés ont atteint les eaux de Singapour et quelques îles situées au sud de Singapour mais, par la suite, des nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997, les hydrocarbures ont souillé par endroits la côte malaisienne de la province de Selangor sur 40 kilomètres.

À la date du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

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 a informé le Fonds en 2003 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 et le UK Club a informé le Fonds de 1971 en août 2010 qu'il y avait eu désistement de l'action engagée contre le Fonds à Londres. Cette affaire est donc maintenant classée.

Le navire-citerne *Evoikos*, à l'ancre près de l'île de Sentosa (Singapour), a été endommagé à la suite d'une collision avec un autre navire-citerne



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 partie 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 communications 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 obtiendraient un jugement favorable contre la personne en question et que celle-ci ne serait probablement pas autorisée à limiter sa responsabilité. Il a été noté par ailleurs que les avocats des 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 disposait 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.

Vue aérienne de la zone touchée à la suite du sinistre de l'*Al Jaziah 1* (Émirats arabes unis)



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 récursoire 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 étaient arrivées à expiration; et
- 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 demandé que le tribunal exécute ce jugement, et à une audience de juillet 2008, l'huissier du tribunal a fait savoir aux avocats des Fonds que le propriétaire du navire éprouvait 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 fait savoir aux Fonds qu'ils se trouveraient alors en concurrence avec d'autres créanciers et qu'une somme mensuelle serait déterminée pour être distribuée 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 des Fonds de 1971 et 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 ont autorisé 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 devraient alors passer la dette par pertes et profits.

En novembre 2009, les Fonds ont chargé les avocats des Émirats arabes unis d'interjeter appel de la décision du juge de l'exécution. Toutefois, cet appel a été rejeté: par conséquent, les

Fonds peuvent seulement essayer de recouvrer les montants dus par l'intermédiaire des services nationaux des Émirats arabes unis, tout comme les autres créanciers.

Selon les avocats des Fonds, il pourrait s'écouler un certain temps avant que les services nationaux des Émirats parviennent à une décision sur la distribution des actifs du propriétaire du navire et même lorsque la décision aura été prise, il est possible que les montants éventuellement récupérés par les Fonds n'atteignent, dans le meilleur des cas, qu'entre Dh 2 000 et Dh 3 000 par mois. Les Fonds devraient entre-temps maintenir les services de leurs avocats afin qu'ils s'occupent des paiements.

À la lumière des conseils des avocats des Fonds aux Émirats arabes unis, l'Administrateur estime que de nombreuses années s'écouleraient avant qu'un montant notable ne soit récupéré et qu'il est clair que les frais encourus par les Fonds pour l'exécution de ce jugement dépasseront le montant récupéré. Conformément aux décisions prises en octobre 2009 par les organes directeurs, l'Administrateur a décidé, en septembre 2010, d'arrêter l'exécution de ce jugement et de passer la dette par pertes et profits.

Fonds de 1971: Résumé des sinistres

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
1	<i>Irving Whale</i>	07.09.1970	Golfe du Saint-Laurent, Canada	Canada	2 261	Inconnue
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.02.1979	Ventspils, URSS	URSS	27 694	R2 431 584
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.03.1979	Bisan Seto, Japon	Japon	997	¥37 710 340
4	<i>Tarpenbek</i>	21.06.1979	Selsey Bill, Royaume-Uni	Allemagne	999	£63 356
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	08.12.1979	Mebaru, Japon	Japon	19	¥845 480
6	<i>Showa Maru</i>	09.01.1980	Détroit de Naruto, Japon	Japon	199	¥8 123 140
7	<i>Unsei Maru</i>	09.01.1980	Akune, Japon	Japon	99	¥3 143 180
8	<i>Tanio</i>	07.03.1980	Bretagne, France	Madagascar	18 048	FF11 833 718
9	<i>Furenäs</i>	03.06.1980	Oresund, Suède	Suède	999	SKr612 443

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Naufrage	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.
Échouement	5 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	9 247 068	
Abordage	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.
Abordage	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	363 550	
Naufrage	10		21 138	
Abordage	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.
Abordage	<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.
Rupture	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.
Abordage	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	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
10	<i>Hosei Maru</i>	21.08.1980	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	07.01.1981	Dalarö, Suède	URSS	27 706	SKr23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.1981	Karatsu, Japon	Japon	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.1981	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	R1 350 324
14	<i>Ondina</i>	03.03.1982	Hambourg, Allemagne	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.03.1982	Île de Takashima, Japon	Japon	161	¥6 304 300
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	03.04.1982	Baie de Tachibana, Japon	Japon	499	¥20 844 440
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	01.12.1982	Ishinomaki, Japon	Japon	107	¥4 271 560
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.06.1983	Ichikawa, Japon	Japon	48	¥1 880 940
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.08.1983	Karakuwazaki, Japon	Japon	999	¥39 445 920
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.1983	Nagoya, Japon	Japon	82	¥3 091 660
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.08.1984	Osaka, Japon	Japon	38	¥964 800

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Abordage	270	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	443 505	¥18 221 905 recouverts par voie de recours.
Échouement	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.
Échouement	10	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	17 608	
Échouement	>16 000	Prise en charge financière	326 509	
Déversement	200–300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	3 004 900	
Échouement	20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	234 706	
Abordage	85	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	1 058 460	
Naufrage	33	Prise en charge financière	1 587	
Déversement	3,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	4 836	
Abordage	357	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	113 465	¥14 843 746 recouverts par voie de recours.
Abordage	49	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	92 098	¥8 994 083 recouverts par voie de recours.
Naufrage	30	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	55 036	

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
22	<i>Koho Maru N°3</i>	05.11.1984	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	05.03.1985	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320
24	<i>Patmos</i>	21.03.1985	Détroit de Messine, Italie	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650
25	<i>Jan</i>	02.08.1985	Aalborg, Danemark	Allemagne	1 400	DKr1 576 170
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.1985	Umm al Qaiwain, Émirats arabes unis	Panama	2 621	US\$364 182
27	<i>Brady Maria</i>	03.01.1986	Estuaire de l'Elbe, Allemagne	Panama	996	DM324 629
28	<i>Take Maru N°6</i>	09.01.1986	Sakai-Senboku, Japon	Japon	83	¥3 876 800
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.1986	Alger, Algérie	Algérie	1 576	DA1 175 064
30	<i>Thuntank 5</i>	21.12.1986	Gävle, Suède	Suède	2 866	SKr2 741 746
31	<i>Antonio Gramsci</i>	06.02.1987	Borgå, Finlande	URSS	27 706	R2 431 854
32	<i>Southern Eagle</i>	15.06.1987	Sada Misaki, Japon	Panama	4 461	¥93 874 528
33	<i>El Hani</i>	22.07.1987	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Échouement	20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	299 966	
Abordage	80	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	83 384	¥8 866 222 recouverts par voie de recours.
Abordage	700	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Sauvetage Dommages à l'environnement marin	Néant	
Échouement	300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	827 518	
Erreur de transbordement des hydrocarbures	Inconnu	Frais liés à la pêche Dommages à l'environnement	Néant	
Abordage	200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	1 106 289	DM333 027 recouverts par voie de recours.
Déversement d'hydrocarbures	0,1	Prise en charge financière	Néant	
Déversement	15	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Préjudice économique Prise en charge financière	222 949	
Échouement	150–200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	2 364 575	
Échouement	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 de ce Fonds à la date du sinistre.
Abordage	15	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	Néant	
Échouement	3 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
34 <i>Akari</i>	25.08.1987	Dubai, Émirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800
35 <i>Tolmiros</i>	11.09.1987	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 millions
36 <i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.1987	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000
37 <i>Amazzone</i>	31.01.1988	Bretagne, France	Italie	18 325	FF13 860 369
38 <i>Taiyo Maru N°13</i>	12.03.1988	Yokohama, Japon	Japon	86	¥2 476 800
39 <i>Czantoria</i>	08.05.1988	Saint-Romuald, Canada	Canada	81 197	Inconnue
40 <i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.1988	Kyoga Misaki, Japon	Japon	480	¥17 015 040
41 <i>Nestucca</i>	23.12.1988	Île de Vancouver, Canada	États-Unis d'Amérique	1 612	Inconnue
42 <i>Fukkol Maru N°12</i>	15.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	94	¥2 198 400
43 <i>Tsubame Maru N°58</i>	18.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	74	¥2 971 520
44 <i>Tsubame Maru N°16</i>	15.06.1989	Kushiro, Japon	Japon	56	¥1 613 120
45 <i>Kifuku Maru N°103</i>	28.06.1989	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040
46 <i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.07.1989	Hamilton, Canada	Libéria	2 829	\$Can473 766

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Incendie	1 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	240 351	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.
Inconnue	200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	
Erreur de manipulation de la cargaison	25	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	8 786	
Citernes endommagées par la tempête	2 000	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	164 724	FF1 000 000 recouverts auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
Déversement	6	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	29 999	
Heurt d'un quai	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.
Naufrage	1 100	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	1 904 632	
Abordage	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.
Débordement d'un tuyau d'approvisionnement	0,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	4 317	
Erreur de transbordement des hydrocarbures	7	Dommages aux biens Prise en charge financière	77 256	
Déversement	Inconnu	Dommages aux biens Prise en charge financière	2 582	
Erreur de manipulation de la cargaison	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	36 113	
Débordement pendant le déchargement	250	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.1989	Yaizu, Japon	Japon	174	¥4 199 680
48	<i>Daito Maru N°3</i>	05.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.04.1990	Osaka, Japon	Japon	121	¥3 476 160
50	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	199	¥5 352 000
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.05.1990	Karlskrona, Suède	URSS	3 566	SKr3 205 204
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.07.1990	Kobe, Japon	Japon	31	¥803 200
53	<i>Bonito</i>	12.10.1990	Tamise, Royaume-Uni	Suède	2 866	£241 000
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.1990	Île d'Anticosti, Canada	Îles Caïmans	5 999	\$Can1 182 617
55	<i>Portfield</i>	05.11.1990	Pembroke, Pays de Galles, Royaume-Uni	Royaume-Uni	481	£39 970

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Erreur de manipulation de la cargaison	0,2	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	12 748	
Erreur de manipulation de la cargaison	3	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	36 679	
Abordage	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.
Débordement pendant l'approvisionnement	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	5 843	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
Abordage	800	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	1 523 103	
Erreur de manipulation de la cargaison	Inconnu	Dommages aux biens Prise en charge financière	5 093	
Erreur de manipulation de la cargaison	20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	
Échouement	185	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	6 151 887	
Naufrage	110	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	276 671	

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
56	<i>Vistabella</i>	07.03.1991	Caraïbes, îles Vierges britanniques	Trinité-et-Tobago	1 090	€358 865
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	05.04.1991	Île d'Okushiri, Japon	Japon	209	¥3 523 520
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.04.1991	Livourne, Italie	Italie	98 544	Lit 22 525 millions
59	<i>Haven</i>	11.04.1991	Gênes, Italie	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.04.1991	Nomazaki, Japon	Japon	499	¥14 660 480
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.1991	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Nauffrage	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 en faveur du Fonds, lui octroyant € 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.
Échouement	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	31 844	
Abordage	2 000	Prise en charge financière	635 290	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Incendie et explosion	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, le 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 émanant d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.
Abordage	25	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	396 184	
Abordage	5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	11 264	¥650 522 recouvrés par voie de recours.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
62 <i>Fukkol Maru N°12</i>	09.06.1992	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400
63 <i>Aegean Sea</i>	03.12.1992	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Ptas 1 121 219 450
64 <i>Braer</i>	05.01.1993	Shetland, Royaume-Uni	Libéria	44 989	£4 883 840
65 <i>Kihnu</i>	16.01.1993	Tallinn, Estonie	Estonie	949	113 000 DTS
66 <i>Sambo N°11</i>	12.04.1993	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	KRW 77 786 224
67 <i>Taiko Maru</i>	31.05.1993	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120
68 <i>Ryoyo Maru</i>	23.07.1993	Péninsule d'Izu, Japon	Japon	699	¥28 105 920
69 <i>Keumdong N°5</i>	27.09.1993	Yeosu, République de Corée	République de Corée	481	KRW 77 417 210

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	Inconnu	Dommages aux biens Prise en charge financière	27 392	
Échouement	73 500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Préjudice économique Prise en charge financière	34 162 518	Un accord de règlement global a été conclu entre l'assureur du propriétaire du navire/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.
Échouement	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	
Échouement	140	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	65 093	
Échouement	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.
Abordage	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.
Abordage	500	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	106 491	¥10 455 440 recouvrés par voie de recours.
Abordage	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 KRW 64 560 080.

	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
70	<i>Iliad</i>	09.10.1993	Pylos, Grèce	Grèce	33 837	Dr1 496 533 000
71	<i>Seki</i>	30.03.1994	Fujairah, Émirats arabes unis et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.06.1994	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.1994	Kainan, Japon	Japon	2 960	¥81 823 680
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.1994	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 089 280
75	<i>Sung Il N°1</i>	08.11.1994	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	KRW 23 millions

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Échouement	200	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Manque à gagner Prise en charge financière	Néant	En tenant compte du montant total de la demande approuvée par le liquidateur (€ 125 755) assorti des intérêts en vigueur, il est peu probable que le montant final adjugé dépassera la somme de Dr1 496 533 000 soit €4,4 millions. Toutes les demandes autres que celle du propriétaire et de son assureur ainsi que celle du propriétaire d'une ferme piscicole pourraient bien être frappées de prescription par le tribunal. Toutefois, même si la probabilité que le Fonds ait à payer des indemnités semble faible, 446 demandeurs ont interjeté appel contre le rapport du liquidateur et le montant total de la demande doit être évalué par le tribunal.
Abordage	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.
Débordement pendant l'opération de chargement	0,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	Néant	
Abordage	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.
Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Prise en charge financière	27 722	
Échouement	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.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	
76	Déversement de source inconnue	30.11.1994	Mohammédia, Maroc	–	–	
77	<i>Boyang N°51</i>	25.05.1995	Sandbaeg Do, République de Corée	République de Corée	149	19 817 DTS
78	<i>Dae Woong</i>	27.06.1995	Kojung, République de Corée	République de Corée	642	KRW 95 millions
79	<i>Sea Prince</i>	23.07.1995	Yosu, République de Corée	Chypre	144 567	KRW 18 308 275 906
80	<i>Yeo Myung</i>	03.08.1995	Yosu, République de Corée	République de Corée	138	KRW 21 465 434
81	<i>Shinryu Maru N°8</i>	04.08.1995	Chita, Japon	Japon	198	¥3 967 138
82	<i>Senyo Maru</i>	03.09.1995	Ube, Japon	Japon	895	¥20 203 325
83	<i>Yuil N°1</i>	21.09.1995	Busan, République de Corée	République de Corée	1 591	KRW 351 924 060
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.1995	Yosu, République de Corée	Panama	142 488	14 millions de DTS

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Inconnue	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.
Abordage	160	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	Demande au titre des frais de nettoyage (KRW 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits.
Échouement	1	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	395 926	
Échouement	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 KRW 18 308 275 906.
Abordage	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 KRW 560 945 437.
Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	0,5	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens Manque à gagner Prise en charge financière	31 129	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥3 718 455.
Abordage	94	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Prise en charge financière	2 273 118	¥279 973 101 recouverts par voie de recours.
Naufrage	Inconnu	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Opération d'enlèvement des hydrocarbures Frais liés à la pêche	15 936 615	
Heurt d'une défense	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.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
85 <i>Toko Maru</i>	23.01.1996	Anegasaki, Japon	Japon	699	¥18 769 567
86 <i>Sea Empress</i>	15.02.1996	Milford Haven, Pays de Galles, Royaume-Uni	Libéria	77 356	£7 395 748
87 <i>Kugenuma Maru</i>	06.03.1996	Kawasaki, Japon	Japon	57	¥1 175 055
88 <i>Kriti Sea</i>	09.08.1996	Agioi Theodoroi, Grèce	Grèce	62 678	€ 576 100
89 <i>N°1 Yung Jung</i>	15.08.1996	Busan, République de Corée	République de Corée	560	KRW 122 millions
90 <i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Îles d'Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
91 <i>Tsubame Maru N°31</i>	25.01.1997	Otaru, Japon	Japon	89	¥1 843 849

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Abordage	4	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	Néant	Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire.
Échouement	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.
Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	0,3	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	5 435	¥1 197 267 recouvrés par voie de recours.
Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	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.
Échouement	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 KRW 690 millions.
Rupture	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
Débordement pendant l'opération de chargement	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	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
92 <i>Nissos Amorgos</i>	28.02.1997	Maracaibo, Venezuela	Grèce	50 563	Bs3 473 millions
93 <i>Daiwa Maru N°18</i>	27.03.1997	Kawasaki, Japon	Japon	186	¥3 372 368
94 <i>Jeong Jin N°101</i>	01.04.1997	Busan, République de Corée	République de Corée	896	KRW 246 millions
95 <i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS
96 <i>Plate Princess</i>	27.05.1997	Puerto Miranda, Venezuela	Malte	30 423	3,6 millions de DTS
97 <i>Diamond Grace</i>	02.07.1997	Baie de Tokyo, Japon	Panama	147 012	14 millions de DTS
98 <i>Katja</i>	07.08.1997	Le Havre, France	Bahamas	52 079	€7,3 millions

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Échouement	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	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.
Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	1	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	54 970	
Débordement pendant l'opération de chargement	124	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Prise en charge financière	100 645	
Échouement	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.
Débordement pendant l'opération de chargement	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 vénézuéliens. Le Fonds a fait appel auprès de la Cour suprême. La Cour suprême a rendu son jugement en octobre 2010, rejetant l'appel du Fonds de 1971.
Échouement	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.
Heurt d'un quai	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	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
99	<i>Evoikos</i>	15.10.1997	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 DTS
100	<i>Kyungnam N°1</i>	07.11.1997	Ulsan, République de Corée	République de Corée	168	KRW 43 543 015
101	<i>Pontoon 300</i>	07.01.1998	Hamriyah, Sharjah, Émirats arabes unis	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	<i>Non disponible</i>
102	<i>Maritza Sayalero</i>	08.06.1998	Baie de Carenero, Venezuela	Panama	28 338	3 millions de DTS
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681	3 millions de DTS

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Abordage	29 000	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Dommages aux biens <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche Dommages à l'environnement	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 y a également eu désistement de l'action engagée à Londres.
Échouement	15-20	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche	122 633	Le propriétaire du navire a payé KRW 26 622 030.
Naufrage	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.
Rupture d'un tuyau de déchargement	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.
Naufrage	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. Puisque les Fonds sont susceptibles d'encourir, pour l'exécution de ce jugement, des frais dépassant les montants qui seraient récupérés, ils ont suspendu l'exécution du jugement et passeront la dette par pertes et profits.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
104 <i>Alambra</i>	17.09.2000	Estonie	Malte	75 366	7 600 000 DTS
105 <i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS
106 <i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS
107 <i>Singapura Timur</i>	28.05.2001	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS

Cause du sinistre	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 22.10.2010 (en livres sterling)	Notes
Corrosion	300	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Manque à gagner	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.
Échouement	7 000	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde Frais liés à la pêche <i>Indonésie</i> 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.
Naufrage	400	Frais de nettoyage et mesures de sauvegarde	496 022	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50 % des montants versés.
Abordage	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 parties associées aux navires entrés en collision.

Liste des monnaies

Liste des monnaies

Bolivar fuerte vénézuélien**	BsF
Couronne danoise	DKr
Couronne suédoise	SKr
Dinar algérien	DA
Dirham des Émirats arabes unis	Dh
Dollar canadien	\$Can
Dollar des États-Unis	US\$
Drachme grecque*	Dr
Droits de tirage spéciaux	DTS
Euro	€
Franc français*	FF
Lire italienne*	Lit
Livre sterling du Royaume-Uni	£
Mark allemand*	DM
Peseta espagnole*	Ptas
Peso philippin	PHP
Ringgit malaisien	RM
Rouble russe	R
Won de la République de Corée	KRW
Yen japonais	¥

* Devise remplacée par l'euro (€) au 1er janvier 2002.

** Au 1er janvier 2008, le bolivar fuerte (BsF) a remplacé le bolivar (Bs).

Crédits de la publication

Photographies

Première de couverture	Press Association Images
Page 6 (<i>Erika</i>)	Avec l'autorisation de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)
Page 12 (<i>Prestige</i>)	Press Association Images
Page 20 (<i>N°7 Kwang Min</i>)	Avec l'autorisation de la société Korea Marine and Oil Pollution Surveyors (KOMOS)
Page 23 (<i>Solar I</i>)	Avec l'autorisation de l'ITOPF
Page 26 (<i>Volgoneft 139</i>)	Press Association Images
Page 32 (<i>Hebei Spirit</i>)	Avec l'autorisation de KOMOS
Page 40 (Sinistre survenu en Argentine)	Press Association Images
Page 54 (<i>Vistabella</i>)	Avec l'autorisation de Timothy J. Reilly, Lighthouse Technical Consultants, Inc. pour le Département des ressources naturelles et environnementales de Porto Rico
Page 55 (<i>Aegean Sea</i>)	Press Association Images
Page 61 (<i>Nissos Amorgos</i>)	Avec l'autorisation de l'ITOPF
Page 68 (<i>Evoikos</i>)	Press Association Images
Page 69 (<i>Al Jaziah I</i>)	Avec l'autorisation de l'ITOPF
Prépresse: Flag	
Impression: Thanet Press Limited	