

Sinistres dont les  
FIPOL ont eu à connaître

**2012**



**Fonds internationaux d'indemnisation pour les  
dommages dus à la pollution par les hydrocarbures**



# Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître – 2012

## Table des matières

## Page

Avant-propos	02
Introduction	03

### FONDS DE 1992

<i>Erika</i>	06
<i>Prestige</i>	12
<i>Solar 1</i>	20
<i>Volgoneft 139</i>	24
<i>Hebei Spirit</i>	30
Sinistre survenu en Argentine	38
<i>King Darwin</i>	42
<i>Redferm</i>	44
<i>JS Amazing</i>	47
<i>Alfa I</i>	52
Résumé des sinistres	56

### FONDS DE 1971

<i>Vistabella</i>	60
<i>Aegean Sea</i>	63
<i>Iliad</i>	65
<i>Nissos Amorgos</i>	68
<i>Plate Princess</i>	79
Résumé des sinistres	92
Liste des monnaies	104
Remerciements	105

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@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

Site Web: [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)

Ci-contre: carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître - octobre 2012.

En première de couverture: proue du navire-citerne naufragé de l'*Alfa I* dans la baie d'Elefsis, le Pirée, Grèce.

## Sinistres (par ordre chronologique)

1 <i>Vistabella</i> , 07.03.1991	9 <i>Volgoneft 139</i> , 11.11.2007	États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds
2 <i>Aegean Sea</i> , 03.12.1992	10 <i>Hebei Spirit</i> , 07.12.2007	États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire
3 <i>Iliad</i> , 09.10.1993	11 Sinistre survenu en Argentine, 26.12.2007	États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile
4 <i>Nissos Amorgos</i> , 28.02.1997		États parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile
5 <i>Plate Princess</i> , 27.05.1997	12 <i>King Darwin</i> , 27.09.2008	
6 <i>Erika</i> , 12.12.1999	13 <i>Redferm</i> , 30.03.2009	
7 <i>Prestige</i> , 13.11.2002	14 <i>JS Amazing</i> , 06.06.2009	
8 <i>Solar 1</i> , 11.08.2006	15 <i>Alfa I</i> , 05.03.2012	

# 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 2012. 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. Le but de ce rapport n'est pas de rapporter intégralement les débats des organes directeurs, ceux-ci étant repris dans les comptes rendus des décisions publiés à l'issue des réunions des organes et disponibles sur le site Web des FIPOL ([www.iopefunds.org/documentservices](http://www.iopefunds.org/documentservices)).

En avril 2012, le Secrétariat a eu connaissance d'un sinistre (*Alfa I*), qui a eu lieu en Grèce en mars 2012. La Grèce est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds ainsi qu'au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le sinistre de l'*Alfa I* est donc le premier sinistre à avoir eu lieu dans un État Membre du Fonds complémentaire. Il est néanmoins très improbable qu'il dépasse le plafond prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les détails concernant ce sinistre figurent aux pages 52 à 55, sous la section relative aux sinistres dont le Fonds de 1992 a à connaître.

## Avis de non-responsabilité

Le Secrétariat des FIPOL a déployé tous les efforts raisonnables en vue de rassembler dans le présent rapport les renseignements et les montants concernant les demandes d'indemnisation, les accords de règlement et les paiements, mais il ne peut cependant garantir l'exactitude des montants cités. Les lecteurs sont invités à noter que les montants figurant dans ce rapport visent à donner une vue d'ensemble de la situation en ce qui concerne les divers sinistres et peuvent par conséquent ne pas correspondre exactement à ceux qui figurent dans les états financiers des FIPOL. Par souci de cohérence, la conversion en livres sterling s'est effectuée au taux de change en vigueur au 31 octobre 2012. Les montants versés sont indiqués dans la devise qui avait été utilisée pour les paiements. Ces montants apparaissent également en livres sterling dans les tableaux de résumés des sinistres uniquement à des fins de comparaison. En raison des fluctuations monétaires qui ont eu lieu au fil du temps, il est possible dans certains cas que les montants en livres sterling diffèrent de façon significative des montants réellement versés à la date des paiements.

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 2013

La reproduction du présent rapport est autorisée exclusivement 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 ce 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 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.

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 ou 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 du propriétaire du navire.

Les Conventions ne s'appliquent normalement qu'aux navires-citernes transportant une cargaison d'hydrocarbures persistants. Toutefois, dans certaines circonstances, elles s'appliquent également aux déversements provenant de navires-citernes à l'état léger.

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.

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.

## 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 divers gouvernements lors des conférences diplomatiques qui ont adopté les traités internationaux pertinents. Au 31 octobre 2012, 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\$312 millions) au titre des sinistres couverts par le Fonds de 1992, et à 750 millions de DTS (environ US\$1 154 millions) pour les sinistres qui sont également couverts par le Fonds complémentaire.

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

Depuis leur création, le Fonds de 1992 et le précédent Fonds de 1971 ont eu à connaître de quelque 145 sinistres d'envergures diverses 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.

## La grande majorité des États maritimes sont membres des FIPOL

Au 31 décembre 2012, le Fonds de 1992 comptait 109 États Membres, plus deux autres États qui deviendront membres d'ici juillet 2013. En outre, 28 de ces États étaient membres du Fonds complémentaire. La liste de tous les États Membres figure au tableau de la page 5.

## 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 locales ou d'États.

Pour ouvrir droit à une indemnisation, le dommage par pollution doit entraîner une perte économique réelle et quantifiable. Le demandeur doit pouvoir fournir la preuve du montant de sa perte ou du dommage au moyen de documents comptables, fiscaux ou autres éléments de preuve appropriés.

Un sinistre dû à la pollution par les hydrocarbures peut généralement donner lieu à des demandes d'indemnisation au titre de cinq catégories de dommages par pollution, à savoir:

- Dommages aux biens
- Frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à terre
- Pertes économiques subies par les professionnels de la pêche ou de la mariculture
- Pertes économiques dans le secteur du tourisme
- Coûts de la remise en état de l'environnement

Les demandes d'indemnisation sont évaluées selon des critères définis par les gouvernements des États Membres. Ces critères, qui s'appliquent également aux demandes soumises à l'encontre du Fonds complémentaire, sont définis dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui est un guide pratique destiné à aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation. Le Manuel des demandes d'indemnisation est disponible sur la page 'Publications' du site Web des FIPOL sur [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org).

Selon la nature des demandes, les FIPOL ont recours à 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, comporte 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 gouvernements des États Membres.

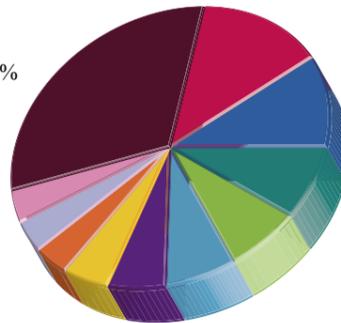
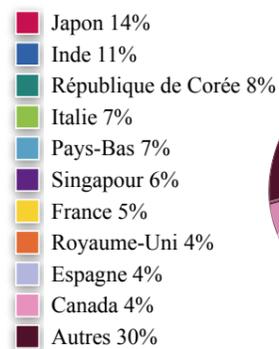
L'Assemblée du Fonds de 1992 nomme l'Administrateur des FIPOL, qui est chargé de l'administration des trois Fonds et dispose d'un pouvoir étendu pour prendre les décisions nécessaires au règlement des demandes d'indemnisation. Les FIPOL ont leur siège à Londres et sont administrés par un Secrétariat 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 installations terminales d'un État Membre, plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (pétrole brut et/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 établi le montant des contributions, calculé 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 2012:



### 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 mieux faire connaître le régime international d'indemnisation.

### États Membres du Fonds de 1992

109 États à l'égard desquels la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur (au 31 décembre 2012) (Les États indiqués en **caractères gras** sont également membres du Fonds complémentaire):

Afrique du Sud	Gabon	Palaos
Albanie	Géorgie	Panama
Algérie	Ghana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
<b>Allemagne</b>	<b>Grèce</b>	<b>Pays-Bas</b>
Angola	Grenade	Philippines
Antigua-et-Barbuda	Guinée	<b>Pologne</b>
Argentine	<b>Hongrie</b>	<b>Portugal</b>
<b>Australie</b>	Îles Cook	Qatar
Bahamas	Îles Marshall	République arabe syrienne
Bahreïn	Inde	<b>République de Corée</b>
<b>Barbade</b>	<b>Irlande</b>	République dominicaine
<b>Belgique</b>	Islande	République islamique d'Iran
Belize	Israël	République-Unie de Tanzanie
Bénin	<b>Italie</b>	<b>Royaume-Uni</b>
Brunei Darussalam	Jamaïque	Saint-Kitts-et-Nevis
Bulgarie	<b>Japon</b>	Sainte-Lucie
Cambodge	Kenya	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Cameroun	Kiribati	Samoa
<b>Canada</b>	<b>Lettonie</b>	Sénégal
Cap-Vert	Libéria	Serbie
Chine <sup>&lt;1&gt;</sup>	<b>Lituanie</b>	Seychelles
Chypre	Luxembourg	Sierra Leone
Colombie	Madagascar	Singapour
Comores	Malaisie	<b>Slovénie</b>
Congo	Maldives	Sri Lanka
<b>Croatie</b>	Malte	<b>Suède</b>
<b>Danemark</b>	<b>Maroc</b>	Suisse
Djibouti	Maurice	Tonga
Dominique	Mexique	Trinité-et-Tobago
Émirats arabes unis	Monaco	Tunisie
Équateur	<b>Monténégro</b>	Turquie
<b>Espagne</b>	Mozambique	Tuvalu
<b>Estonie</b>	Namibie	Uruguay
Fédération de Russie	Nigeria	Vanuatu
Fidji	<b>Norvège</b>	Venezuela (République bolivarienne du)
<b>Finlande</b>	Nouvelle-Zélande	
<b>France</b>	Oman	

En outre, la Mauritanie et Nioué ont déposé en 2012 un instrument d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Celle-ci entrera en vigueur le 4 mai 2013 à l'égard de la Mauritanie et le 27 juin 2013 à l'égard de Nioué.

<sup><1></sup> La Convention de 1992 portant création du Fonds s'applique uniquement à la région administrative spéciale de Hong Kong.

# Erika

Date du sinistre	12 décembre 1999
Lieu du sinistre	Bretagne, France
Cause du sinistre	Rupture, naufrage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	19 800 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Côte ouest de la France
État du pavillon du navire	Malte
Jauge brute	19 666 tjb
Assureur P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€12 843 484 (£10 330 157)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€184 millions (£148 millions)
Indemnités versées	€129,7 millions (£104,3 millions)

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, Google, Tele Atlas, GeoBasis-DE/BKG (©2009)

## 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 au moment du sinistre. 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.

## Impact du déversement

Environ 400 kilomètres de côtes ont été souillés par les hydrocarbures.

## Opérations d'intervention

Bien que le gros des hydrocarbures ait été enlevé assez rapidement sur le littoral, 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 S.A., 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 est estimé à quelque €46 millions.

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 S.A., pendant la période de juin à septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la France était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'*Erika* avait assuré sa responsabilité contre les risques de pollution par les hydrocarbures auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual). 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 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.

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.

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 de 50 % à 60 %, puis, en juin 2001, à 80 %. En avril 2003, le niveau des paiements a été porté à 100 %.

## Demandes d'indemnisation Engagements pris par Total S.A. et par le Gouvernement français

Total S.A. s'est engagée à ne pas présenter contre le Fonds de 1992 ni contre le fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur de demandes d'indemnisation au titre du coût des

interventions sur l'épave, du nettoyage du littoral, de l'évacuation des déchets mazoutés et de la campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si, du fait de ces demandes, le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre dépassait le montant maximum d'indemnisation disponible au titre du sinistre en vertu des Conventions de 1992, soit 135 millions de DTS.

Le Gouvernement français s'est lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si, du fait de ces demandes, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. Cependant, si, une fois toutes les autres demandes intégralement acquittées, il restait encore des fonds, les demandes présentées par l'État français l'emporteraient sur celles de Total S.A.

## Demandes d'indemnisation générales

Au mois d'octobre 2012, 7 131 demandes d'indemnisation avaient été déposées pour un montant total de €388,9 millions. Des indemnités avaient été versées 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.

## Poursuites pénales

Sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du tribunal correctionnel, 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), 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) et l'un des directeurs de RINA, trois sociétés appartenant au groupe Total (Total S.A. et deux filiales, Total Transport Corporation (TTC), affrèteur au voyage de l'*Erika*, et Total Petroleum Services LTD (TPS), intermédiaire de TTC) ainsi que certains de ses cadres supérieurs. Un certain nombre de demandeurs, dont le Gouvernement français et plusieurs autorités locales, se sont portés parties civiles dans le cadre des poursuites pénales, demandant des indemnités d'un montant total de €400 millions.

## Jugement rendu par le tribunal correctionnel de Paris

Un jugement a été rendu par le tribunal correctionnel en janvier 2008.

Dans son jugement, le tribunal correctionnel a déclaré pénalement responsables les quatre parties suivantes, statuant qu'elles avaient provoqué une pollution: le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire >

> 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).

(Panship Management and Services Srl), la société de classification (RINA) et Total S.A.

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; RINA a été jugé coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classification de l'*Erika* sur la base d'une inspection peu conforme aux normes professionnelles; et Total S.A. 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.

Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été condamnés à verser chacun une amende de €75 000. RINA et Total S.A. ont été condamnés à verser chacun une amende de €375 000.

S'agissant des responsabilités civiles, le juge a considéré les quatre parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre.

Le jugement du tribunal a estimé que la société Total S.A. ne s'était pas prévalu 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 S.A.

Le jugement a estimé que les trois autres parties, en particulier 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 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.

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 civiles du droit d'être indemnisées pour leurs pertes au tribunal correctionnel 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.

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 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 a effectué des versements volontaires à la majorité des parties civiles, notamment au Gouvernement français, pour un total de €171,3 millions.

### Jugement rendu par la cour d'appel de Paris

La cour d'appel de Paris a rendu son jugement en mars 2010. Dans sa décision, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel qui avait 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 S.A. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées.

En ce qui concerne les responsabilités civiles, 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 téméairement 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) était mandataire d'une société qui s'acquittait 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 peut être considérée comme une 'personne qui s'acquittait 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; et
- Total S.A. 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 téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La cour d'appel a donc soutenu que Total S.A. 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 S.A. 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.

En ce qui concerne l'atteinte à la réputation et à l'image, préjudice moral et écologique, la cour d'appel a, dans son jugement, 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 jouissance, 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 préjudice écologique pur, 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 préjudice écologique pur à des autorités locales et à des associations environnementales.

Les montants accordés par la cour d'appel sont résumés dans le tableau ci-dessous.

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

Quelque 50 parties, y compris le représentant de Tevere Shipping, Panship Management and Services, RINA et Total S.A., ont fait appel auprès de la Cour suprême française (Cour de cassation).

### Arrêt de la Cour de cassation

La chambre criminelle de la Cour de cassation a rendu son arrêt le 25 septembre 2012. Dans cet arrêt de 320 pages, la Cour a pris les décisions ci-après. L'arrêt est disponible dans sa version originale, en français, sous la section 'Sinistres' du site Web des FIPOL: [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org).

Dommages accordés	Tribunal correctionnel (en millions d'euros €)	Chambre correctionnelle de la cour d'appel (en millions d'euros €)
Préjudice matériel	163,91	165,4
Préjudice moral (perte de jouissance, atteinte à la réputation et l'image de marque, préjudice moral causé par les dommages au patrimoine naturel)	26,92	34,1
Préjudice écologique pur	1,32	4,3
<b>Total</b>	<b>192,15</b> <b>(€155 millions)</b>	<b>203,8</b> <b>(€164 millions)</b>



*Cour d'appel de Paris, juste avant l'ouverture du procès contre Total, le 30 mars 2010.*

## Juridiction

La Cour de cassation a jugé que les tribunaux français étaient compétents pour établir aussi bien les responsabilités pénales que les responsabilités civiles dans le sinistre de l'*Erika*, et ce, bien que le naufrage du navire ait eu lieu dans la zone économique exclusive de la France et non sur son territoire et/ou dans ses eaux territoriales. Dans son arrêt, la Cour, se basant sur un certain nombre de dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (10 décembre 1982, Montego Bay), a justifié l'exercice par la France de sa juridiction pour imposer des sanctions aux responsables d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire sous pavillon étranger, dans la zone économique exclusive de la France, qui avait causé de graves dommages à ses eaux territoriales et à ses côtes.

S'agissant de la société de classification RINA, la Cour de cassation n'a pas traité la question consistant à savoir si cette société aurait eu le droit d'invoquer une immunité de juridiction, comme en aurait eu le droit l'État maltais (l'État du pavillon de l'*Erika*), car la société RINA pouvait être considérée comme ayant renoncé à cette immunité du fait qu'elle avait pris part à la procédure pénale.

La Cour a déclaré que, puisque le Fonds de 1992 n'avait pas été partie à la procédure pénale, il n'était lié par aucun jugement ou aucune décision rendu(e) dans cette procédure.

## Responsabilités pénales

La Cour de cassation a confirmé la décision du tribunal correctionnel et de la cour d'appel de tenir quatre parties 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 S.A.

## Responsabilités civiles

S'agissant des responsabilités civiles, la Cour de cassation a décidé qu'en vertu de l'article IX.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, elle avait compétence en ce qui concerne les demandes en réparation. Dans son arrêt, la Cour a considéré que la société RINA et Total S.A. étaient couvertes par les dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité

civile. Ils ne pouvaient toutefois pas bénéficier de cette protection car les dommages résultaient de leurs faits ou de leurs omissions personnels, commis avec l'intention de provoquer de tels dommages, ou commis témérairement et avec conscience que de tels dommages en résulteraient probablement.

En ce qui concerne la société RINA, la Cour de cassation a considéré que la cour d'appel avait eu tort de décider qu'une société de classification ne pouvait pas bénéficier des dispositions de canalisation en vertu de l'alinéa c) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La Cour a cependant décidé que les dommages résultaient d'une faute de témérité de RINA et que par conséquent la société RINA ne pouvait pas bénéficier de la protection de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

S'agissant de Total S.A., la Cour de cassation a cassé partiellement l'arrêt de la cour d'appel et jugé que puisque les dommages résultaient d'une faute de témérité de Total S.A., cette dernière ne pouvait pas bénéficier de la protection de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

## Préjudice matériel, préjudice moral et préjudice écologique pur

La Cour de cassation a approuvé la décision de la cour d'appel qui avait accordé les indemnités indiquées dans le tableau en page 9.

## Procédures civiles impliquant le Fonds de 1992

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. En octobre 2012, 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. Cinq actions étaient toujours en instance. La somme totale réclamée au titre des actions en instance est d'environ €9,9 millions.

## Procédures civiles de la commune de Mesquer contre Total S.A.

La commune de Mesquer a intenté une action contre Total S.A. devant les tribunaux français, au motif que la cargaison à bord de l'*Erika* constituait, au sens de la législation européenne, un déchet. La Cour de

cassation a renvoyé cette affaire devant la cour d'appel de Bordeaux qui devra décider si Total S.A. a contribué ou non à la survenance de la pollution occasionnée par le sinistre de l'*Erika*.

En octobre 2012, la cour d'appel de Bordeaux n'avait pas encore rendu sa décision. Il est prévu que la procédure pénale se poursuive au vu de la décision de la Cour de cassation.

## Accord de règlement global

À sa session de juillet 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à parvenir à un accord de règlement global concernant le sinistre de l'*Erika* entre le Fonds de 1992, la Steamship Mutual (agissant en son nom propre et également comme défenseur des intérêts du propriétaire du navire), RINA et la société Total.

L'accord de règlement global avait pour objectif principal de veiller à ce que les parties civiles qui s'étaient vu accorder une indemnisation en vertu du jugement rendu par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris soient indemnisées le plus tôt possible.

En octobre 2011, le Secrétariat a été informé que sur les 58 parties civiles qui s'étaient vu accorder une indemnisation, 47 (81 %) avaient soit signé un protocole avec RINA soit s'étaient déclarées d'accord pour que RINA leur verse les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris. Ces parties civiles représentent 99 % du total des sommes octroyées par la cour d'appel.

La très grande majorité des parties civiles qui s'étaient vu accorder une indemnisation par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris ayant accepté de recevoir une indemnisation, l'Administrateur a signé le 14 octobre 2011, au nom du Fonds de 1992, un accord de règlement global avec la Steamship Mutual, RINA et Total.

L'accord de règlement global a pris la forme des quatre accords suivants:

### Accord général entre les quatre parties

En vertu de l'accord général entre les quatre parties, le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, RINA et Total se sont engagés à retirer toutes les poursuites engagées contre les autres parties à l'accord et, de plus, ont renoncé à tout droit à former une demande ou une action en justice qu'ils peuvent détenir dans le cadre du sinistre de l'*Erika* contre une quelconque des autres parties à l'accord.

Conformément à l'accord général, les parties ont effectué toutes les démarches nécessaires pour retirer leurs actions. Les décisions destinées à enregistrer ces retraits devaient être rendues avant la fin de l'année 2012.

## Accord de règlement entre la Steamship Mutual et le Fonds de 1992

Un accord bilatéral a été signé entre la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 aux termes duquel:

- la Steamship Mutual s'est engagée à verser au Fonds de 1992 une somme forfaitaire de €2,5 millions au titre de sa contribution à l'accord;
- le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre la Steamship Mutual et à mettre fin à toute action en justice en instance contre la Steamship Mutual;
- la Steamship Mutual s'est engagée à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992; et
- le Fonds de 1992 s'est engagé à respecter tout jugement prononcé contre la Steamship Mutual et/ou le Fonds de 1992 et a convenu de rembourser la Steamship Mutual si les jugements étaient mis à exécution contre la Steamship Mutual.

Conformément à cet accord, la Steamship Mutual a versé au Fonds de 1992 une somme forfaitaire de €2,5 millions.

## Accord de règlement entre RINA et le Fonds de 1992

Un accord bilatéral a été signé entre RINA et le Fonds de 1992 aux termes duquel:

- RINA s'est engagé à verser aux parties civiles qui auront souscrit à l'accord les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris;
- le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre RINA. Il s'est également engagé à mettre fin à toute action en instance contre RINA; et
- RINA s'est lui aussi engagé à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992.

Conformément à cet accord, RINA a versé à toutes les parties civiles qui ont souscrit à l'accord, les sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris.

## Accord de règlement entre Total et le Fonds de 1992

Un accord bilatéral a été signé entre Total et le Fonds de 1992 aux termes duquel:

- Total s'est engagée à renoncer à toute demande contre le Fonds de 1992 et à mettre fin à toute action en instance contre le Fonds; et
- le Fonds de 1992 s'est engagé à renoncer à toute demande contre Total et à mettre fin à toute action en instance contre Total.

En vertu de l'accord de règlement global, le Fonds de 1992 continuera d'assurer le suivi des cinq actions en justice en suspens formées contre lui pour un montant total d'environ €9,9 millions et de verser des indemnités en application des jugements.



Opérations de nettoyage du littoral suite au sinistre de l'*Erika*.

# Prestige

Date du sinistre	13 novembre 2002
Lieu du sinistre	Galice, Espagne
Cause du sinistre	Rupture et naufrage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	63 200 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Espagne, France et Portugal
État du pavillon du navire	Bahamas
Jauge brute	42 820 tjb
Assureur P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€ 22 777 986 (£18,3 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€ 171,5 millions (£138 millions)
Indemnités versées	€ 114 millions (£92 millions) au Gouvernement espagnol € 5,6 millions à des demandeurs individuels en France € 328 488 (£264 200) au Gouvernement portugais

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, GIS Innovatsia, GEoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Tele Atlas, Transnavicom

## Le sinistre

Le 13 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, qui transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd, a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures à environ 30 kilomètres au large du Cap Finisterre (Galice, Espagne). Le 19 novembre, pendant qu'on le remorquait vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de 3 500 mètres et 3 830 mètres respectivement. Environ 63 272 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. Le Gouvernement espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 700 tonnes de la cargaison restaient à bord de l'épave.

## Impact du déversement

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).

## Opérations d'intervention

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.

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.

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). En septembre 2006, le Fonds de 1992 a décidé de fermer le bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. Le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne reste ouvert.

## Applicabilité des Conventions

À la date du sinistre, la France, le Portugal et l'Espagne étaient parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. 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.

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 ou €22 777 986. En 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.

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, correspondant à €171 520 703.

## Niveau des paiements

Contrairement à la politique adoptée précédemment par les assureurs dans d'autres affaires des 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.

En mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements du

⇨ €171,5 millions/€573 millions = 29,9 %.

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.

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 qu'une nouvelle approche puisse être adoptée. L'Administrateur a donc proposé qu'au lieu de suivre la pratique habituelle consistant à déterminer le niveau de paiements en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes pouvant l'être ultérieurement, il conviendrait de se reposer sur une estimation du montant définitif des demandes recevables formées contre le Fonds de 1992, arrêtée sur la base soit d'accords conclus avec les demandeurs, soit de jugements définitifs rendus par un tribunal compétent.

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	Estimation du montant des demandes recevables définitives (€) (montants arrondis)
Espagne	500 millions
France	70 millions
Portugal	3 millions
<b>Total</b>	<b>573 millions (€461 millions)</b>

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

trois États concernés les engagements et 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.

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 de 'rester en dernière position' en ce qui concerne sa propre demande, jusqu'à ce que tous les autres demandeurs en France aient été indemnisés.

En mars 2006, le Gouvernement espagnol a pris l'engagement requis et fourni la garantie bancaire nécessaire pour indemniser tous les demandeurs en Espagne et, en conséquence, un versement de €56 365 000 a été effectué ce même mois. Comme le Gouvernement 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 du Gouvernement espagnol conformément à l'engagement qu'il a pris, et toute somme restante après les versements effectués à tous les demandeurs ayant présenté des demandes au bureau des demandes d'indemnisation sera restituée au Gouvernement 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'était engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs pour atteindre 30 % du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.

Les conditions requises par le Comité exécutif 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.

## Demandes d'indemnisation Espagne

### Tour d'horizon général

Le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne a reçu 845 demandes pour un montant total de €1 037 millions. Parmi

ces demandes, 15 émanent du Gouvernement espagnol pour un total de €984,8 millions. Les demandes autres que celles déposées par le Gouvernement espagnol ont été évaluées à €3,9 millions. Des paiements provisoires d'un montant total de €564 976 ont été effectués pour 175 des demandes évaluées, correspondant le plus souvent à 30 % du montant évalué. Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites lors du calcul des paiements provisoires. Certaines demandes ont été rejetées, d'autres n'ont pu être évaluées faute de pièces justificatives et de réponse aux demandes réitérées du Fonds de 1992.

### Demandes d'indemnisation déposées par le Gouvernement espagnol

Le Gouvernement espagnol a soumis au total 15 demandes d'indemnisation pour un montant de €984,8 millions. Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portent sur les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées au titre du déversement en application de la législation nationale (décrets-lois royaux)<sup><4></sup>, 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 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. Conformément à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9,5 millions<sup><5></sup>.

### Versements effectués au Gouvernement espagnol

La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions, a été provisoirement évaluée en décembre 2003 à €107 millions et le Fonds de 1992 a versé €16 050 000, 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 du Fonds de 1992, 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 du Gouvernement espagnol couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €41 505 000) émise par l'Instituto de Crédito Oficial, banque espagnole jouissant d'une excellente réputation sur les marchés financiers, et contre l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée. En mars 2006, le Fonds de 1992 a versé au Gouvernement espagnol un montant supplémentaire de €56 365 000.

### Évaluation des demandes du Gouvernement espagnol

Les demandes déposées par le Gouvernement espagnol pour un montant total de €984,8 millions ont été évaluées à €300,2 millions.

En ce qui concerne les demandes d'indemnisation du Gouvernement 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 le Gouvernement 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 le Gouvernement espagnol comprend la TVA et puisque l'État récupère les montants de TVA, ces derniers ont été déduits; et
- 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.

## France

### Tour d'horizon général

Le bureau des demandes d'indemnisation de Lorient a reçu 482 demandes, d'un montant total de €109,7 millions, y compris les demandes déposées par le Gouvernement français pour un montant total de €67,5 millions. Les demandes déposées au bureau des demandes d'indemnisation ont été évaluées à €57,5 millions, et des paiements provisoires d'un montant total de €5,6 millions ont été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 361 demandes. Certaines demandes ont été rejetées, d'autres n'ont pu être évaluées faute de pièces justificatives et de réponse aux demandes réitérées du Fonds de 1992.

### Demandes d'indemnisation présentées par le Gouvernement français

Le Gouvernement français a déposé des demandes 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 ces demandes à €38,5 millions et une lettre expliquant l'évaluation a été transmise au gouvernement.

Des réunions ont eu lieu, les plus récentes en septembre 2012, entre le Secrétariat, ses experts et le Gouvernement français pour examiner l'évaluation des demandes déposées par ce dernier. Aucun versement n'a été effectué et le gouvernement se place en dernière position.

## Portugal

Le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant total de €4,3 millions au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Cette demande a finalement été évaluée à €2,2 millions et le Fonds de 1992 a effectué un versement de €328 488, correspondant à 15 % de l'évaluation définitive.

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

<sup><5></sup> Pour plus de renseignements sur l'évaluation de la demande relative aux dépenses encourues pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, se reporter aux pages 111 à 114 du Rapport annuel de 2006.

## Questions juridiques

### Enquêtes sur la cause du sinistre<sup>66</sup>

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.

Le Ministère espagnol des travaux publics (Ministerio de Fomento) a également 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.

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.

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.

## Poursuites judiciaires - Espagne

### Responsabilités pénales

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. En juillet 2010, le tribunal pénal de Corcubión 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, l'ingénieur en chef 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 le Gouvernement espagnol étaient responsables du fait d'autrui.

La procédure a été transférée à un autre tribunal, la Audiencia Provincial de La Corogne (tribunal pénal), devant lequel se déroulera le procès pénal. En juin 2012, le tribunal pénal de La Corogne a décidé que l'audience débiterait le 16 octobre 2012 et qu'elle se poursuivrait jusqu'en mai 2013. Le tribunal examinera les responsabilités au plan pénal et décidera du montant des indemnités à verser au titre de ce sinistre.

### Responsabilités civiles

En octobre 2012, quelque 2 518 demandes avaient été déposées dans le cadre des poursuites judiciaires engagées devant le tribunal pénal

de Corcubión. Ce chiffre inclut une action en justice engagée par le Gouvernement espagnol, non seulement en son nom mais aussi au nom d'autorités régionales et locales et d'autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Sont également incluses dans le chiffre susmentionné 174 demandes déposées par des parties françaises. Certains des demandeurs ont également déposé une demande au bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont évalué les demandes soumises par les demandeurs individuels en Espagne à un montant total de €2 116 407. Des versements provisoires d'un montant total de €364 135 avaient été effectués à hauteur de 30 % du montant évalué, en prenant en compte l'aide reçue, le cas échéant. Les demandeurs associés à 407 des actions en justice avaient reçu des paiements du fait d'un accord de règlement conclu avec le Gouvernement espagnol. L'évaluation de ces demandes est incluse dans la demande subrogée présentée par le Gouvernement espagnol. En octobre 2012, les demandes présentées par les demandeurs français étaient en cours d'évaluation.

Le tribunal pénal de Corcubión a nommé des experts chargés d'examiner les demandes d'indemnisation au civil déposées dans le cadre de la poursuite pénale. Ces experts nommés par le tribunal ont rendu leur rapport d'évaluation en janvier 2010. Les experts engagés 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 est supérieur à celui évalué par les experts judiciaires; cela s'explique par le fait que les experts du Fonds de 1992 disposaient de plus d'informations, ce qui leur a permis de procéder à une évaluation plus précise des demandes.

Comme il est indiqué précédemment, la procédure a été transférée à un autre tribunal, la Audiencia Provincial de La Corogne (tribunal pénal), devant lequel se déroulera le procès pénal qui examinera les responsabilités au pénal et au civil. L'audience a débuté le 16 octobre 2012 et devrait se poursuivre jusqu'en mai 2013. Après avoir examiné les responsabilités au plan pénal, le tribunal décidera aussi du montant des indemnités à verser au titre de ce sinistre.

## Poursuites engagées en France

### Tour d'horizon

Deux cent trente-deux demandeurs, dont le Gouvernement 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 de €111 millions

environ, dont €67,7 millions sont réclamés par le gouvernement.

Cent onze de ces demandeurs ont retiré leurs actions. Il ne reste donc plus que 121 actions en instance devant les tribunaux pour des demandes d'un montant total de €79,1 millions.

Les tribunaux ont autorisé un arrêt des poursuites dans le cas de 17 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 Corcubión.

Quelque 174 demandeurs français, y compris le Gouvernement français et plusieurs communes, se sont associés à la procédure pénale engagée à Corcubión en Espagne.

## Poursuites engagées aux États-Unis

### Poursuites engagées par l'Espagne contre l'ABS

L'Espagne 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'Espagne 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'Espagne et a lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que, si l'Espagne 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'Espagne 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*.

L'ABS avait été débouté de sa demande reconventionnelle initiale en application de la FISA, Foreign Sovereign Immunities Act (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.

### Premier jugement du tribunal de district de New York

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'acquiesce 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'Espagne.

L'Espagne a interjeté appel. L'ABS a également fait appel de la décision du tribunal de rejeter ses demandes reconventionnelles faute de compétence.

### Décision de la cour d'appel de New York pour le deuxième circuit

La cour d'appel a rendu son arrêt en juin 2009, infirmant à la fois le rejet de la requête de l'Espagne 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'Espagne, 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.

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

### Deuxième jugement du tribunal de district de New York

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'Espagne de ses demandes à l'encontre de la société ABS.

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'Espagne a fait appel du jugement du tribunal de district.

### Jugement de la cour d'appel pour le deuxième circuit

La cour d'appel pour le deuxième circuit a rendu son jugement en août 2012, rejetant la demande de l'Espagne. Dans ce jugement, la cour a considéré que l'Espagne n'avait pas produit de preuves suffisantes pour établir que l'ABS avait agi avec témérité. En l'absence de ➤

<sup>66</sup> Pour un résumé des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'Autorité maritime des Bahamas, le Ministère espagnol des travaux publics et le Secrétariat d'État français aux transports et à la mer, se reporter aux pages 116 à 119 du Rapport annuel de 2005.

telles preuves d'un comportement téméraire, la cour a évité de rendre une décision sur la question consistant à déterminer si l'ABS avait pour obligation à l'égard des États côtiers d'éviter tout comportement téméraire.

La cour d'appel a rendu sa décision en tenant compte des faits suivants:

- Outre ses fonctions de société de classification à but non lucratif, l'ABS avait une filiale à but lucratif qui procédait à des analyses informatisées des navires (le programme SafeHull) pour évaluer et anticiper d'éventuelles zones de défaillances structurelles futures. Les propriétaires de deux navires jumeaux<sup>27</sup> du *Prestige* avaient fait effectuer des analyses SafeHull de ces navires, mais les propriétaires du *Prestige*, eux, ne l'avaient pas fait. Les résultats des analyses informatisées des navires jumeaux n'ont été communiqués ni aux propriétaires du *Prestige* ni aux enquêteurs de l'ABS qui inspectaient le *Prestige*;
- Après le sinistre de l'*Erika*, la société ABS a proposé qu'elle-même et d'autres sociétés de classification procèdent à des modifications des règles de classification, qui auraient inclus l'analyse informatisée SafeHull. Il n'a jamais été donné suite à ces propositions. La société ABS a également déclaré à cette époque qu'elle était engagée dans une inspection de tous les navires qu'elle classait et qui avaient plus de 20 ans. Or d'après les éléments de preuve, il n'y a jamais eu d'inspection sérieuse;
- En décembre 2000, le *Castor*, un petit navire-citerne classé par l'ABS, a subi de graves dommages structurels. Suite à ces dommages, l'ABS a déclaré en octobre 2001 qu'il fallait modifier les règles de classification, en particulier celles applicables aux citernes à ballast des vieux pétroliers. Or aucune modification des règles n'avait été effectuée au moment de la dernière inspection annuelle du *Prestige* en mai 2002; et
- La dernière inspection spéciale du *Prestige* a eu lieu en Chine en avril/mai 2001 et sa dernière inspection annuelle aux Émirats arabes unis en mai 2002. Dans les deux cas, le navire est resté classé. L'Espagne a soutenu, ce que l'ABS a contesté, qu'en août 2002 le capitaine du *Prestige* avait envoyé une télécopie à l'ABS faisant état de graves problèmes structurels et mécaniques. Or l'Espagne n'a jamais été en mesure de prouver que l'ABS avait reçu cette télécopie.

S'agissant de la question du droit applicable, la cour a étudié l'éventail traditionnel des facteurs juridiques appliqués en droit maritime et a conclu que le lieu de la négligence/de la témérité dont il est allégué que l'ABS aurait fait preuve, à savoir le siège de l'ABS aux États-Unis, était le facteur le plus significatif et que cela justifiait l'application du droit maritime des États-Unis par le tribunal de district.

La cour d'appel de New York n'a pas traité la question juridique consistant à déterminer si l'ABS avait une obligation à l'égard des États côtiers d'éviter tout comportement téméraire. Elle a en revanche considéré que l'Espagne n'avait pas prouvé que l'ABS ait agi de manière téméraire. Du fait de l'approche retenue par la cour d'appel, il existe une possibilité de rendre une décision sur cette question juridique dans le cadre d'un autre procès.

Si la cour d'appel avait confirmé la décision du tribunal de district dégageant l'ABS de toute responsabilité, même pour un comportement téméraire, cela aurait fait obstacle à la possibilité d'un futur recouvrement par une tierce partie dans une affaire où il y avait de fortes raisons de penser qu'une société de classification avait eu un comportement téméraire. L'approche adoptée par le tribunal de district selon laquelle l'ABS n'avait pas l'obligation à l'égard de l'Espagne d'éviter tout comportement téméraire est un jugement qui ne vaut que pour cette affaire-ci et constitue un précédent qui ne lie pas mais dont il est souhaitable de tenir compte, sans qu'il ait force obligatoire.

En octobre 2012, l'Espagne n'avait pas fait appel du jugement.

### Action en justice engagée par la France contre l'ABS en France

En avril 2010, la France a engagé une action en justice devant le tribunal de première instance de Bordeaux contre trois sociétés appartenant au groupe de la société ABS. Les défendeurs se sont opposés à cette action en s'appuyant sur l'argument de l'immunité de juridiction. Le juge a renvoyé l'affaire devant les tribunaux pour qu'un jugement préliminaire soit rendu sur la question de savoir si l'ABS avait droit à l'immunité souveraine s'agissant des procédures judiciaires.

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

#### États-Unis

En octobre 2004, le Comité exécutif a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre l'ABS aux États-Unis. L'Administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux États-Unis, de suivre les enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toutes mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 dans toute juridiction pertinente. 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.

#### Espagne

Concernant une action récursoire éventuelle en Espagne, l'Administrateur a été informé par l'avocat espagnol du Fonds de 1992 qu'une action contre l'ABS en Espagne serait confrontée à des difficultés de procédure. Des poursuites pénales avaient été engagées en Espagne contre quatre personnes, à savoir le capitaine, le second et l'ingénieur en chef du *Prestige*, ainsi que le fonctionnaire qui était intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. L'ABS n'était pas défendeur dans l'affaire en question. En droit espagnol, quand une action au pénal est engagée, une action pour indemnisation fondée sur des faits identiques ou en grande partie identiques à ceux qui constituent la base de l'action au pénal, que ce soit contre le défendeur dans une poursuite pénale ou contre d'autres parties, ne peut pas être engagée tant que le jugement définitif n'a pas été rendu dans l'affaire au pénal. Les poursuites pénales prendront probablement de nombreuses années. Selon les conseils de l'avocat espagnol du Fonds, l'Administrateur n'a pas, pour l'instant, recommandé d'engager une action contre l'ABS en Espagne.

#### France

À sa session de juin 2010, le Comité exécutif a noté qu'en avril 2010, la France avait intenté auprès du tribunal de première instance de Bordeaux une action en justice contre trois sociétés du groupe ABS. Le Comité exécutif s'est demandé 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 a considéré, après consultation avec l'avocat français du Fonds de 1992, qu'il semblait que plusieurs faits pertinents exigeaient un examen plus approfondi pour déterminer les perspectives et les implications juridiques d'une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, en particulier:

- la publication de deux rapports d'experts présentés dans le cadre des poursuites pénales en Espagne, qui concluaient que les défauts du *Prestige* étaient dus à la négligence de la société ABS;

- la requête de la France en 2009 voulant que certains salariés de la société ABS soient incriminés dans les poursuites judiciaires engagées auprès du tribunal pénal de Corcubión et le fait que cette requête ait été rejetée;
- la récente jurisprudence en France engageant la responsabilité civile d'une société de classification pour les dommages causés par la pollution suite au sinistre de l'*Erika*; et
- la France avait récemment intenté une action en justice contre l'ABS en France.

Le Comité exécutif a noté que, vu les considérations précédentes, l'Administrateur avait l'intention de poursuivre, en consultation avec l'avocat français du Fonds de 1992, l'examen des incidences juridiques et les perspectives de succès d'une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, dans l'objectif de faire une recommandation au Comité exécutif lors d'une session à venir. Concernant le sinistre de l'*Erika*, la cour d'appel de Paris a décidé que le Registro Italiano Navale (RINA) (la société de classification qui avait certifié l'*Erika*), ainsi que le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping) et le président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), étaient pénalement responsables du délit de pollution. S'agissant des responsabilités civiles, le juge a considéré les trois parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre.

La chambre criminelle de la Cour de cassation a rendu son arrêt le 25 septembre 2012 en ce qui concerne le sinistre de l'*Erika*.

La Cour de cassation a confirmé la décision de la cour d'appel sauf en ce qui concerne la société de classification, RINA, où elle a considéré que la cour d'appel avait eu tort de décider qu'une société de classification ne pouvait pas bénéficier des dispositions de canalisation en vertu de l'alinéa c) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La Cour a toutefois décidé que les dommages résultaient d'une faute de témérité de RINA et que par conséquent la société RINA ne pouvait pas bénéficier de la protection de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

À sa session d'octobre 2012, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à engager une action récursoire contre l'ABS en France avant le 13 novembre 2012, en tant que mesure conservatoire permettant d'éviter que l'action ne devienne prescrite en vertu du droit français.

En octobre 2012, le Fonds de 1992 a engagé une action récursoire contre l'ABS en France. Il sera décidé lors d'une future session du Comité exécutif du Fonds de 1992 de maintenir ou de retirer l'action récursoire sur la base d'une analyse de l'arrêt de la Cour de cassation et des autres informations supplémentaires reçues.

<sup>27</sup>Des navires jumeaux sont des navires construits à partir des mêmes plans, même s'il peut exister entre eux de légères différences.

*Le Prestige, laissant dans son sillage une traînée d'hydrocarbures au large de la côte nord-ouest de l'Espagne, avant de couler le 13 novembre 2002.*



# Solar I

Date du sinistre	11 août 2006
Lieu du sinistre	Détroit de Guimaras, Philippines
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	2 000 tonnes de fuel-oil industriel
Zone touchée	Île de Guimaras et province d'Iloilo, Philippines
État du pavillon du navire	République des Philippines
Jauge brute	998 tjb
Assureur P&I	Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,3 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Oui – Limite fixée par l'accord STOPIA 2006 à 20 millions de DTS (£19,1 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£194 millions)
Indemnités versées	PHP 986 646 031 (£14,8 millions)
Poursuites judiciaires	Trois ensembles de poursuites judiciaires sont actuellement en cours contre le Fonds de 1992.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Google

## Le sinistre

Le navire-citerne *Solar I* (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).

## Impact du déversement

Lors 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 diminuant progressivement. 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.

## Opérations d'intervention

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont ouvert à Iloilo un bureau des demandes d'indemnisation chargé d'aider à traiter les demandes. Le bureau a été fermé en 2010 une fois la majorité des demandes traitées.

## Applicabilité des Conventions

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

Le montant de limitation applicable au *Solar I* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS, mais le propriétaire du *Solar I* 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 I* en vertu 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

Au 1er octobre 2012, quelque 32 466 demandes avaient été reçues et des paiements d'un montant total de PHP 987 millions (£14,3 millions) avaient été effectués au titre de 26 870 demandes d'indemnisation, essentiellement dans le secteur de la pêche. Toutes les demandes ont désormais été évaluées et le bureau local des demandes d'indemnisation a été fermé.

Catégorie de demandes	Nombre de demandes soumises	Nombre de demandes évaluées	Montant évalué (PHP)	Nombre de demandes payées	Montant versé (PHP)	Nombre de demandes rejetées
Pêche de capture	27 812	27 812	207 678 149	25 940	190 392 018	598
Mariculture	771	771	3 704 266	198	3 308 273	465
Divers	170	170	6 934 644	11	6 852 074	157
Dommages aux biens	3 260	3 260	5 341 587	631	5 117 154	2 507
Tourisme	425	425	5 489 437	75	5 381 627	346
Opérations de nettoyage	28	28	885 668 092	15	775 594 885	13
<b>Total</b>	<b>32 466</b>	<b>32 466</b>	<b>1 114 816 175 (£16,8 millions)</b>	<b>26 870</b>	<b>986 646 031 (£14,8 millions)</b>	<b>4 086</b>

Environ PHP 987 millions avaient été versés à titre d'indemnités en octobre 2012 et remboursés par le Club du propriétaire du navire au Fonds de 1992 en application de l'accord STOPIA 2006.

Le bilan des demandes d'indemnisation à la session d'octobre 2012 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 sur leurs formulaires d'enregistrement des demandes. Le montant total des indemnités demandées en ce qui concerne ce sinistre n'a donc pas pu être déterminé.

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 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, 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.

## Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

Vingt-huit demandes ont été soumises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde par des particuliers, des entreprises de nettoyage sous-traitantes, la Petron Corporation et des organismes gouvernementaux. 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 d'enlèvement des hydrocarbures, ont été réglées pour un montant total de PHP 775,22 millions. 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. Une offre de règlement a été proposée pour le septième demandeur mais elle n'a pas été acceptée. La demande est maintenant considérée comme forclosée.

Deux demandes présentées par les garde-côtes philippins au titre des mesures de sauvegarde prises suite au sinistre ont été reçues et évaluées. Une offre de règlement d'un montant de PHP 104,8 millions a été faite pour les deux demandes et a été acceptée par les garde-côtes philippins.

### Domages aux biens

Au total, 3 260 demandes ont été reçues au titre de dommages causés aux équipements et aux bateaux de pêche et à des biens situés en front de mer, et 631 de ces demandes ont été acquittées à hauteur de PHP 5,12 millions. Comme dans le cas des chèques non touchés pour l'indemnisation dans le secteur de la pêche de capture, l'indemnisation au titre de quelque 122 demandes approuvées pour dommages aux biens n'a pas pu être versée aux demandeurs. Une consolidation des comptes a été réalisée avec la banque aux Philippines et les indemnités restantes seront disponibles sur demande directement auprès du Fonds de 1992. Environ 2 507 demandes ont été rejetées car les demandeurs étaient dans l'impossibilité de fournir des justificatifs prouvant le préjudice qui leur avait été causé.

### Préjudices économiques dans le secteur de la pêche de capture

Sur les 27 812 demandes reçues des pêcheurs, quelque 25 940 ont été réglées et acquittées pour un montant de PHP 190,4 millions et 598 ont été rejetées. Plus de 250 demandeurs n'ont pas récupéré leurs indemnités à ce jour. Étant donné que ces chèques ont une période de validité limitée, le Fonds de 1992 a dû émettre à nouveau des chèques qui étaient arrivés à expiration. Ceci a créé des différences lorsque les paiements effectués ont été enregistrés, puisque les chiffres se rapportent à des chèques émis mais non nécessairement touchés. Comme certains paiements ont été émis à plusieurs reprises sans être touchés, une consolidation des comptes a désormais été réalisée dans la mesure du possible. Les demandeurs restants pourront toucher leurs indemnités à tout moment en prenant contact directement avec le Fonds de 1992.

### Préjudices économiques dans le secteur de la mariculture

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 771 demandes de la part de cultivateurs d'algues et de pisciculteurs au titre de dommages qu'auraient subis leurs cultures du fait de la pollution. Environ 198 de ces demandes ont été acquittées pour un montant total de PHP 3,3 millions, dont 10 paiements supplémentaires n'ont toujours pas été touchés. Quatre-cent-soixante-cinq autres demandes ont été rejetées au motif que les demandeurs ne pouvaient pas prouver de façon

crédible qu'au moment du sinistre ils participaient aux activités au titre desquelles leurs demandes ont été soumises ou que leurs récoltes avaient réellement été polluées.

Environ 98 autres 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. En l'absence de tout élément de preuve concordant, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 n'ont pu réussir à résoudre ce problème et ces demandes sont maintenant considérées comme forcloses.

### Tourisme et autres préjudices économiques

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu quelque 425 demandes du secteur du tourisme, provenant de propriétaires de petites stations balnéaires, d'exploitants de bateaux d'excursion et de divers prestataires de services. Au total, quelque 75 demandes ont été réglées et acquittées à hauteur de PHP 5,38 millions, alors que 346 demandes ont été rejetées pour insuffisance de preuves du préjudice subi suite à la pollution.

Plusieurs demandeurs ont présenté des demandes complémentaires au titre de préjudices supplémentaires subis tout au long de 2008 et 2009. 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.

### Divers

Environ 170 demandes d'indemnisation ont été reçues au titre de préjudices économiques, essentiellement de propriétaires de petits magasins ouverts tard le soir et d'éleveurs. La majorité de ces demandes ont été rejetées au motif qu'il n'existait pas de lien de causalité suffisamment étroit entre la pollution et les préjudices qui auraient été subis.

Onze demandes pour un total de PHP 6,85 millions ont été acquittées au titre des frais encourus par plusieurs services gouvernementaux principalement pour indemniser une partie des frais des salaires et des heures supplémentaires du personnel ayant participé aux opérations de lutte contre le sinistre. L'indemnisation d'une douzième demande, émanant également d'un service gouvernemental, a été refusée par le demandeur après des changements dans l'administration locale.

### Questions juridiques - poursuites civiles

#### Poursuites engagées par 967 pêcheurs

Une action au civil a été intentée en août 2009 par un cabinet d'avocats de Manille qui avait auparavant représenté un groupe de pêcheurs de l'île de Guimaras. Ce procès a trait à des demandes émanant de 967 pêcheurs pour un montant total de PHP 286,4 millions au titre de dommages aux biens et de préjudices économiques. Les demandeurs ont rejeté l'évaluation du Fonds 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 d'élément de preuve ou de justificatif quelconque. Le Fonds de 1992 a déposé des conclusions de défense en réponse à l'action civile.

Une audience préliminaire a eu lieu en juillet 2012 pour étudier la possibilité d'aboutir à un règlement à l'amiable. Le tribunal a ordonné que des auditions de médiation aient lieu en août et septembre 2012 en présence d'un médiateur accrédité par le tribunal. L'avocat du Fonds de 1992 a rencontré les avocats des demandeurs avant que ne se tienne la première audition de médiation afin de régler les problèmes et de minimiser les frais qui seraient sinon encourus pour assister à ces auditions de médiation. Au cours de cette réunion, les avocats des demandeurs n'avaient préparé aucune documentation officielle permettant de faire avancer leur cause et aucun progrès n'avait été accompli pour régler la question à la première réunion de médiation d'août 2012. Une proposition de règlement à l'amiable devait être formulée par les avocats des plaignants, mais en l'absence d'une telle proposition, la procédure s'est poursuivie et une audition préliminaire initiale a eu lieu en octobre 2012.

### Poursuites engagées par les garde-côtes philippins

Les garde-côtes philippins ont engagé une poursuite judiciaire pour s'assurer que leurs droits soient préservés s'agissant des deux demandes concernant les frais encourus pendant les opérations de nettoyage et de pompage. Le Fonds de 1992 a déposé des conclusions de défense. Une offre de règlement d'un montant de PHP 104,8 millions a été faite pour les deux demandes, et a été acceptée par les garde-côtes philippins. Le Fonds de 1992, les garde-côtes philippins, le Shipowners' Club et leurs avocats respectifs sont en contact au sujet des mesures officielles requises pour pouvoir mettre à exécution l'accord de compromis proposé et retirer les poursuites judiciaires. Plus précisément, les avocats du Fonds de 1992 sont en contact avec l'avocat des garde-côtes philippins en vue d'obtenir les signatures nécessaires sur la documentation de règlement mais en raison de plusieurs changements au sein du personnel des garde-côtes philippins, les choses ont pris du retard.

### Poursuites engagées 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 une action judiciaire 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'elles n'ont pas été rémunérées pour leurs services. Après un examen approfondi des documents juridiques reçus, le Fonds de 1992 a déposé ses conclusions de défense auprès du tribunal, notant entre autres que la majorité des demandeurs n'étaient pas engagés dans des activités recevables en principe. De plus, plusieurs demandeurs faisaient partie d'une demande d'indemnisation déjà présentée et réglée par la municipalité de Guimaras.

Une audience préliminaire a eu lieu en juillet 2012 pour étudier la possibilité d'aboutir à un règlement à l'amiable, mais sans succès. Le tribunal a ordonné aux diverses parties de s'engager dans une série d'audiences préliminaires et de réunions de médiation qui ont débuté en octobre 2012. Le processus de médiation devrait durer plusieurs mois.

### Poursuites judiciaires engagées par le Fonds de 1992 contre le propriétaire du navire

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 des dispositions en matière de forclusion de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a convenu de ne pas intenter d'action en justice et de laisser ainsi le délai arriver à expiration. Aucun fait nouveau n'est survenu à cet égard en 2012.

### Observations

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.



*Légère couche lustrée d'hydrocarbures provenant du Solar I, île de Guimaras, Philippines.*

# Volgoneft 139

Date du sinistre	11 novembre 2007
Lieu du sinistre	Détroit de Kerch, entre la mer d'Azov et la mer Noire, qui sépare la Fédération de Russie et l'Ukraine
Cause du sinistre	Rupture
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	Jusqu'à 2 000 tonnes de fuel-oil
Zone touchée	Péninsule de Taman, pointe de Tuzla et pointe de Chushka, Fédération de Russie et Ukraine
État du pavillon du navire	Fédération de Russie
Jauge brute	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	3 millions de DTS ou R 116,3 millions (£2,5 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS ou R 175,3 millions (£3,7 millions)
Déficit d'assurance	1,5 million de DTS ou R 58,7 millions (£1,2 million)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£201 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Indemnités versées	Aucune
Questions spécifiques	La limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile devrait s'élever à 4,5 millions de DTS. Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Basarsoft, GIS Innovatsia, Google, Tele Atlas, Transnavicom

## 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. On estime que la quantité de fuel-oil déversée se situe entre 1 200 et 2 000 tonnes. 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 finalement été vendue. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes d'un mélange de fuel-oil 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 été signalé que trois autres navires de charge qui transportaient du soufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* et *Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre.

## Impact du déversement

On pense que quelque 250 kilomètres de côtes ont été pollués par les hydrocarbures aussi bien en Fédération de Russie qu'en Ukraine. De lourdes pertes, soit plus de 30 000, ont été signalées parmi la population d'oiseaux.

## Opérations d'intervention

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. Les opérations de nettoyage de la côte ont été menées par l'armée russe et les forces d'intervention d'urgence et quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés ont été enlevées avec du sable et de l'herbier en vue de leur élimination.

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.

## Applicabilité des Conventions

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 n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds à l'époque des faits. Bien que l'Ukraine ait déposé un instrument de ratification à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) le 28 novembre 2007, cette convention n'est entrée en vigueur pour l'Ukraine que le 28 novembre 2008.

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

Le *Volgoneft 139* était couvert par Ingosstrakh (Fédération de Russie) 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 4,51 millions de DTS. Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS.

Le *Volgoneft 139* n'était pas assuré par l'un des clubs P&I affiliés 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).

## Demandes d'indemnisation

Le bilan des demandes d'indemnisation en octobre 2012 est résumé dans le tableau ci-dessous.

## Questions juridiques

### Demande d'indemnisation établie selon la formule 'Metodika'

Lors d'une réunion tenue en mai 2008, les autorités russes ont informé le Fonds de 1992 que le Rosprirodnadzor avait soumis une demande au titre des dommages subis par l'environnement d'un montant de R 6 048,6 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

	Montant demandé (R)	Montant évalué par le Fonds de 1992 (R)
Entreprise de nettoyage	63 926 933	50 766 549
Autorités régionales	434 687 072	241 045 047
Autorités locales	42 960 768	24 949 162
Port de Kerch (Ukraine)	9 170 697	1 739 454
Affréteur	9 499 078	2 312 714
Voyagiste (privé)	8 524 153	8 524 153
Propriétaire du navire	27 706 290	8 755 555
Organisme fédéral (Rosprirodnadzor)	753 332	688 487
<b>Total</b>	<b>597 228 323</b> <b>(£11 840 347)</b>	<b>338 781 121</b> <b>(£6 716 503)</b>

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 Rosprirodnadzor pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et la remise en état de l'environnement afin de déterminer dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions. Le Fonds de 1992 a évalué les dépenses encourues par le Rosprirodnadzor à un montant de R 688 487.

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

En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région 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.

Le Rosprirodnadzor n'a pas fait appel de ce jugement, qui par conséquent est devenu définitif.

#### Force majeure

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 (*force majeure*) et que la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était par conséquent pas en cause (alinéa a) de l'article III.2 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 (alinéa a) de l'article 4.1 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<sup>\*></sup>.

En résumé, les conclusions des experts étaient les suivantes:

- 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;
- 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. Des dispositions auraient donc pu être prises pour éviter que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'avait été; et
- 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.

Afin de comprendre pleinement les circonstances du sinistre, le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 ont visité les installations du système d'organisation du trafic maritime (Vessel Traffic System, 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 1992 de confirmer dans une large mesure leurs conclusions préliminaires selon lesquelles la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel.

\*> Pour des informations concernant les conclusions préliminaires auxquelles sont parvenus les experts du Fonds de 1992, on se reportera aux pages 119 à 122 du Rapport annuel de 2008.

Zone littorale du détroit de Kerch, recouverte d'une épaisse couche d'hydrocarbures suite au sinistre du *Volgoneft 139*.



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 de 1992 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.

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

Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Léningrad 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.

Ingosstrakh n'a pas fait appel de ce jugement, qui par conséquent est devenu définitif.

#### Question du 'déficit d'assurance'

En février 2008, le Fonds de 1992 a reçu une notification du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Léningrad sur la procédure engagée par une entreprise de nettoyage russe contre le propriétaire du navire, Ingosstrakh et le Fonds de 1992. 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 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 R 116 280 000, qui équivalait à 3 millions de DTS.

En avril 2008, le Fonds de 1992 a interjeté appel de la décision du tribunal. Dans ses écritures, le Fonds de 1992 a fait valoir qu'à l'époque des faits la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (R 175,3 millions) 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 (R 116,3 millions) devait être modifiée. En mai 2008, la cour d'appel a rejeté l'appel du Fonds de 1992.

Le Fonds de 1992 a de nouveau fait appel de la décision. En septembre 2008, la Cour de cassation a rendu une décision par laquelle elle a rejeté l'appel du Fonds de 1992. Dans ses considérants, la Cour de cassation 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 R 116 280 000 (3 millions de DTS), il appartenait aux tribunaux russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel de la Fédération de Russie. 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 novembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision de la Cour de cassation.

#### Jugements concernant le 'déficit d'assurance'

En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Léningrad a décidé de maintenir sa décision originale, à savoir que le fonds de limitation du propriétaire du navire était fixé à 3 millions de DTS ou R 116,6 millions. Le tribunal a pris cette décision 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 de la Russie au moment du sinistre.

Le Fonds de 1992 a interjeté appel de cette décision au motif que, au moment du jugement, la nouvelle limite de responsabilité du propriétaire du navire, à savoir 4,51 millions de DTS, avait été publiée dans le Journal officiel de la Russie et, par conséquent, dûment incorporée dans la législation russe.

La cour d'appel a confirmé la décision du tribunal d'arbitrage de Saint-Petersbourg. Le Fonds de 1992 s'est pourvu en cassation devant la Cour de cassation.

Dans son arrêt rendu en avril 2011, la Cour de cassation a rejeté le pourvoi du Fonds de 1992 et a confirmé la décision relative à la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire à hauteur 

de 3 millions de DTS. Le Fonds de 1992 s'est pourvu en appel devant la Cour suprême.

La Cour suprême a maintenu les décisions prises par le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Léningrad, par la cour d'appel et la Cour de cassation.

### Montant et bien-fondé des demandes d'indemnisation

Lors d'une audience tenue en janvier 2011, le tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Léningrad a demandé au Fonds de 1992 de justifier sa position concernant la relation entre la quantité d'hydrocarbures déversés et la quantité de déchets ramassés, qui constituait le principal point litigieux de l'évaluation de certaines demandes au titre des opérations de nettoyage.

Le Fonds de 1992 a soumis son rapport au tribunal lors d'une audience tenue en mars 2011. Le rapport comparait la quantité de déchets mazoutés ramassés dans le cadre des mesures prises pour faire face au sinistre et la quantité de déchets mazoutés ramassés suite à divers autres sinistres. Le rapport a conclu que pour le sinistre du *Volgoneft 139*, la quantité de déchets mazoutés ramassés était de l'ordre de 40 fois la quantité d'hydrocarbures déversés tandis que, pour d'autres déversements, cette proportion se situait entre 2,5 et 15. Par conséquent, le coût de ce nettoyage supplémentaire, ainsi que de l'élimination des déchets mazoutés, ne serait pas jugé raisonnable et ne serait donc pas recevable à des fins d'indemnisation.

Des audiences ont eu lieu en mai, juillet, octobre, novembre et décembre 2011, ainsi qu'en février, avril et juin 2012 au tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Léningrad.

À l'audience de février 2012, le tribunal a décidé que tous les demandeurs avaient droit aux intérêts légaux en vertu de la législation russe et leur a ordonné de soumettre le calcul de leurs intérêts.

### Jugement concernant le montant et le bien-fondé des demandes d'indemnisation

En juillet 2012, le tribunal a rendu son jugement sur le quantum, attribuant des montants d'un total de R 503,2 millions, y compris les intérêts légaux. Le tribunal a en outre accordé à certains demandeurs le paiement des droits de greffe, pour un total de R 164 445, à parts égales par Ingosstrakh, le propriétaire du navire et le Fonds de 1992.

Le tableau ci-dessous présente un résumé des montants accordés par un jugement du tribunal d'arbitrage de la ville de Saint-Petersbourg et de la région de Léningrad, en comparaison avec l'évaluation faite par le Fonds de 1992 des demandes d'indemnisation.

Le tribunal a décidé que le propriétaire du navire et Ingosstrakh devaient payer les sommes allouées jusqu'à la limite de 3 millions de DTS et que le Fonds de 1992 devrait payer tous les montants au-delà de ces 3 millions de DTS. Étant donné que la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile applicable au moment du sinistre était de 4,5 millions de DTS, il reste un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS. Dans son jugement, le tribunal a décidé que la limite de responsabilité du propriétaire du navire devait être de 3 millions de DTS car c'était là la limite de responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre, telle que publiée dans le Journal officiel russe.

En août 2012, le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement, aux motifs suivants, entre autres:

- i. La limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile au moment du sinistre était de 4,51 millions de DTS (R 174,4 millions) et par conséquent la décision du tribunal établissant le fond de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R 116,3 millions) devrait être modifiée; et
- ii. Le jugement n'explique pas l'évaluation des montants des indemnités attribuées aux différents demandeurs. On ne sait donc toujours pas exactement comment le tribunal a calculé les montants attribués et sur la base de quels éléments de preuve le jugement a été rendu.

Une autorité locale demandant à être indemnisée pour les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde a elle aussi fait appel de ce jugement car le montant attribué était inférieur à celui demandé. En septembre 2012, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal d'arbitrage. Le Fonds de 1992 a interjeté appel auprès de la Cour de cassation.

### Réunions entre les autorités russes et le 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. Le Fonds de 1992 a offert d'envoyer des experts en Fédération de Russie afin d'étudier la situation et donner des conseils aux autorités russes. Cependant, 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 ses experts n'ont pu se rendre dans la zone touchée pour suivre les opérations de nettoyage.

Un certain nombre de réunions se sont tenues à Londres et Moscou en 2009 entre les autorités russes, le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 afin de favoriser les échanges d'informations et suivre l'état d'avancement des demandes d'indemnisation. En février 2010, le Secrétariat et les experts se sont rendus à Moscou, Krasnodar et aux installations du VTS de Kavkaz pour y tenir des réunions avec le Ministère des transports, un représentant du propriétaire et l'affrètement du *Volgoneft 139*, plusieurs autorités locales de la région de Krasnodar, les capitaines des ports de Kavkaz et de Temryuk et un demandeur du secteur du tourisme.

Le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 se sont rendus à Krasnodar en février 2011 pour rencontrer les demandeurs et tenter de résoudre les problèmes en suspens concernant les demandes. Des réunions ont eu lieu avec les autorités régionales et municipales dont les demandes, relatives au nettoyage et aux mesures de sauvegarde, constituent la plus grande partie du montant réclamé. Le principal point de désaccord avec ces demandeurs résidait dans la quantité de déchets ramassés qui, de l'avis du Fonds, n'était pas techniquement

raisonnable. Une réunion a également eu lieu avec un représentant du port de Kerch, en vue de discuter de la demande soumise par le port au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. À l'occasion de cette visite, des entrevues ont eu lieu avec les représentants de quelques demandeurs individuels des secteurs de la pêche et du tourisme.

Une réunion a eu lieu à Londres fin février 2011 entre les représentants du Fonds de 1992, son avocat, ses experts et les représentants du Ministère russe des transports. Le Fonds et ses experts ont effectué une autre visite à Moscou en mars 2011, afin de rencontrer les représentants du Gouvernement russe et l'assureur.

### Observations Comité exécutif

Depuis que le Comité exécutif du Fonds de 1992 a eu connaissance du sinistre pour la première fois en mars 2008, la question de savoir si l'Administrateur devait être autorisé à effectuer des paiements au titre des demandes d'indemnisation concernant le *Volgoneft 139* a été abordée à maintes reprises. Chacune de ces discussions a abouti à la conclusion que de nombreux problèmes devraient être résolus avant que le Comité ne puisse autoriser l'Administrateur à effectuer lesdits paiements.

#### Mars 2011

À sa session de mars 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à commencer à effectuer des paiements au titre des pertes établies découlant du sinistre du *Volgoneft 139* et l'a chargé de poursuivre ses efforts pour essayer de résoudre les trois problèmes suivants en suspens: le paiement par l'assureur à concurrence de 3 millions de DTS, la soumission des rapports sur les hydrocarbures en retard et une solution au problème du 'déficit d'assurance'.

#### Octobre 2012

À sa session d'octobre 2012, le Comité exécutif a noté que bien que plusieurs délégations aient recommandé que le Fonds de 1992 s'efforce de verser des indemnités aux victimes de ce sinistre, la majorité des délégations estimait que le problème du 'déficit d'assurance' devait être résolu avant que le Fonds de 1992 ne commence à effectuer des paiements. Le Comité exécutif a donné pour instruction à l'Administrateur de poursuivre les discussions avec les demandeurs ainsi qu'avec les autorités russes afin de trouver une solution à ce problème du 'déficit d'assurance', et de reprendre l'examen de cette question, sur la base d'une proposition, lors d'une session future.

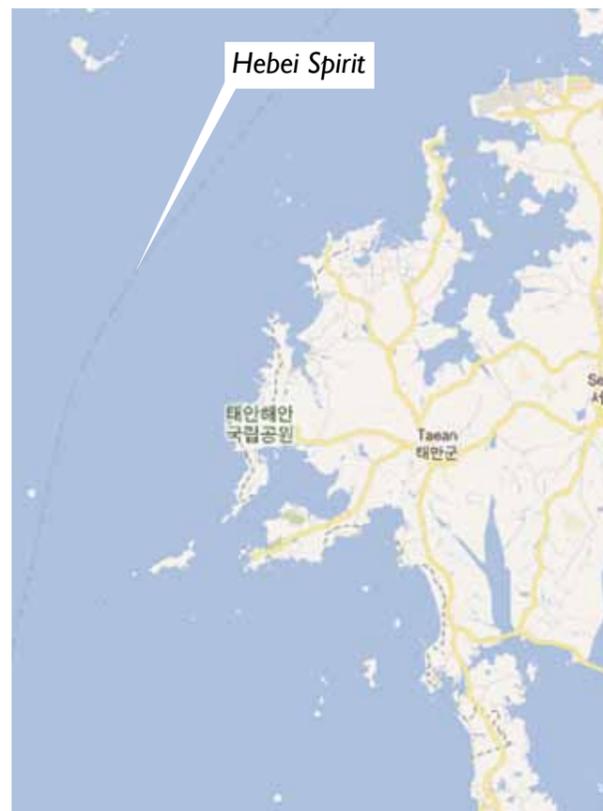
Comme il en a été instruit, l'Administrateur continuera à suivre la procédure juridique devant les tribunaux russes et à poursuivre les discussions avec les demandeurs et les autorités russes afin de trouver une solution au déficit d'assurance. Une proposition à ce sujet sera soumise à une prochaine session du Comité exécutif.

	Montant demandé (en R)	Évaluation par le Fonds de 1992 (en R)	Jugement du tribunal (en R)	
			Principal	Intérêts légaux
Entreprise de nettoyage contractante	63 926 933	50 766 549	50 766 549	17 413 621
Autorité régionale	434 687 072	241 045 047	337 866 060	41 350 713
Autorité locale	42 960 768	24 949 162	33 954 965	4 456 180
Port de Kerch (Ukraine)	9 170 697	1 739 454	3 770 772	1 089 164
Affréteur	9 499 078	2 312 714	2 312 714	891 050
Entreprise de tourisme (privée)	8 524 153	8 524 153	8 524 153	
Propriétaire du navire	27 706 290	8 755 555		
Organisme fédéral (Rosprirrodnadzor)	753 332	688 487	688 487	92 974
<b>Total</b>	<b>597 228 323</b> <b>(£11 840 347)</b>	<b>338 781 121</b> <b>(£6 716 503)</b>	<b>437 883 700</b>	<b>65 293 702</b> <b>503 177 402</b> <b>(£9,9 millions)</b>

# Hebei Spirit

Date du sinistre	7 décembre 2007
Lieu du sinistre	Taeon, République de Corée
Cause du sinistre	Abordage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	10 900 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Les trois provinces méridionales de la côte occidentale de la République de Corée
État du pavillon du navire	République populaire de Chine
Jauge brute	146 848 tjb
Assureur P&I	China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I)/ Assurancesföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	KRW 186,8 milliards (£106,3 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	KRW 321,6 milliards (£183 millions)
Indemnités versées	KRW 167,2 milliards (£95,2 millions)

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 SK M&C

## Le sinistre

Le navire-citerne *Hebei Spirit* (146 848 tjb), immatriculé à 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 Taeon, sur la côte occidentale de la République de Corée. Le ponton-grue était tracté par deux remorqueurs (le *Samsung N°5* et le *Samho T3*) lorsque le câble de remorquage s'est rompu. Les conditions météorologiques étaient mauvaises et, selon les informations reçues, le ponton-grue aurait dérivé et heurté le navire-citerne, perforant 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 gîte 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 d'hydrocarbures (un mélange d'Iranian Heavy, Upper Zakum et Koweït Export) s'est déversée dans la mer par suite de la collision.

Le *Hebei Spirit* est la propriété de la *Hebei Spirit Shipping Company Ltd*. Il est assuré par China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) et l'Assurancesföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld

Club) et il est exploité par la société V-Ships 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.

## 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 Taeon 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'alevineries 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 Taeon. 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 Taeon.

## Opérations d'intervention

Le Service national coréen des garde-côtes, qui appartient au Ministère des affaires maritimes et de la pêche (Ministry of Maritime Affairs and Fisheries, MOMAF), est chargé de l'ensemble des interventions de lutte contre la pollution marine dans les eaux relevant de la juridiction de la République de Corée. Dès le premier trimestre de 2008, la responsabilité du contrôle des opérations de nettoyage à terre avait été transmise aux autorités locales.

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 utilisés plusieurs mois durant 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.

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.

Le Skuld Club et le Fonds de 1992 ont mis en place à Séoul un bureau des demandes d'indemnisation (le Centre *Hebei Spirit*) pour aider les demandeurs à présenter leurs demandes d'indemnisation. Ils ont également nommé une équipe d'experts coréens et internationaux pour suivre les opérations de nettoyage et enquêter sur les répercussions potentielles de la pollution sur les secteurs de la pêche, de l'aquaculture et du tourisme.

## Applicabilité des Conventions

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, >

*Bénévoles menant à bien des opérations de nettoyage de la plage dans des conditions difficiles, près de Taeon, en République de Corée.*



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 exécutif. Le Comité exécutif a également décidé que la conversion de 203 millions de DTS en won coréens 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 40ème 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 établis.

En juin 2008, le Comité exécutif a pris note des nouveaux renseignements selon lesquels l'étendue des dommages dépasserait probablement le montant initialement prévu en mars 2008. À cette même session, le Comité a décidé, eu égard à l'incertitude accrue concernant le montant total des demandes d'indemnisation susceptibles d'être présentées 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 suivantes d'octobre 2008, ainsi que de mars, juin et octobre 2009, et de juin et octobre 2010.

En mars 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur par intérim à porter le niveau des paiements à 100 % des demandes d'indemnisation établies, sous réserve qu'un certain nombre de garanties soient mises en place avant que le Fonds de 1992 ne commence à effectuer les paiements. Il a été décidé que, dans le cas où ces garanties ne seraient pas en place, le niveau des paiements devrait être maintenu à 35 % des pertes établies et devrait faire l'objet d'un réexamen à sa prochaine session.

En août 2011, le Gouvernement coréen a informé l'Administrateur par intérim que, compte tenu de l'importante charge administrative que représenteraient pour lui les sauvegardes définies par le Comité exécutif à sa session de mars 2011, il n'avait pas l'intention de constituer la garantie dont la mise en place avait été demandée par le Comité exécutif, étant entendu qu'en conséquence le Fonds de 1992 ne porterait probablement pas le niveau des paiements à 100 % des pertes établies.

En octobre 2011, avril 2012 et octobre 2012, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de maintenir le niveau des paiements à 35 % et d'examiner de nouveau le niveau des paiements à sa prochaine session.

### Mesures prises par le Gouvernement coréen 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 de 1992 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 de 1992 dans un délai de 14 jours après la date à laquelle les intéressés ont communiqué au gouvernement la preuve de cette évaluation.

Le Gouvernement coréen a aussi informé le Fonds de 1992 que, en vertu de cette loi spéciale, si le Skuld Club et le Fonds dédommagent 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. Cette loi spéciale est entrée en vigueur le 15 juin 2008.

En octobre 2012, le Gouvernement coréen avait versé au total KRW 37 550 millions au titre de 695 demandes relatives aux secteurs des opérations de nettoyage, du tourisme, de la pêche et de l'aquaculture, sur la base d'évaluations fournies par le Skuld Club et le Fonds de 1992, et avait soumis des demandes subrogées contre le Skuld Club et le Fonds. Le Skuld Club avait versé au gouvernement KRW 32 992 millions au titre de 662 de ces demandes.

En application de la loi spéciale, le Gouvernement coréen a mis en place un mécanisme aux termes duquel 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 de 1992 mais n'ont pas reçu d'offre d'indemnisation dans les six mois. Au 21 septembre 2012, le Gouvernement coréen avait octroyé 21 295 prêts d'un montant total de KRW 50 685 millions.

### 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 le Comité de sa décision d'être indemnisé en dernier en ce qui concerne certains frais de nettoyage et d'autres dépenses encourues par l'administration centrale et les autorités locales.

En août 2011, le Secrétariat a procédé à une enquête sur les demandes d'indemnisation soumises par les autorités coréennes et a recensé 71 de ces demandes présentées par 34 administrations gouvernementales et autorités locales distinctes, pour un montant total d'environ KRW 444 800 millions. Les demandes correspondaient à un certain nombre de dépenses encourues par le gouvernement et des autorités locales pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, des études environnementales, la remise en état, des campagnes de marketing, des exonérations fiscales et d'autres coûts liés à la lutte contre la pollution.

Le Skuld Club et le Fonds de 1992 entretiennent des contacts fréquents avec le Gouvernement coréen pour maintenir en place un mécanisme de coordination permettant l'échange de renseignements sur les indemnités à verser afin d'éviter tout double paiement.

### 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 du navire, le Skuld Club, le Gouvernement coréen et la société Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC). Le Fonds de 1992 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 de 1992, et la KMPRC s'est engagée à demander la levée de la saisie du *Hebei Spirit*.

#### Second accord de coopération

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

En juillet 2008, un second accord de coopération a été conclu entre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Gouvernement coréen (Ministère du territoire, des transports et des affaires maritimes (MLTM), qui avait repris une partie des fonctions du MOMAF). Aux termes de cet accord, le Skuld Club s'est engagé à verser aux demandeurs 100 % des montants évalués, et ce, à hauteur de la limite de la responsabilité que la Convention de 1992 sur la responsabilité

civile fixe au propriétaire du navire, à savoir 89,77 millions de DTS. En retour, 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.

### Demandes d'indemnisation

En octobre 2012, 128 400 demandes d'indemnisation d'un montant total de KRW 2 611 milliards avaient été enregistrées. Quelque 128 311 demandes avaient été évaluées pour un montant total de KRW 179,9 milliards, et 83 946 de ces demandes avaient été rejetées. Le Skuld Club avait versé au total KRW 167,2 milliards pour 37 108 demandes et les demandes restantes étaient en cours d'évaluation ou bien un complément d'information avait été sollicité des demandeurs.

### Enquête 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 s'agissant 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 est semblable à celle rendue par le tribunal d'Incheon puisque que les deux remorqueurs ont été reconnus principalement responsables et que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* ont été également reconnus en partie responsables de la collision entre le ponton-grue et le *Hebei Spirit*.

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 2012, la Cour suprême n'avait pas encore rendu sa décision.

#### Enquête en Chine

L'administration de l'État du pavillon en Chine 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, en raison du retard pris par le Marine Spread pour informer le Centre d'information sur le trafic maritime et les autres navires se trouvant à proximité, le *Hebei Spirit* n'a pas eu assez de temps pour prendre toutes les mesures nécessaires afin d'éviter la collision. Il est également ressorti 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 pénales

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

En juin 2008, le tribunal de Seosan a rendu son jugement, selon lequel:

- i. le capitaine de l'un des remorqueurs était condamné à trois ans de prison et à une amende de KRW 2 millions;
- ii. le capitaine de l'autre remorqueur était condamné à un an de prison;
- iii. 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.

### Procédure en limitation engagée par le propriétaire du *Hebei Spirit*

En février 2008, le propriétaire du *Hebei Spirit* a déposé une demande pour entamer une procédure en limitation devant la section de Seosan du tribunal de district de Daejeon (tribunal de limitation).

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 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 novembre 2009 la Cour suprême a rejeté un appel d'un certain nombre de demandeurs contre la décision du tribunal de limitation. La décision du tribunal de limitation d'entamer la procédure en limitation pour le propriétaire du *Hebei Spirit* est donc devenue définitive.

Cent vingt-sept mille quatre cent cinquante-neuf demandes d'indemnisation s'élevant à un montant total de KRW 4 091 milliards ont été soumises au tribunal de limitation. En 2009, 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.

En février 2011, le tribunal de limitation a nommé un expert judiciaire chargé d'examiner les pièces justificatives produites par les deux parties, afin de pouvoir rendre une décision d'ici à la fin de 2011.

Au 27 août 2012, 127 483 demandes d'indemnisation, représentant un total de KRW 4 023 milliards, avaient été soumises au tribunal de limitation, soit une hausse de neuf demandes et KRW 64 milliards depuis avril 2012. Une audience du tribunal de limitation a eu lieu le 27 août 2012. Lors de cette audience, le tribunal a établi la liste des demandes d'indemnisation soumises. Conformément au droit coréen, aucune autre demande ne sera enregistrée et aucune modification du montant ne sera acceptée. Le tribunal prévoit de rendre sa décision quant à la répartition du fonds de limitation du *Hebei Spirit* au mois de décembre 2012. Les avocats du Fonds suivent l'affaire.

### Procédure en limitation engagée par l'affrètement coque-nue du Marine Spread

En décembre 2008, SHI, l'affrètement coque-nue du Marine Spread

(le ponton-grue, les deux remorqueurs et le navire ancre) 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 ordonné l'engagement de la procédure en limitation et a fixé le montant de limitation de SHI, y compris les intérêts judiciaires, à KRW 5 600 millions. SHI a déposé ce montant auprès du tribunal. Le tribunal de limitation a également décidé que les demandes déposées à l'encontre du fonds de limitation devaient être enregistrées auprès du tribunal avant 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, l'appel a été rejeté par la cour d'appel, qui a confirmé la décision du tribunal de limitation. Les demandeurs ont interjeté appel devant la Cour suprême et, en octobre 2011, l'appel était toujours en instance.

### Poursuites civiles

#### Demande présentée par une entreprise de nettoyage contre la République de Corée

En juillet 2008, suite au sinistre du *Hebei Spirit*, une entreprise de nettoyage qui avait été impliquée dans des opérations de nettoyage sur instruction des garde-côtes d'Incheon, a engagé des poursuites en justice devant le tribunal de district d'Incheon (tribunal de première instance) contre la République de Corée, réclamant des coûts d'un montant de KRW 727 578 150. Cette entreprise a fait valoir qu'elle avait passé un contrat de services avec la République de Corée. Elle a indiqué que même si le tribunal considérerait qu'un tel contrat de services n'existait pas, elle n'en devrait pas moins être indemnisée par le Gouvernement coréen qui, en tout état de cause, aurait dû prendre à sa charge les frais de nettoyage, et qui, s'il n'était pas contraint de rembourser les frais de nettoyage à l'entreprise, bénéficierait alors d'un enrichissement injuste.

Début 2010, le tribunal de première instance a décidé qu'il n'existait pas de contrat de services entre l'entreprise et la République de Corée mais a accepté qu'il incombait à cette dernière d'indemniser l'entreprise pour les coûts de nettoyage. Le tribunal a ordonné à la République de Corée de payer un montant de KRW 674 683 401 à titre d'indemnisation raisonnable. Les deux parties ont fait appel de la décision du tribunal.

En juillet 2010, après deux audiences préliminaires, la cour d'appel a ordonné une séance de médiation pour étudier la possibilité d'un règlement à l'amiable entre les parties. Le Fonds de 1992 est intervenu dans ce procès en qualité de partie intéressée et a participé à la médiation. Lors de l'audience de médiation, le médiateur de la cour d'appel a invité le plaignant à soumettre la demande d'indemnisation pour les coûts de nettoyage au Club et au Fonds de 1992, pour

évaluation, ce dont le plaignant s'est acquitté en septembre 2010. Le Club et le Fonds de 1992 ont évalué la demande à KRW 344 177 512 et proposé un règlement au demandeur en avril 2011.

Le tribunal a tenu plusieurs audiences en été 2011 pour trouver un accord à l'amiable entre le gouvernement et le plaignant, mais sans succès.

En septembre 2011, le tribunal a suggéré que le plaignant reçoive le montant évalué par le Club et le Fonds de 1992 et a décidé qu'une fois payé le montant tel qu'évalué, il déciderait s'il convient ou non de poursuivre la médiation pour le restant de ses demandes au titre du coût des opérations de nettoyage.

En janvier 2012, la cour d'appel a prononcé un jugement en vertu duquel, bien que l'évaluation effectuée par le Club et le Fonds de 1992 ait été jugée raisonnable, le montant reconnu par la cour était de KRW 318 450 947. Le montant évalué par le Club et le Fonds de 1992, soit KRW 304 177 512, a été versé au demandeur en septembre 2011. La cour a ordonné au Gouvernement coréen de verser à l'entreprise de nettoyage la différence majorée des intérêts, soit KRW 24 429 768. Les deux parties ont interjeté appel auprès de la Cour suprême. En octobre 2012, l'affaire était en cours d'examen à la Cour suprême.

#### Demande présentée par une entreprise de nettoyage contre le Club et le Fonds de 1992

En novembre 2010, un contractant qui avait été recruté pour des opérations de nettoyage après le sinistre du *Hebei Spirit* a engagé devant le tribunal du district central de Séoul une action en justice contre les propriétaires et les assureurs du *Hebei Spirit* et contre le Fonds de 1992.

Le contractant avait présenté une demande d'indemnisation pour un montant total de KRW 889 427 355 au titre des frais encourus pour des opérations de nettoyage effectuées entre janvier et juin 2008. Le Club et le Fonds de 1992 ont évalué la demande pour la période de janvier à mars 2008 à KRW 233 158 549. Ils ont rejeté la demande pour des coûts afférents à une partie du mois de mars 2008 et pour la période restante car il a été déterminé que la zone dans laquelle le demandeur opérait était nettoyée dès la mi-mars 2008 et que, par conséquent, des opérations de nettoyage ultérieures ne pouvaient pas être jugées raisonnables sur le plan technique.

Le contractant a réclamé devant le tribunal la différence entre le montant demandé et le montant évalué, pour un total de KRW 656 268 806. En janvier 2011, les avocats du Fonds de 1992 ont soumis une réponse devant le tribunal, au nom du Fonds de 1992, dans laquelle ils exposaient la position du Fonds de 1992, à savoir qu'il ne serait pas tenu de payer des indemnités tant qu'il ne serait pas prouvé que le montant de la responsabilité du propriétaire du navire était insuffisant pour couvrir intégralement les pertes imputables au sinistre du *Hebei Spirit*.

Le tribunal a tenu des audiences en été 2011, au cours desquelles il a essentiellement examiné la question consistant à savoir s'il fallait poursuivre la procédure en cours ou l'interrompre jusqu'à ce que la procédure en limitation engagée devant le tribunal de Seosan ait été menée à terme.

Le contractant a fait valoir que les opérations de nettoyage menées après mars 2008 étaient raisonnables sur le plan technique. Le Fonds de 1992 a présenté des moyens pour réfuter la tentative du contractant de remettre en cause l'évaluation du Club et du Fonds. Dans cette argumentation, il a souligné le fait que ses experts s'étaient rendus à plusieurs reprises dans la zone affectée entre début février et fin mars 2008 et qu'ils avaient constaté qu'il n'était techniquement pas nécessaire de procéder à d'autres opérations de nettoyage. Il avait alors été recommandé au contractant de ne pas poursuivre ces opérations et il lui avait été rappelé que le régime international d'indemnisation ne pourrait pas lui verser d'indemnités au titre d'opérations qui ne seraient pas raisonnables sur le plan technique.

En novembre 2011, le tribunal a rejeté les poursuites du demandeur contre le Fonds de 1992. Le tribunal a jugé que la demande contre le Fonds de 1992 était sans fondement aux motifs suivants:

- a. à moins et jusqu'à ce que le montant total des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures soit confirmé, la demande à l'encontre du Fonds de 1992 ne pourrait être spécifiée et la responsabilité du Fonds de 1992 ne pourrait donc pas être déterminée; et
- b. quoi qu'il en soit, les frais raisonnables du demandeur s'élevaient à KRW 233 158 549 et ce montant avait déjà été versé par le Club.

L'entreprise de nettoyage a fait appel du jugement auprès de la cour d'appel. De nouvelles audiences ont eu lieu en octobre 2012 où d'autres informations ont été demandées. La prochaine audience de la cour était fixée au 20 novembre 2012.

#### **Demande présentée par un groupe de pêcheurs et par des vendeurs de produits de la mer**

En décembre 2010, un groupe d'une cinquantaine de résidents de deux villages de la zone touchée par le sinistre du *Hebei Spirit* a engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 et la République de Corée. Les

50 demandeurs, tous engagés dans des activités de pêche ou dans la vente de produits de la mer, ont réclamé des indemnités pour un montant total de KRW 150 millions. Pour l'instant, on ne sait pas clairement sur quelle base cette demande a été présentée.

À sa première audience tenue en mars 2011, le tribunal a décidé d'ajourner les procédures d'audience jusqu'à ce que la procédure en limitation engagée par les propriétaires du *Hebei Spirit* soit terminée.

#### **Demande présentée par le propriétaire d'un navire**

En février 2011, un propriétaire de navire a intenté une action en justice contre les propriétaires du *Hebei Spirit* et le Fonds de 1992. À cette date, le propriétaire du navire n'avait pas encore soumis de demande d'indemnisation au Fonds bien qu'une demande ait été présentée dans le cadre de la procédure en limitation pour le *Hebei Spirit*. Le plaignant a fait valoir que son navire avait été pollué par les hydrocarbures déversés par le *Hebei Spirit* et qu'il lui avait fallu payer des frais de nettoyage. Il a réclamé KRW 99 878 861 plus des intérêts au taux de 5 % par an depuis le 11 décembre 2007, en se réservant le droit d'augmenter le montant de sa demande pour couvrir la perte de recettes subie durant la période de nettoyage. Le Fonds de 1992 a fait valoir qu'il n'était pas tenu de payer des indemnités à moins qu'il ne soit prouvé, et jusqu'à ce qu'il soit prouvé, que le montant de la responsabilité du propriétaire était insuffisant pour couvrir intégralement les pertes imputables au sinistre du *Hebei Spirit*.

Le propriétaire du navire a depuis lors soumis la demande d'indemnisation au Club et au Fonds de 1992 pour évaluation. Le tribunal a décidé d'interrompre la procédure jusqu'à ce que le Club et le Fonds aient évalué la demande.

#### **Demande présentée par le propriétaire d'un élevage d'ormeaux**

En mars 2011, l'ancien propriétaire d'un élevage d'ormeaux a engagé des poursuites en justice contre le Fonds de 1992. Dans sa demande, le plaignant avançait qu'il avait vendu son élevage en août 2007 et que l'acquéreur avait convenu de payer le prix d'achat avec les recettes de la vente de la première récolte d'ormeaux, ce qu'il n'a pas fait en raison du sinistre du *Hebei Spirit*. L'acquéreur a demandé à être indemnisé pour la récolte perdue par le Club et le Fonds de 1992. En vue de récupérer

le montant en souffrance sur la vente de l'élevage, l'ancien propriétaire a obtenu une ordonnance du tribunal, en 2010, visant le transfert à son profit de l'indemnisation obtenue par l'acquéreur. L'ancien propriétaire a demandé au tribunal d'ordonner au Fonds de 1992 de verser la somme de KRW 121 millions augmentée des intérêts.

En mai 2011, le Fonds de 1992 exposait sa position dans sa réponse au tribunal, à savoir qu'il ne serait pas tenu de payer des indemnités tant qu'il ne serait pas prouvé que le montant de la responsabilité du propriétaire était insuffisant pour couvrir intégralement les pertes imputables au sinistre du *Hebei Spirit*.

En septembre 2011, l'ancien propriétaire de l'élevage d'ormeaux a retiré l'action en justice qu'il avait engagée contre le Fonds de 1992, se réservant le droit d'engager des poursuites en justice contre le Fonds lorsque la procédure en limitation en cours aurait été menée à terme.

#### **Action récursoire du Fonds de 1992 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/affréteur 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 intenter 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 de 1992 a fait le nécessaire pour déposer la contre-caution requise, qui correspond à 10 % du montant réclamé par une lettre d'engagement 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.

Le Fonds de 1992 a alors signé avec les parties associées au navire un

accord relatif à l'action récursoire, aux termes duquel le Fonds de 1992 et les parties associées au navire maintiendraient leurs actions séparément, en partageant les frais des actions récursoires et en bénéficiant à égalité (50:50) du produit de tout bien récupéré suite à un jugement du tribunal ou à un accord de règlement.

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 mémoires en réponse aux requêtes ont été soumis au nom du Fonds de 1992.

En septembre 2010, le tribunal maritime de Ningbo a rejeté les requêtes. En octobre 2010, Samsung C&T et SHI ont fait appel de la décision du tribunal maritime de Ningbo.

La cour d'appel a rendu sa décision en février 2011. Dans cette décision, elle a accepté l'appel dans lequel Samsung C&T et SHI souhaitaient que le tribunal de Ningbo soit considéré comme un *forum non conveniens* et estimaient qu'une action récursoire devait être engagée devant un tribunal coréen.

En mars 2011, le Fonds de 1992 ainsi que le propriétaire et les assureurs du *Hebei Spirit* ont déposé des requêtes séparées pour l'ouverture d'un nouveau procès devant la Cour suprême de Beijing. La Cour suprême a accepté d'entendre les requêtes et les actes furent signifiés à Samsung C&T et SHI. La Cour a ordonné que soit ajournée toute demande d'annulation de l'ordonnance de saisie en attendant l'audience de la demande d'ouverture d'un nouveau procès.

En juillet 2011, la Cour suprême a tenu une audience de conciliation avec les parties, dans le but de rechercher un éventuel règlement du litige. Le Fonds de 1992 a participé à cette audience.

En décembre 2011, la Cour suprême a rejeté la demande d'ouverture d'un nouveau procès présentée par le Fonds de 1992 au motif de *forum non conveniens*.

En décembre 2011, le propriétaire et les assureurs du *Hebei Spirit* ont conclu un accord de règlement aux termes duquel Samsung C&T et SHI s'engageaient à verser le montant de US\$ 10 millions au propriétaire et à ses assureurs.

Étant donné que le Fonds de 1992 avait conclu un accord avec le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit* aux termes duquel le Fonds de 1992 et les parties associées au navire partageraient à égalité (50/50) les frais de justice des actions récursoires et le produit de tout bien récupéré suite à un jugement du tribunal ou à un accord de règlement, le Fonds de 1992 a recouvré US\$ 5 millions auprès du Skuld Club conformément à l'accord. En vertu de l'accord, le Fonds de 1992 remboursera au Skuld Club et au China P&I Club les parts et les frais de justice engagés dans le cadre de l'action récursoire.

*L'Administrateur s'est rendu au port de Mo-Hang en février 2012, à l'occasion de l'une des visites régulières des FIPOL en République de Corée à la suite du sinistre.*



# Sinistre survenu en Argentine

Date du sinistre	25 et 26 décembre 2007
Lieu du sinistre	Province de Chubut, Argentine
Cause du sinistre	Le déversement est probablement dû à une défaillance technique pendant le déballastage.
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	Entre 50 et 200 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Caleta Córdova, Province de Chubut, Argentine
État du pavillon du navire	Argentine
Jauge brute	35 995 tjb
Assureur P&I	West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	24 millions de DTS (£23 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£194 millions)
Indemnités versées	AR\$4,4 millions (£573 000) et US\$115 949 (£72 000) (versés par le West of England Club)
Poursuites judiciaires	Vingt-deux actions en justice, représentant 83 demandeurs, sont toujours en cours à l'encontre du propriétaire du <i>Presidente Illia</i> (l'origine possible du déversement) et du West of England Club devant le tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia (chambre civile). À ces actions, le Fonds de 1992 est cité soit comme défendeur soit comme une tierce partie intéressée.  Le Fonds de 1992 a engagé une action en justice contre le propriétaire du <i>San Julian</i> , l'autre origine possible du déversement, et son assureur.
Questions spécifiques	Le propriétaire du <i>Presidente Illia</i> et son assureur rejettent toute responsabilité pour le déversement et le propriétaire a demandé au tribunal d'appeler le Fonds de 1992 à intervenir dans la procédure.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2012 Europa Technologies, Google, Inav/Geosistemas SRL, Mapcity, MapLink

## 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 km<sup>2</sup> 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. Selon les informations reçues, 5,7 kilomètres de côte au total ont été touchés.

## Opérations d'intervention

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 m<sup>3</sup> d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures et 900 m<sup>3</sup> de débris mazoutés.

## 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.

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, l'Argentine était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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).

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 millions de DTS (£23,8 millions). Il est toutefois peu probable que le montant total des dommages dépasse le montant de limitation du propriétaire du navire, auquel cas le Fonds de 1992 ne serait pas appelé à verser d'indemnités.

Le propriétaire du navire et son assureur maintiennent que le *Presidente Illia* n'est pas à l'origine du déversement qui a pollué la côte. Toutefois, suite à des pourparlers qui ont eu lieu entre le Fonds de 1992 et le West of England Club, il a été convenu que le propriétaire du navire et son assureur paieraient les demandes d'indemnisation évaluées et approuvées conformément aux principes énoncés dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il a été convenu que s'il était définitivement établi que les hydrocarbures qui ont pollué la côte ne provenaient pas du *Presidente Illia* mais d'une autre source, le propriétaire et le West of England Club tenteraient d'obtenir de la partie responsable du déversement le remboursement des indemnités versées. Il a aussi été convenu que s'il était prouvé que le déversement d'hydrocarbures provenait d'un navire-citerne autre que le *Presidente Illia*, mais dont l'origine demeurait inconnue, ce qu'il est convenu d'appeler un 'déversement mystère', le propriétaire du navire et le West of England Club se retourneraient vers le Fonds de 1992 pour obtenir le remboursement des montants versés à titre d'indemnités.

Catégorie de demandes	Demandes			Demandes évaluées			Demandes payées par le Club		
	Nbre	Montant réclamé (AR\$)	Montant réclamé (US\$)	Nbre	Montant approuvé (AR\$)	Montant approuvé (US\$)	Nbre	Montant versé (AR\$)	Montant versé (US\$)
Tourisme	11	1 644 366	0,00	4	1 246,50	0,00	2	12 000	0,00
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	10	2 642 061	132 467	9	1 203 878	121 799	4	665 988	115 949
Pêche	310	48 969 282	258 827	207	3 996 237	0,00	75	3 725 290	0,00
<b>Totals</b>	<b>331</b>	<b>53 255 710</b>	<b>391 294</b>	<b>220</b>	<b>5 201 362</b>	<b>121 799</b>	<b>81</b>	<b>4 403 278</b>	<b>115 949</b>

<sup>99</sup> La majorité des demandes ont été initialement présentées par des particuliers. Des enquêtes ont révélé que nombre de ces demandeurs travaillaient collectivement et leurs demandes ont donc été regroupées au besoin.

## Demandes d'indemnisation

En octobre 2012, 331<sup><sup>9></sup> demandes d'indemnisation, pour un montant total de AR\$53,3 millions et US\$391 294, avaient été déposées. Deux cent vingt demandes ont été évaluées pour un montant total de AR\$5,2 millions et US\$121 799. Des versements pour un montant total de AR\$4,4 millions et US\$115 949 ont été effectués par le West of England Club. Sur les 220 demandes évaluées, 43 ont été rejetées. Les demandes restantes font l'objet de procédures judiciaires ou sont prescrites. Le tableau ci-après fait le point de la situation pour les diverses catégories de demandes.

## Questions juridiques Enquêtes sur la cause du sinistre

Peu après le déversement, les autorités maritimes argentines (Prefectura Naval) ont 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.

Plusieurs autres navires se trouvant dans la zone ont été inspectés par les autorités maritimes argentines, mais tous ont été autorisés à poursuivre leur route.

## Poursuites pénales

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

Le tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia (chambre criminelle) a entamé une enquête sur la cause du sinistre. Par ordre du tribunal, le *Presidente Illia* a été immobilisé à Campana en janvier 2008. Une inspection du navire a mis en évidence une fuite dans le tuyautage de ballast qui passe par la citerne centrale N° 1. Lors d'une deuxième inspection, des résidus de pétrole brut ont été décelés dans trois citernes de ballast. Le tribunal a plus particulièrement enquêté sur le rôle du représentant du

propriétaire (superintendente), du capitaine et de plusieurs autres officiers du *Presidente Illia*, sur l'exploitant de la bouée de chargement et sur l'inspecteur de la cargaison.

Dans une décision préliminaire rendue en mars 2008 par le tribunal fédéral (chambre criminelle), cinq personnes, notamment le capitaine, les officiers et des membres de l'équipage, ont été accusées d'un délit de pollution de l'eau en application de la loi argentine sur l'environnement, alors que le représentant du propriétaire du navire (Superintendente) était accusé en application du droit pénal argentin pour avoir caché des informations et des éléments de preuves.

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

Le tribunal a déclaré que ses conclusions étaient étayées 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*, que ces restes correspondaient au type de pétrole chargé à la bouée de chargement et qu'ils étaient également très semblables aux échantillons prélevés sur le rivage à Caleta Córdova. 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, les informations figurant dans les rapports pertinents présentés par l'inspecteur de la cargaison semblent indiquer que 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 prévenus ont fait appel, plaidant non coupables, ce qui a entraîné l'ouverture du procès. Les prévenus ont demandé à bénéficier de la probation<sup><sup>10></sup>. Cette demande ayant été refusée, ils ont fait appel de cette décision.

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

Étant donné que les décisions du tribunal correctionnel ne sont pas contraignantes pour les juges civils, le propriétaire du *Presidente Illia* est habilité à essayer de prouver, dans toute procédure devant le tribunal civil, que le déversement ne provenait pas du *Presidente Illia*. Toutefois, les décisions prises par le tribunal correctionnel auront une influence certaine sur la décision rendue par le juge au civil.

## Poursuites civiles

Vingt-deux actions en justice, représentant 83 demandeurs, sont toujours en cours à l'encontre du propriétaire du *Presidente Illia* et du West of England Club devant le tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia (chambre civile). À ces actions, le Fonds de 1992 est cité soit comme défendeur soit comme une tierce partie intéressée.

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*. Cependant, le Fonds de 1992 envisage également la possibilité, dans son argumentation, que l'origine du déversement ait pu être un autre navire, le *San Julian*, qui se trouvait près de la zone en question au moment du sinistre.

En décembre 2010, le Fonds de 1992 a intenté une action en justice devant un tribunal civil de Buenos Aires contre le propriétaire du *San Julian* et son assureur, afin de protéger ses droits à indemnisation au cas où les tribunaux argentins décideraient que le navire à l'origine du déversement n'était pas le *Presidente Illia* mais le *San Julian*. La procédure a été suspendue dans l'attente d'une décision quant à la compétence du tribunal pour connaître de cette affaire.

Une action a également été intentée à l'encontre du Fonds de 1992 à Buenos Aires par le propriétaire du *Presidente Illia* et le West of England Club afin de protéger leurs droits à indemnisation contre

le Fonds au cas où il serait finalement établi que l'origine du déversement n'était pas le *Presidente Illia* mais un autre navire-citerne. La procédure a été suspendue dans l'attente de la décision du tribunal correctionnel.

<sup><sup>10></sup> La mise en probation peut avoir pour effet de suspendre temporairement l'exécution d'un jugement pendant la période de probation. Le tribunal peut imposer des conditions au délinquant qui, si elles sont respectées, peuvent avoir pour résultat de révoquer le jugement.

Oiseaux mazoutés près de Caleta Córdova, dans le sud de l'Argentine.



# King Darwin

Date du sinistre	27 septembre 2008
Lieu du sinistre	Nouveau-Brunswick, Canada
Cause du sinistre	Déversement d'hydrocarbures lors d'un déchargement dans une installation portuaire
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	64 tonnes de fuel-oil de soute C
Zone touchée	Port de Dalhousie, Nouveau-Brunswick, Canada
État du pavillon du navire	Îles Marshall
Jauge brute	42 010 tjb
Assureur P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	27,9 millions de DTS (£26,6 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£194 millions)
Indemnités versées	Deux demandes d'indemnisation ont été réglées à hauteur du montant demandé, soit au total US\$1 332 488 (£827 000), versés par la Steamship Mutual.
Poursuites judiciaires	En septembre 2009, une entreprise de dragage a intenté une action devant la Cour fédérale de Halifax, dans la province de Nouvelle-Écosse, contre le propriétaire du <i>King Darwin</i> , la Steamship Mutual, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) du Canada et le Fonds de 1992. Les poursuites engagées contre la CIDPHN ont par la suite été retirées.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, GIS Innovatsia, GeoBasis-DE/BKG (©2009), Google, Tele Atlas, Transnavicom

## Le sinistre

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

## Operations d'intervention

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

La dernière zone à nettoyer était la section du quai la plus proche du poste de mouillage du *King Darwin*, qui avait aussi été contaminée à la suite du déversement. Les autorités canadiennes ont estimé que le seul degré acceptable de nettoyage de la zone consistait à faire disparaître toute trace d'irisation sur le quai afin

de protéger les oiseaux migrateurs qui venaient dans cette région au printemps. L'entreprise privée engagée par le propriétaire du *King Darwin* a procédé au nettoyage nécessaire de la jetée pour la mettre aux normes décidées par les autorités avant la saison hivernale. La surveillance de la zone pendant les mois qui ont suivi a été maintenue au cas où des nappes d'hydrocarbures apparaîtraient après la saison hivernale. Les autorités locales ont déclaré que les opérations de nettoyage étaient terminées en septembre 2009.

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, le Canada était 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 contre les risques de pollution auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual).

## Demandes d'indemnisation

Deux demandes d'indemnisation ont été présentées au titre du coût des opérations de nettoyage qui avaient été menées. Le montant total versé par la Steamship Mutual au titre de ces deux demandes s'est élevé à US\$1 332 488, somme qui se situe bien en deçà du montant de limitation fixé pour le navire.

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

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. Or, sur la base 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.

## Questions juridiques

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 de la Cour fédérale de Halifax, dans la province de Nouvelle-Écosse, contre le propriétaire du *King Darwin*, la Steamship Mutual, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) du Canada et le Fonds de 1992, en vue d'obtenir une indemnisation au titre des dommages aux biens provoqués par la salissure du matériel par les hydrocarbures déversés et des pertes subies en conséquence, pour un total de Can\$143 417. Depuis lors, le plaignant a retiré son action en justice contre la CIDPHN.

En octobre 2012, la Cour fédérale de Halifax n'avait pas encore fixé la date de l'audience.

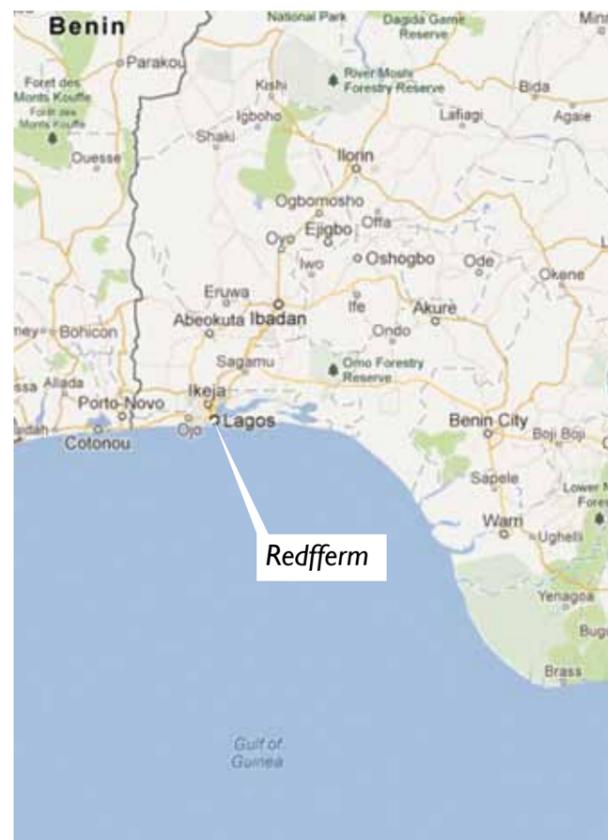
Puisque les dommages causés paraissent se situer tout à fait en deçà de la limite prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il est improbable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

En octobre 2012, aucun fait nouveau n'était intervenu dans la procédure judiciaire depuis la session d'octobre 2011 du Comité exécutif du Fonds de 1992.

# Redfferm

Date du sinistre	Mars 2009
Lieu du sinistre	Tin Can Island, Lagos, Nigeria
Cause du sinistre	Naufrage de la barge/déversement après opération de transbordement
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue
Zone touchée	Tin Can Island, Lagos, Nigeria
État du pavillon du navire	Inconnu
Jauge brute	Inconnue mais estimée inférieure à 5 000 tjb
Assureur P&I	Inconnu
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	Estimée à 4 510 000 DTS (£4,3 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£194 millions)
Indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2013 Google

## Le sinistre

Le 30 mars 2009, le navire-citerne *MT Concep* était impliqué dans une opération de transbordement avec la barge *Redfferm* à Tin Can Island, Lagos, Nigeria, qui a entraîné le naufrage de la barge. Les circonstances entourant le sinistre ne sont pas claires et on ne connaît pas les raisons à l'origine du naufrage du *Redfferm*. Cependant, il est vraisemblable que le 30 mars 2009<sup><11></sup>, suite à une opération de transbordement à partir du navire-citerne *MT Concep*, la barge *Redfferm* ait coulé dans le bassin du cercle de giration de la jetée droite du port de Tin Can Island, déversant sa cargaison de fuel-oil à point d'écoulement bas (LPFO), provoquant une contamination du littoral avoisinant. Au moment du sinistre, la barge *Redfferm* aurait contenu entre 500 et 650 tonnes de LPFO; il s'est toutefois avéré impossible de vérifier la quantité d'hydrocarbures à bord ou la quantité réellement déversée. Le Secrétariat n'a pas été informé du sinistre avant la fin janvier 2012.

## Impact du déversement

Une carte indiquant la localisation des zones touchées par le déversement est disponible ici. Neuf mois après le déversement du *Redfferm*, la Nigerian Oil Spill Detection and Response Agency (agence gouvernementale chargée des risques de pollution pétrolière) (NOSDRA) a chargé un cabinet d'experts immobiliers et de géomètres de fournir une estimation des pertes de revenus subies par cinq communautés sur Snake Island, dont des étangs de pisciculture auraient été affectés par le déversement du *Redfferm*. Les conclusions de l'évaluation montraient que sur une période de cinq mois, la valeur rémunératoire globale des propriétés, intérêts et droits des 316 pêcheurs appartenant aux cinq communautés s'élevait à NGN 18,96 millions (environ £76 000).

Toutefois, une estimation obtenue par les cinq communautés en question, mais regroupant 847 demandeurs, chacun d'eux possesseur de plusieurs filets de pêche, incluant des demandes pour des moteurs de bateaux endommagés, des bateaux à repeindre, des dommages aux cultures vivrières et du 'préjudice moral subi', s'élevait à NGN 150,9 millions.

Le Secrétariat est actuellement en relation avec l'avocat des demandeurs afin de vérifier l'emplacement précis des communautés et le nombre de personnes appartenant à ces dernières prétendument affectées.

## Opérations d'intervention

L'Agence de l'administration et de la sécurité maritime du Nigeria (NIMASA) et la NOSDRA ont été informées quelques heures après le déversement, mais en raison du manque de ressources et de la tombée imminente de la nuit, aucune action n'a été réalisée pour contenir le déversement jusqu'au jour suivant, le 31 mars 2009.

Un rapport de l'autorité portuaire du Nigeria indique que vers 7 h 50, le 31 mars 2009 (le lendemain du naufrage du *Redfferm*), le navire-citerne *MT Concep* a été vu amarré au milieu du courant en train de décharger du LPFO dans une seconde barge, autour de laquelle des hydrocarbures étaient visibles. Le 31 mars 2009, les autorités ont commencé les opérations de nettoyage à l'aide de récupérateurs pour récupérer le pétrole échoué sur la jetée droite.

Des recherches supplémentaires effectuées le jour suivant ont signalé la présence de pétrole échoué sur les rives nord et sud de Tin Can Island. Du pétrole échoué est également apparu sur les rives nord de Snake Island et de Sagbokeji Island où de nombreuses communautés sont installées, mais le manque de ressources et la sécurité des équipes de nettoyage ont freiné la conduite d'opérations de nettoyage sur ces emplacements.

Les opérations de nettoyage se sont poursuivies les jours suivants avec l'aide de jeunes gens locaux qui collectaient le pétrole dans des canoës et les services professionnels d'African Circle pour aider aux opérations de nettoyage. Ces opérations se sont concentrées sur les zones suivantes: Apapa boat yard, Folawiyi, Nedo Gas dock, Lister Jetty, Liverpool Bridge et le Federal Palace Hotel.

Les opérations de sauvetage du *Redfferm* à l'aide d'un ponton-grue ont commencé le 6 avril 2009. Le *Redfferm* a finalement été renfloué le 9 avril 2009<sup><12></sup>. Les opérations de nettoyage des rives se sont achevées le 22 avril 2009.

Dès la fin des opérations de nettoyage, l'autorité portuaire du Nigeria a infligé à Concel Engineering Ltd, le propriétaire du navire-citerne *MT Concep*, une amende s'élevant à US\$52 000. Concel Engineering Ltd a décliné toute responsabilité concernant la pollution, arguant que c'était au propriétaire de la barge *Redfferm* de payer.

## Applicabilité des Conventions

Le Nigeria est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Le propriétaire du navire-citerne *MT Concep* était la société Concel Engineering Nigeria Ltd, laquelle avait également affrété la barge *Redfferm*. Une société, Thame Shipping Agency Ltd, agissait en tant qu'agent des propriétaires du *MT Concep* et du *Redfferm*.

L'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile stipule ce qui suit:

*“Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac comme cargaison est tenu de souscrire à une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement bancaire ou un certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, dont les sommes sont fixées par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité en cas de dommages par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.”*

Le *Redfferm* aurait transporté entre 500 et 650 tonnes d'hydrocarbures au moment du sinistre et par conséquent, le propriétaire ne se trouvait pas dans l'obligation de souscrire une assurance pour couvrir sa responsabilité en cas de dommage par pollution, comme c'est le cas pour les navires transportant plus de 2 000 tonnes. Il semble improbable que le propriétaire dispose des actifs nécessaires pour régler les demandes d'indemnisation. Par conséquent, il est possible que le Fonds de 1992 doive verser ces indemnités dès le départ, puis décide s'il convient de tenter de récupérer par la suite les montants auprès du propriétaire par voie d'action récursoire.

## Demandes d'indemnisation

Suite au sinistre, en 2009 et en 2010, l'autorité portuaire du Nigeria, la NOSDRA et la NIMASA ont organisé une série de réunions avec des représentants des cinq communautés qui auraient été affectées par le déversement. Aucune indemnisation n'a été versée aux cinq communautés.

En mars 2012, une demande d'indemnisation pour un montant de US\$26,25 millions a été présentée par un avocat représentant 102 communautés qui auraient été affectées par le déversement, contre le propriétaire du *MT Concep*, le propriétaire du *Redfferm*, la Thame Shipping Agency Ltd (agent du *MT Concep* et du *Redfferm*) et le Fonds de 1992.

La demande d'indemnisation atteignant un montant de US\$26,25 millions inclut des demandes relatives aux mesures de nettoyage et de prévention contre la pollution (US\$1,5 million); >

<11> Les demandeurs signalent que le déversement a eu lieu le 24 mars 2009 et que les autorités n'ont pas réagi avant le 30 mars 2009.

<12> La Concel Engineering Ltd (propriétaire du *MT Concep*/affruteur du *Redfferm*) a payé NGN 5 750 000 (£23 000) pour lever la barge.

des demandes pour dommages matériels (US\$2,5 millions); des demandes pour pertes économiques dans les secteurs de la pêche, de l'aquaculture et de la transformation du poisson (US\$10 millions); des demandes pour pertes économiques dans le secteur du tourisme (US\$1,5 million); des demandes pour dommages environnementaux et pertes économiques (US\$750 000); et des dommages généraux (US\$10 millions).

Le Secrétariat travaille avec le Gouvernement du Nigeria pour vérifier les faits relatifs à ce sinistre et, le cas échéant, déterminer l'indemnisation due aux victimes en vertu des Conventions.

## Questions juridiques

### Enquête sur la cause du sinistre

Après avoir été informé du déversement début 2012, le Secrétariat a procédé à une première enquête, en demandant notamment à l'International Group of P&I Associations et à l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) de lui communiquer toute information dont ils auraient connaissance en ce qui concerne le sinistre, les navires impliqués et l'identité du propriétaire de la barge. Le Secrétariat n'a trouvé aucune trace de couverture de l'International Group P&I Club pour l'un ou l'autre des navires, et les propriétaires des navires n'étaient pas membres de l'ITOPF.

En juin 2012, l'Administrateur et des membres du Secrétariat se sont rendus au Nigeria pour rencontrer l'avocat des demandeurs et des représentants de la NIMASA, de la NOSDRA et de l'autorité portuaire du Nigeria, afin d'enquêter sur les circonstances du sinistre, recueillir des faits et visiter le lieu du déversement.

Le Secrétariat a chargé des avocats nigériens de mener une enquête préliminaire pour établir les faits. Le Secrétariat a également contacté la NIMASA et demandé son aide pour obtenir de plus amples informations sur le sinistre.

### Le propriétaire du navire et l'assurance

Aucune information concernant le propriétaire de la barge, auquel revient la responsabilité principale pour le déversement, ne semble figurer sur le registre d'immatriculation des navires nigérien. Toutefois, le Secrétariat a été informé verbalement qu'au moment du sinistre le propriétaire de la barge était le capitaine Orizu. Il a également été informé qu'après le renflouement du Redfferm, la barge a été transformée en dock flottant. Cependant, la localisation actuelle de la barge et de son propriétaire demeure inconnue.

La NIMASA ne conserve aucune trace de l'enregistrement ou de toute autre information concernant le Redfferm. De plus, l'autorité portuaire du Nigeria ne dispose d'aucune trace écrite relative aux déplacements de la barge avant le déversement ou de sa conversion en dock flottant.

### Le Redfferm comme bâtiment de mer (article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile)

L'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile stipule ce qui suit:

*“Navire” signifie tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un navire capable de transporter des hydrocarbures et d'autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de ce transport d'hydrocarbures en vrac.”*

Le Secrétariat enquête sur la question de savoir si le Redfferm est un bâtiment de mer selon le sens que lui donne l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En octobre 2012, aucune preuve documentaire ne semblait corroborer de précédents transbordements réalisés par le Redfferm sur mer. Cependant, l'autorité portuaire du Nigeria a établi que la taille de la barge ne l'empêchait pas de fonctionner en tant que barge sur l'océan et que ce qui importait était si elle pouvait être utilisée pour des transports sur l'océan. Il n'existe toutefois aucune preuve à ce jour que de précédentes opérations de transbordement impliquant le Redfferm aient eu lieu sur mer.

À la session d'octobre 2012 du Comité exécutif du Fonds de 1992, il a été convenu qu'avant qu'une décision puisse être prise concernant le paiement d'indemnités, l'Administrateur devait établir si la barge Redfferm entrait dans la catégorie de "bâtiment de mer ou engin marin", comme décrit à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

### Procédures judiciaires

En mars 2012, une demande d'indemnisation pour un montant de US\$26,25 millions a été présentée par un avocat représentant 102 communautés qui auraient été affectées par le déversement contre le propriétaire du MT *Concep*, le propriétaire du Redfferm, la Thame Shipping Agency Ltd (agent du MT *Concep* et du Redfferm) et le Fonds de 1992.

Même si certaines informations ont pu être fournies, le Fonds de 1992 ne peut déterminer la localisation précise des 102 communautés et le nombre de personnes appartenant à ces dernières prétendument affectées. Ce n'est que lorsque le Secrétariat sera en possession de ces informations que les experts du Fonds seront en mesure de commencer à analyser les données fournies, afin d'évaluer les pertes éventuelles provoquées par le sinistre. Il n'en reste pas moins que ce travail sera entravé par la notification tardive du sinistre au Fonds de 1992.

Le Fonds de 1992 a demandé à être retiré des poursuites en qualité de défendeur et à y figurer en qualité d'intervenant, étant donné que la responsabilité principale du déversement revient au propriétaire du Redfferm. L'avocat des demandeurs a également convenu d'arrêter les poursuites à l'encontre du Fonds de 1992, afin que le processus d'évaluation des demandes puisse commencer sans que le Fonds de 1992 ait à se défendre simultanément contre une action en justice.

# JS Amazing

Date du sinistre	6 juin 2009
Lieu du sinistre	Ijala, fleuve de Warri, État du Delta, Nigeria
Cause du sinistre	La coque du navire aurait été percée par deux tuyaux en fer de l'épave d'un duc-d'albe alors que le navire-citerne chargeait sa cargaison.
Quantité d'hydrocarbures déversée	Environ 1 000 tonnes
Zone touchée	Fleuve de Warri, État du Delta, Nigeria
État du pavillon du navire	Nigeria
Jauge brute	3 384 tjb
Assureur P&I	Il semble que le navire n'ait pas été assuré
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,3 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£194 millions)
Indemnités versées	Aucune
Poursuites judiciaires	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, Google

## Le sinistre

Le 6 juin 2009, le navire-citerne *JS Amazing*, immatriculé au Nigeria, a déversé environ 1 000 tonnes de fuel-oil à point d'écoulement bas (LPFO) dans le fleuve de Warri, État du Delta, au Nigeria.

Le 5 juin 2009, le navire-citerne *JS Amazing* avait reçu l'ordre de se rendre au poste de chargement II de la raffinerie appartenant à la Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC), pour y embarquer 5 000 tonnes de LPFO. Le chargement a commencé le 5 juin 2009 mais, peu après minuit, une fuite d'hydrocarbures a été repérée en provenance de la coque du navire. À l'aube du 6 juin, peu après que le chargement ait été suspendu, le navire présentait une gîte d'environ 45° à bâbord. Les hydrocarbures continuaient de fuir du navire endommagé.

Le jour suivant, une inspection réalisée par des plongeurs a permis de découvrir que le côté bâbord du navire avait été transpercé par deux tuyaux en fer de l'épave d'un duc-d'albe d'amarrage immergée sous la coque du navire.

On considère que le déversement d'hydrocarbures en provenance du navire-citerne a pris fin le 11 juin 2009, lorsque les deux tuyaux en fer du duc d'albe d'amarrage ont été sectionnés et que le navire endommagé a été stabilisé.

Le Fonds de 1992 n'a eu connaissance du sinistre qu'en mai 2011. Le Fonds a également été informé qu'en mai 2009, environ >

deux semaines avant le déversement du *JS Amazing*, un rejet d'hydrocarbures s'était produit dans la même zone à partir d'un oléoduc qui avait été vandalisé.

Les deux sinistres n'ont pas été largement signalés hors du Nigeria et les enquêtes préliminaires menées par le Fonds de 1992 n'ont pas permis d'obtenir grand nombre d'informations concernant le déversement du *JS Amazing* ou l'identité du propriétaire du navire.

### Impact du déversement

Selon un mémorandum interne de la Pipeline Products Marketing Corporation (PPMC), la quantité d'hydrocarbures à bord du *JS Amazing* avant le sinistre s'élevait au total à 3 338,6 tonnes. Après le sinistre, des opérations de pompage avaient permis de récupérer 2 303,8 tonnes d'hydrocarbures à bord du navire. En conséquence, on estime que quelque 1 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées dans le fleuve de Warri pendant les jours qui ont suivi le sinistre.

### Visite conjointe de la NOSDRA et de la PPMC de la zone touchée

Dans les jours qui ont suivi le déversement, la NOSDRA (National Oil Spill Detection and Response Agency) a été informée que 12 collectivités en avaient subi les effets. Peu de temps après, la NOSDRA a effectué une visite conjointement avec la PPMC afin d'évaluer l'impact du déversement sur l'environnement et sur les collectivités touchées. La NOSDRA et la PPMC se sont rendus dans 232 collectivités entre juillet et septembre 2009, et ont dressé l'inventaire des conséquences pour chacune d'elles.

À la suite de cette visite, la NOSDRA a demandé à la PPMC de prendre des mesures immédiates afin de nettoyer et de remettre en état les zones touchées. En décembre 2009, la PPMC n'avait toujours pas nettoyé les zones touchées, comme la NOSDRA le lui avait demandé, en conséquence de quoi cette dernière lui a infligé une amende de NGN 1 million (\$6 420).

En septembre 2010, la NOSDRA a engagé des poursuites judiciaires contre la PPMC, qui n'avait pas nettoyé et remis en

état les zones touchées et avait refusé de payer l'amende imposée. La procédure a pris fin en mai 2012, lorsque le juge a statué que:

- la PPMC avait enfreint la loi en refusant de nettoyer la zone touchée par le déversement en provenance du *JS Amazing*;
- la PPMC devait payer l'amende de NGN 1 million à la NOSDRA; et
- la PPMC devait immédiatement procéder au nettoyage et à la remise en état des lieux touchés, comme elle avait été invitée à le faire.

On ignore si la PPMC a procédé à des opérations de nettoyage et de remise en état, ou si elle a réglé l'amende imposée.

### Calcul et évaluation des dommages

En juillet 2009, la NOSDRA a chargé un cabinet de géomètres et d'experts d'établir un rapport d'évaluation des dommages pour le compte des 245 collectivités qui auraient été touchées par le sinistre. Dans ce rapport, les experts ont conclu que les pertes et les blessures subies par les personnes concernées, ainsi que les dommages matériels aux biens, aux intérêts et aux droits des collectivités à la suite du déversement en provenance du *JS Amazing*, se chiffraient au total à NGN 2 241 millions (£8 964 000).

En 2010, sous la pression de divers groupes d'action constitués à la suite du sinistre, la PPMC a versé à un certain nombre de collectivités un montant total de NGN 30 millions (£120 000).

En juillet 2011, la PPMC a chargé un expert de procéder à une évaluation des dommages en parallèle avec un comité de la société NNPC établi pour procéder au calcul et au versement des indemnités. On ne dispose ni des résultats de cette évaluation ni de précisions concernant les indemnités complémentaires qui auraient pu être versées par la PPMC.

### Évaluation de l'impact socio-économique du déversement

Conformément à la législation nigériane, la NOSDRA a commandité une évaluation de l'impact socio-économique

du déversement, qui a été réalisée par un bureau de consultants spécialistes de l'environnement. Les travaux sur le terrain, qui ont été réalisés entre le 15 juillet et le 15 août 2009 (environ 6 à 10 semaines après l'évènement), ont consisté à prélever des échantillons au sol, à la surface de la mer et dans les sédiments. Des échantillons de sol en surface et en profondeur, des eaux de surface et de sédiments ont également été prélevés dans les étangs de pisciculture situés en divers endroits.

Cette étude dresse une liste de 100 collectivités qui ont été touchées par le déversement de LPFO en provenance du *JS Amazing*. Elle indique que tous les échantillons d'eau contenaient des traces de métaux lourds, mais à des taux nettement inférieurs aux niveaux d'intervention du Département des ressources pétrolières (Department of Petroleum Resources, DPR) et note que bon nombre des sites les plus lourdement touchés se situaient dans un rayon de 7,5 kilomètres du lieu du sinistre.

L'étude a conclu que les échantillons de sol recueillis ne témoignaient pas d'un accroissement sensible des concentrations de métaux lourds, puisqu'elles se situaient toutes en-dessous des niveaux d'intervention fixés par le DPR, mais que des sédiments de fond 'fortement impactés' avaient été trouvés autour du poste de chargement de la PPMC où le déversement s'était produit et dans trois autres zones/étangs de pisciculture où les concentrations d'hydrocarbures dépassaient les niveaux d'intervention du DPR. L'étude fait aussi état de deux autres catégories de zones qualifiées de 'modérément impactées' ou 'faiblement impactées', qui semblent avoir été classées en fonction des taux de sédimentation observés dans le cadre de l'étude de terrain.

Cette étude signale également la présence d'hydrocarbures sur tous les sites où des prélèvements ont été effectués, ce qui semblerait indiquer la présence d'hydrocarbures avant le déversement en provenance du *JS Amazing*.

### Opérations d'intervention

L'administrateur du port de Warri avait initialement notifié le sinistre à l'Autorité portuaire nigériane (Nigerian Ports Authority, NPA) à l'aube du 6 juin 2009, approximativement au moment même où la NOSDRA en était informée par un membre de l'une des collectivités touchées. Plus tard dans la matinée, plusieurs employés de la NOSDRA, membres des collectivités et représentants de la société NNPC se sont rendus sur la zone de la jetée.

Les opérations d'intervention ont commencé le 6 juin 2009 avec la mobilisation d'une équipe de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et du matériel nécessaire. En outre, la société Clean Nigeria Associates a été engagée pour aider aux opérations de nettoyage au moyen d'écumeurs d'hydrocarbures. La quantité d'hydrocarbures récupérée pendant les jours qui ont suivi le sinistre semble avoir été minime. Il semblerait que ce n'est que le

10 juin 2009 que des barrages flottants aient été installés autour du navire afin de limiter la pollution du fleuve de Warri, soumis aux marées, et que les opérations de nettoyage aient été limitées aux abords immédiats du navire.

La stabilité initiale du navire a été rétablie le 11 juin 2009. En 2011, les restes submergés du duc d'albe ont finalement été enlevés de l'emplacement de la jetée de la NNPC.

### Applicabilité des Conventions

Le Nigeria est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la limite de responsabilité du propriétaire du *JS Amazing* est estimée à 4,51 millions de DTS.

### Demandes d'indemnisation

Deux experts représentant des demandeurs affectés par le sinistre qui ont souhaité recevoir une indemnisation suite aux préjudices subis ont contacté le Fonds de 1992. Une demande d'indemnisation a été présentée à l'encontre du Fonds de 1992 pour un montant de NGN 30,5 milliards, mais elle ne comporte ni calculs ni justifications de ces chiffres.

En juin 2012, l'Administrateur et des membres du Secrétariat se sont rendus au Nigeria et ont rencontré les représentants des demandeurs, la NPA, l'Agence de l'administration et de la sécurité maritimes du Nigeria (Nigerian Maritime Administration and Safety Agency, NIMASA) et la NOSDRA afin de recueillir des informations complémentaires.

Lors de la réunion avec les demandeurs, l'Administrateur a souligné que toute indemnisation offerte aux victimes par les FIPOL ne pourra qu'être fondée sur les pertes effectivement subies. Le Secrétariat s'emploie avec le Gouvernement nigérian à établir les circonstances de ce sinistre et à déterminer les indemnités dues aux victimes en vertu des Conventions.

En octobre 2012, aucune information n'avait été reçue concernant l'emplacement précis des 248 collectivités ou le nombre exact des personnes appartenant à ces collectivités qui affirment avoir été touchées par le déversement. Ce n'est que lorsque le Secrétariat aura reçu ces informations que les experts du Fonds seront en mesure d'analyser les données fournies afin d'évaluer les pertes causées par le sinistre, même si cette tâche sera compliquée du fait de la notification tardive de l'évènement au Fonds de 1992.

La situation concernant l'impact de déversements antérieurs sur les collectivités qui ont pu par la suite être touchées par le sinistre du *JS Amazing* n'apparaît pas encore clairement. En outre, le montant total des indemnités versées aux collectivités par la PPMC, l'évaluation des pertes subies par les collectivités touchées, telles >

*Le JS Amazing donne de la gîte après que sa coque a été perforée.*



qu'évaluées par la PPMC, et l'étendue des travaux de remise en état (s'il y en a eu) n'ont pas encore été clairement expliqués.

## Questions juridiques

### Enquête sur la cause du sinistre

En mars 2012, le Ministère fédéral des transports du Nigeria a constitué une Commission d'enquête maritime pour mener une investigation sur les causes du déversement.

### Mauvaise manœuvre du navire

La Commission d'enquête maritime a noté que le navire était mal amarré et n'avait pas suffisamment d'amarres et que, avec le flux de la marée, l'arrière du navire s'est trouvé déporté à environ 10 mètres de la jetée. L'avant du navire a ainsi été poussé contre la jetée, où il a heurté l'épave immergée du duc d'albe d'amarrage. Il semblerait également que lorsque les conditions de la marée ont changé, aucun membre de l'équipage ne s'est occupé des amarres.

### Effectif minimal non atteint

Dans son rapport, la Commission d'enquête maritime souligne que le navire avait un équipage insuffisant pour les raisons suivantes:

- i. il n'y avait pas d'officier de quart;
- ii. le chef mécanicien n'avait pas de brevet de capacité pour occuper ce poste; et
- iii. il n'y avait pas de second mécanicien à bord, ce qui est inhabituel pour un navire de cette dimension.

### Manque de qualifications du capitaine et de l'équipage

Dans son rapport, la Commission d'enquête maritime a également souligné ce qui suit:

- i. le capitaine du *JS Amazing* n'avait pas de certificat pour prendre le commandement d'un navire de cette jauge brute et ne détenait pas de certificat avancé/validation pour navire-citerne comme cela est exigé pour un navire tel que le *JS Amazing*;
- ii. le capitaine n'avait aucune connaissance des certificats que le navire devait avoir à bord, de la nécessité de satisfaire aux dispositions du Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), des publications nautiques pertinentes qui devaient être disponibles à bord du navire et des consignes d'urgence à observer à la suite d'un sinistre; et
- iii. le capitaine n'avait pas connaissance des dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou de l'obligation de transmettre à la NIMASA le certificat d'assurance ('carte bleue') émis par l'assureur pour obtenir le certificat CLC correspondant.

En outre, le capitaine a déclaré lors de l'enquête qu'il était dans l'impossibilité de produire la plupart des certificats pertinents exigés en vertu du droit nigérian et du droit international.

### Couverture d'assurance du JS Amazing

Les avocats nigériens du Fonds de 1992 ont pris contact avec le propriétaire du navire, Equitorial Energy Ltd, qui a reconnu qu'un déversement avait eu lieu à Ijala en juin 2009. Le propriétaire du navire a cependant déclaré avoir résolu le problème mais a refusé de divulguer toute information concernant les mesures exactes prises ou l'identité des assureurs. Par la suite, le Secrétariat a été informé que le *JS Amazing* était assuré par le South of England P&I Club.

Parmi les éléments de preuve remis à la Commission d'enquête maritime figuraient des doubles des documents ci-après:

- a. Certificat de souscription d'assurance émis par le South of England P&I Club pour l'année 2008; et
- b. Certificat d'assurance ('carte bleue') fourni comme preuve d'une assurance conformément à l'article VII de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour la période allant de juillet 2010 à janvier 2011, fourni à la NIMASA par le South of England P&I Club.

Des certificats d'assurance auprès du South of England P&I Club ont été fournis pour les années 2008 et 2010, mais aucun certificat n'a été fourni pour l'année 2009, année au cours de laquelle s'est produit le sinistre. Lors d'un contre-interrogatoire devant la Commission d'enquête maritime, le représentant du propriétaire a déclaré que le propriétaire du navire avait versé une prime d'assurance annuelle à un courtier depuis 2005 et que le navire était assuré au moment du sinistre.

### Certificat de souscription d'assurance auprès du South of England P&I Club (police pour l'année 2008)

S'il est vrai qu'aucune police d'assurance n'a été fournie pour l'année 2009, le certificat de souscription d'une assurance pour l'année 2008 spécifie ce qui suit:

*“Le présent Certificat de souscription d'une assurance vise uniquement à fournir une assurance-responsabilité pour la cargaison transportée à bord du navire inscrit conformément à l'article 29A du règlement du South of England Club, lorsque cette cargaison est constituée par des liquides homogènes non persistants transportés en vrac.”*

### Certificat de classification pour la coque et les machines (police pour l'année 2010)

Parmi les documents remis à la Commission d'enquête maritime figurait un certificat de classification pour la coque et les machines délivré en 2010 par l'International Naval Surveys Bureau, dans lequel il était indiqué que le navire n'était pas certifié pour transporter des produits pétroliers lourds.

### Liquidation du South of England P&I Club

En 2011, la Cour suprême des Bermudes a ordonné la liquidation judiciaire du South of England P&I Club. La Cour a également ordonné la désignation de coliquidateurs provisoires pour en vérifier l'exécution.

Le Secrétariat a pris contact avec les coliquidateurs pour leur signaler le sinistre et leur demander s'ils disposaient d'une documentation de nature à permettre d'identifier l'assureur à la date du sinistre. Les coliquidateurs ont déclaré ne pas avoir reçu beaucoup d'informations concernant le sinistre, mais en précisant qu'ils avaient eu plusieurs conversations avec le courtier d'assurance, qui a indiqué que le navire n'était pas assuré par le South of England P&I Club à la date du sinistre.

À ce jour, le Secrétariat n'a vu aucune documentation indiquant que le navire était assuré pour l'année 2009. Il semblerait également que le navire n'était pas classé comme pouvant transporter des produits pétroliers lourds en 2008 ou en 2010.

### Poursuites judiciaires

La NOSDRA a engagé des poursuites judiciaires devant la Haute Cour fédérale du Nigeria suite au refus supposé de la PPMC de procéder au nettoyage du déversement des hydrocarbures et/ou au paiement de l'amende imposée par la NOSDRA.

En 2010, le propriétaire du navire a engagé des poursuites contre la NNPC au titre des dommages que le sinistre avait causés au navire.

En mai 2012, une demande d'indemnisation d'un montant de NGN 30,5 milliards a été déposée à l'encontre du propriétaire du navire, des coliquidateurs du South of England P&I Club et du Fonds de 1992 par les représentants de 248 collectivités qui auraient été touchées par le déversement.

En juillet 2012, le Fonds de 1992 a demandé à être autorisé à abandonner la procédure en qualité de défendeur, mais à devenir un intervenant en faisant valoir que la responsabilité première de la première tranche d'indemnisation incombait au propriétaire, tout en reconnaissant que le Fonds de 1992 pourrait être amené à verser des indemnités si la limite de responsabilité du propriétaire du navire était dépassée.

# Alfa I

Date du sinistre	5 mars 2012
Lieu du sinistre	Baie d'Elefsis, le Pirée, Grèce
Cause du sinistre	Collision avec une épave de navire submergée
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	Inconnue
Zone touchée	Baie d'Elefsis, le Pirée, Grèce
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	1 648
Assureur P&I	Aigaion Marine Insurance, Grèce
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4 510 000 DTS (£4,3 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£194 millions)
Indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2013 Basarsoft, Google

## Le sinistre

Le 5 mars 2012, le navire-citerne *Alfa I* a heurté un objet submergé, l'épave balisée du navire *City of Myconos*, alors qu'il traversait la baie d'Elefsis, près du Pirée, en Grèce. L'impact a perforé la coque du navire sur quelque 30 mètres au niveau du bordé de fond. Peu après, l'*Alfa I* a commencé à gîter sur tribord puis il a sombré. L'épave s'est échouée à 18-20 mètres de profondeur, sa poupe touchant le fond mais la proue émergeant de la surface de l'eau. Le sinistre a également eu pour conséquence la mort tragique du capitaine du navire.

Construit en 1972, l'*Alfa I* est un navire-citerne à coque simple comptant 12 citernes à cargaison. Il semblerait qu'au moment du sinistre, l'*Alfa I* transportait 2 070 tonnes de cargaison, dont 1 500 tonnes de fuel-oil N°2, 300 tonnes de fuel-oil N°1 et 270 tonnes de gazole. La quantité exacte et les spécifications de la cargaison et des soutes au moment du sinistre ne sont pas connues. Après le naufrage, une quantité inconnue d'hydrocarbures s'est échappée du navire-citerne par les trous d'homme, les conduits d'aération et les tuyaux de sonde sur le pont.

## Impact du déversement

Les hydrocarbures ont souillé environ 13 kilomètres de côte de la Baie d'Elefsis, dont plusieurs plages locales à Loutopyrgos, Neraki et Nea Peramos, ainsi que l'île de Salamine (Faneromenis et Batsi). Il est indiqué par ailleurs que certaines zones moins accessibles de rivage rocheux et une base navale ont été touchées par les hydrocarbures. Une carte disponible ici indique l'endroit où le sinistre s'est produit ainsi que les zones touchées par le déversement.

## Opérations d'intervention

### Opérations en mer

Aux termes d'un contrat général d'assistance, le propriétaire du navire a fait appel à une société de sauvetage dont les plongeurs ont arrêté la fuite d'hydrocarbures en fermant et en resserrant les trous d'hommes, les conduits d'aération et les tuyaux de sonde. Aucune autre perte d'hydrocarbures n'a été signalée.

Un périmètre composé de deux ensembles de barrages flottants a été formé autour de l'épave du navire-citerne et ancré à intervalles réguliers de façon à être maintenu dans les conditions météorologiques existantes.

La suite des opérations s'est portée sur la récupération de la cargaison de l'*Alfa I* au moyen du piquage en charge, qui consistait à percer chaque citerne de cargaison et à en pomper le contenu. Les assistants maritimes ont récupéré quelque 1 579 m<sup>3</sup> de fuel-oil lourd (fuel-oil N°2), environ 158 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures de soute (fuel-oil N°1) et environ 94 m<sup>3</sup> de résidus provenant de l'épave du navire-citerne entre le 13 mars et le 28 avril 2012.

Les opérations ont été retardées en raison de la nature visqueuse de la cargaison et de l'équipement utilisé lors du pompage, mais, selon les rapports communiqués par les experts désignés par les assureurs du propriétaire du navire, les opérations d'extraction d'hydrocarbures de l'épave du navire-citerne étaient achevées au 25 avril 2012 tandis que les opérations de rinçage et de colmatage se sont poursuivies jusqu'au 28 avril 2012. Lorsque les opérations d'extraction d'hydrocarbures ont été terminées, les experts désignés par les assureurs du propriétaire du navire ont demandé aux entreprises de nettoyage de fournir des documents ainsi qu'une estimation des frais encourus pendant les opérations, mais ces pièces n'ont été fournies que fin août 2012.

Une autre société a été engagée afin de procéder aux opérations d'intervention en mer à l'aide de navires de récupération des hydrocarbures, de barrages et d'écrèmeurs. Une quantité indéfinie d'hydrocarbures a été récupérée en mer par des navires habituellement utilisés pour l'élimination des hydrocarbures et des débris dans le port. Les entreprises de nettoyage ont indiqué qu'environ 1 200 mètres de barrages flottants ont été déployés autour du sinistre et des écrèmeurs ont été installés pour récupérer les hydrocarbures<sup><13></sup>. En outre, un

<sup><13></sup> Il semble que les entreprises aient reçu pour instruction d'entourer la zone où le navire-pétrolier avait coulé de deux barrages flottants (l'un à l'intérieur de l'autre).

<sup><14></sup> Le nettoyage des rivages des zones polluées de Nea Peramos, Nerak, Loutopyrgos (à part quelques zones éparses à Eftaxia) était achevé au 2 mai 2012. Le personnel de nettoyage de Skaramanga a indiqué qu'il restait quelques zones polluées à Skaramanga, mais cette zone se trouvait sur un site militaire et il n'était pas facile d'obtenir l'autorisation d'y accéder. Les opérations de nettoyage de l'île de Salamis, y compris la base navale de Nafstathmos, Batsi, Agios, Georgios et Phaneromeni étaient également achevées au 6 mai 2012 (à part quelques petites zones de rivage rocheux à Batsi et Phaneromeni).

<sup><15></sup> Les experts engagés par le Fonds ainsi que son Conseiller technique ont noté que la présence de deux barrages pour marquer le périmètre était inutile si un seul barrage était correctement installé.

barrage de 200 à 300 mètres aurait été installé afin de protéger un port de plaisance et un parc ostréicole situés à proximité.

## Nettoyage des littoraux

On ignore encore la quantité d'hydrocarbures déversée sur la côte, ainsi que la quantité de déchets éliminés pendant les opérations de nettoyage.

La société engagée pour mener les opérations d'intervention en mer a également été chargée d'effectuer le nettoyage manuel du littoral affecté. Environ 30 à 50 personnes ont été employées pour ramasser manuellement les hydrocarbures ainsi que le sédiment de plage (principalement des graviers et des cailloux), et déposer ces déchets dans des sacs en vue de leur élimination.

Une équipe de nettoyage composée de neuf personnes était toujours en activité à Phaneromeni et Salamis le 5 mai 2012. Selon les rapports communiqués par les entreprises de nettoyage, le nettoyage du matériel utilisé pendant les opérations d'intervention (à l'exception des barrages entourant le navire-citerne coulé) était achevé autour du 5 juin 2012. On considère que les opérations de nettoyage étaient achevées au 30 juin 2012.

## Visite du site par le Secrétariat du Fonds de 1992

En mai 2012, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Chargé des demandes d'indemnisation s'occupant de ce sinistre se sont rendus sur les lieux où le navire-citerne avait sombré et dans les zones touchées par le déversement. Ils ont par ailleurs rencontré l'Aigaion Insurance Company (les assureurs du propriétaire du navire) afin de discuter des modalités d'accords d'assurance dont bénéficiait l'*Alfa I* au moment du sinistre. Le Fonds de 1992 a demandé à des experts de se rendre sur les lieux du sinistre et à des avocats grecs d'examiner les circonstances du sinistre et d'enquêter sur ce sujet.

Le Secrétariat a été informé que seule une petite partie des zones souillées par le déversement restait à nettoyer et que la plus grande partie des opérations de nettoyage était terminée<sup><14></sup>.

Il a été noté que l'emplacement où le navire-citerne avait coulé n'était marqué que par la présence de barrages flottants<sup><15></sup> et d'un remorqueur de sauvetage mais qu'aucune bouée repère n'avait été

installée pour avertir d'autres navires de l'emplacement du navire coulé ou de sa proximité à la surface de la mer. Il n'y avait aucune trace visible de fuite d'hydrocarbures venant de l'épave.

Le Secrétariat a été informé que les autorités grecques menaient une enquête officielle sur le sinistre, mais que, dans un premier temps, celle-ci serait confidentielle et ne serait rendue publique que lorsque les dossiers auraient été transmis au procureur de la République d'Athènes en vue de leur publication.

## Applicabilité des Conventions

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

Étant donné que la jauge de l'*Alfa I* (1 648 tjb) ne dépasse pas 5 000 unités, le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS. Le montant total des indemnités disponible aux termes 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.

En conséquence, si le montant total des dommages causés par le déversement dépassait le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités aux victimes du déversement.

Par ailleurs, le Fonds de 1992 serait tenu de verser des indemnités si le propriétaire du navire n'était pas en mesure, sur le plan financier, de s'acquitter pleinement de ses obligations et si toute assurance qui avait pu être souscrite ne couvrait pas les dommages en question ou ne suffisait pas pour satisfaire les demandes de réparation de ces dommages, une fois que les victimes auraient pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts (article 4 1) b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

La Grèce est également partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Le sinistre de l'*Alfa I* est donc le premier sinistre à avoir eu lieu dans un État Membre du Fonds complémentaire. Il est néanmoins très improbable que le sinistre dépasse le plafond prévu par la Convention de 1992 portant création du Fonds.

## Demands d'indemnisation

Au 7 septembre 2012, aucune demande d'indemnisation n'avait été déposée à l'encontre du Fonds de 1992. Cependant, en juin 2012, l'administrateur du port d'Elefsis a imposé au propriétaire du navire une amende de €150 000 au titre de la pollution due au sinistre et a également pris un arrêté concernant le remboursement des frais et dépenses encourus par l'État grec au titre des opérations de nettoyage pour un montant de €260 000.

Fin août 2012, les entreprises de nettoyage ont présenté au propriétaire du navire une demande d'indemnisation pour un

montant de €13,3 millions, au titre des mesures de sauvegarde de l'environnement marin, de la récupération des hydrocarbures de la surface de la mer, du nettoyage des littoraux pollués, du pompage des hydrocarbures et des déchets du navire coulé, ainsi que du transport et de l'élimination des déchets provenant des opérations de lutte contre la pollution pour la période allant du 5 mars 2012 au 30 juin 2012.

## Questions juridiques

Le Fonds de 1992 a engagé des experts pour surveiller les opérations de nettoyage et pour rassembler des informations concernant le sinistre et les opérations d'intervention. Le Fonds de 1992 a également engagé un avocat grec pour le conseiller sur les questions liées aux problèmes juridiques découlant du sinistre.

## Le propriétaire du navire et la police d'assurance de l'Alfa I

Le propriétaire est la compagnie maritime Via Mare, Grèce, sous la direction de Blue Iris Shipping. Le nom de cinq navires placés sous la direction de Blue Iris Shipping figure dans le registre des compagnies maritimes grec, mais chaque navire a un propriétaire différent.

L'*Alfa I* bénéficiait d'une assurance P&I couvrant les risques de pollution, contractée auprès de la compagnie Aigaion Insurance Company, compagnie d'assurance à primes fixes. Cette police d'assurance relevait de la pratique et du droit anglais. Aux termes de cette police, l'activité devait se dérouler dans les eaux grecques uniquement et une limite de responsabilité était fixée comme ci-après:

“2 000 000 euros, limite unique pour chaque navire pour l'ensemble des demandes d'indemnisation relatives à un accident ou un sinistre”

La garantie formelle suivante était aussi prévue:

“Bénéficiaire de la garantie uniquement les cargaisons d'hydrocarbures non persistants”

L'assureur du propriétaire du navire a remis des certificats d'assurance ('cartes bleues') à l'Autorité centrale du port du Pirée concernant la responsabilité au titre de la Convention sur les hydrocarbures de soute et la responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le certificat concernant la responsabilité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile indiquait ce qui suit:

*“Certificat attestant qu'une assurance est en cours de validité conformément à l'article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures...”*

*“Le soussigné certifie que le navire désigné ci-dessus, tant qu'il est la propriété de l'entité désignée ci-dessus, est couvert par une police d'assurance satisfaisant aux dispositions de A) de l'article VII de la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et B) de l'article VII de la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le cas échéant.”*

Sur la base de la 'carte bleue', les autorités grecques, en leur qualité d'autorités de l'État du pavillon, ont délivré un certificat d'assurance sous la forme du modèle joint en annexe à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, indiquant entre autres que l'assurance avait été souscrite auprès de l'Aigaion Insurance Company.

L'article VII, paragraphe 1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit ce qui suit:

*“Le propriétaire d'un navire immatriculé dans un État contractant et transportant plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que cautionnement bancaire ou certificat délivré par un fonds international d'indemnisation, d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à l'article V, paragraphe 1, pour couvrir sa responsabilité pour dommage par pollution conformément aux dispositions de la présente Convention.”*

Avant le sinistre, on considérait que l'*Alfa I* transportait 2 070 tonnes de cargaison, dont 1 800 tonnes correspondaient à divers hydrocarbures minéraux persistants et 270 tonnes à du gas-oil. Le volume précis de la cargaison réellement à bord du navire-citerne au moment du chargement n'est pas connu, non plus que sa spécification ni la quantité de soutes à bord. On ignore donc si, au moment du sinistre, plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants se trouvaient à bord.

Si l'*Alfa I* ne transportait pas plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures persistants au moment du sinistre, le propriétaire du navire est le premier responsable de tout dommage par pollution causé par le

sinistre au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (article III 1) de ladite Convention). Le propriétaire du navire serait normalement en droit de limiter sa responsabilité à un montant de 4,51 millions de DTS à condition qu'un fonds de limitation soit créé (article V 1) a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile).

## Observations

Pour ce qui concerne la couverture d'assurance de l'*Alfa I*, il y a une contradiction entre les termes de la police d'assurance et le certificat ('carte bleue') délivré à l'État grec par l'assureur du propriétaire du navire, l'Aigaion Insurance Company. Alors que la police d'assurance est limitée à quelque €2 millions, avec une garantie formelle autorisant uniquement le transport d'hydrocarbures minéraux non persistants, le certificat ('carte bleue') transmis à l'autorité centrale du port du Pirée indiquait qu'une police d'assurance conforme aux dispositions de l'article VII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile s'appliquait 'le cas échéant'.

L'Administrateur considère que si l'assureur du propriétaire du navire refusait de verser des indemnités au titre des dommages dus à la pollution, soit au motif que la police d'assurance contenait une assurance d'exécution du contrat ('bénéficiaire de la garantie uniquement les cargaisons d'hydrocarbures non persistants') ou que la police était limitée à €2 millions, le Fonds de 1992 pourrait vouloir envisager de contester les termes de l'assurance.

Après discussion avec les avocats grecs et anglais du Fonds de 1992, l'Administrateur considère que l'Aigaion Insurance Company serait *prima facie* tenue de verser des indemnités pour les dommages causés par le déversement. L'assureur désigné dans le certificat d'assurance délivré par les autorités grecques selon le modèle indiqué à l'annexe à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est l'Aigaion Insurance Company. En outre, le navire-citerne était autorisé à exercer son activité dans les eaux grecques sur la base de la déclaration faite sur le certificat d'assurance ('carte bleue') délivré par l'Aigaion Insurance Company.

Lors de ses sessions d'octobre 2012, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé qu'il fallait procéder à des enquêtes plus poussées sur le sinistre avant de décider si l'on devait autoriser ou non l'Administrateur à commencer à effectuer des paiements au titre de ce sinistre.

*M. Mark Homan, Chargé des demandes d'indemnisation aux FIPOL, accompagné d'un expert local sur le terrain, dans la baie d'Elefsis, le Pirée (Grèce).*



# 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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31.10.2012	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/rapport sur les sinistres*
Sinistre survenu en Allemagne	20.06.1996	Côte de la mer du Nord, Allemagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnu	€1 284 905	2007
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Îles d'Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	Rupture	6 200	¥26 089 893 000	2002
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS	Échouement	Inconnu	Néant	2001
Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.09.1997	Essex, Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2002
<i>Santa Anna</i>	01.01.1998	Devon, Royaume-Uni	Panama	17 134	10 196 280 DTS	Échouement	280	Néant	1999
<i>Milad 1</i>	05.03.1998	Bahreïn	Belize	801	Inconnue	Avarie de coque	Inconnu	BD 21 168	1999
<i>Mary Anne</i>	22.07.1999	Philippines	Philippines	465	3 millions de DTS	Naufrage	Inconnu	Néant	2002
<i>Dolly</i>	05.11.1999	Martinique	République dominicaine	289	3 millions de DTS	Naufrage	Inconnu	€1 457 753	2007
<i>Erika</i>	12.12.1999	Bretagne, France	Malte	19 666	€12 843 484	Rupture	19 800	€129,7 millions	2012
<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681	3 millions de DTS	Naufrage	100-200	Dh 6 400 000	2010
<i>Slops</i>	15.06.2000	Pirée, Grèce	Grèce	10 815	8,2 millions de DTS	Incendie	1 000-2 500	€4 022 099	2008
Sinistre survenu en Espagne	05.09.2000	Espagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2003
Sinistre survenu en Suède	23.09.2000	Suède	Inconnu	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2006
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS	Échouement	7 000	Néant	2003
<i>Baltic Carrier</i>	29.03.2001	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr 118 millions	Abordage	2 500	Néant	2003
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS	Naufrage	400	US\$844 000 Dh 2 480 000	2004
Sinistre survenu en Guadeloupe	30.06.2002	Guadeloupe	Inconnu	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnu	Néant	2003
Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.09.2002	Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnu	£5 400	2003
<i>Prestige</i>	13.11.2002	Espagne	Bahamas	42 820	€22 777 986	Rupture	63 200	€119,9 millions	2012

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31.10.2012	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/rapport sur les sinistres*
<i>Spabunker IV</i>	21.01.2003	Espagne	Espagne	647	3 millions de DTS	Naufrage	Inconnu	Néant	2003
Sinistre survenu au Bahreïn	15.03.2003	Bahreïn	Inconnu	Inconnue	Inconnue	Inconnue	Inconnu	US\$1 231 000	2006
<i>Buyang</i>	22.04.2003	Geoje, République de Corée	République de Corée	187	3 millions de DTS	Échouement	35-40	Néant	2004
<i>Hana</i>	13.05.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	196	3 millions de DTS	Abordage	34	Néant	2004
<i>Victoriya</i>	30.08.2003	Syzran, Fédération de Russie	Fédération de Russie	2 003	3 millions de DTS	Incendie	Inconnu	Néant	2004
<i>Duck Yang</i>	12.09.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	149	3 millions de DTS	Naufrage	300	Néant	2004
<i>Kyung Won</i>	12.09.2003	Namhae, République de Corée	République de Corée	144	3 millions de DTS	Échouement	100	KRW 3 328 000 000	2004
<i>Jeong Yang</i>	23.12.2003	Yeosu, République de Corée	République de Corée	4 061	4 510 000 DTS	Abordage	700	Néant	2004
<i>N°11 Hae Woon</i>	22.07.2004	Geoje, République de Corée	République de Corée	110	4 510 000 DTS	Abordage	12	Néant	2004
<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.2005	Busan, République de Corée	République de Corée	161	4 510 000 DTS	Abordage	37	KRW 2 032 100 000	2010
<i>Solar 1</i>	11.08.2006	Détroit de Guimaras, Philippines	Philippines	998	4 510 000 DTS	Naufrage	2 100	PHP 986 646 031	2012
<i>Shosei Maru</i>	28.11.2006	Mer intérieure de Seto, Japon	Japon	153	4 510 000 DTS	Abordage	60	¥899 693 953	2009
<i>Volgoneft 139</i>	11.11.2007	Détroit de Kerch, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine	Fédération de Russie	3 463	4 510 000 DTS	Rupture	1 200-2 000	Néant	2012
<i>Hebei Spirit</i>	07.12.2007	Au large de Taean, République de Corée	Chine	146 848	KRW 186,8 milliards	Abordage	10 900	Néant	2012
Sinistre survenu en Argentine ( <i>Presidente Illia</i> )	26.12.2007	Caleta Córdova, Argentine	Argentine	35 995	24 067 845 DTS	Inconnue	50-200	Néant	2012
<i>King Darwin</i>	27.09.2008	Port de Dalhousie, province du Nouveau-Brunswick, Canada	Canada	42 010	27 863 310 DTS	Déversement	64	Néant	2012
<i>JS Amazing</i>	06.06.2009	Ijala, fleuve de Warri, État du Delta, Nigeria	Nigeria	3 384	4 510 000 DTS	Inconnue	Inconnu	Néant	2012
<i>Redferm</i>	30.03.2009	Tin Can Island, Lagos, Nigeria	Nigeria	Inconnue mais estimée à moins de 5 000	4 510 000 DTS (estimation)	Naufrage de la barge	Inconnu	Néant	2012
<i>Alfa I</i>	05.03.2012	Baie d'Elefsis, Pirée, Grèce	Grèce	1 648	4 510 000 DTS	Collision avec un objet immergé	Inconnu	Néant	2012

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

# Vistabella

Date du sinistre	7 mars 1991
Lieu du sinistre	Saint Barthélemy, Guadeloupe (France)
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue
Zone touchée	Guadeloupe (France) et îles Vierges britanniques (Royaume-Uni)
État du pavillon du navire	Trinité-et-Tobago
Jauge brute	1 090 tjb
Assureur P&I	Maritime General Insurance Company Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€359 000 (£288 516)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£57 millions)
Indemnités versées	€1,3 million (£1 million) (versé par le Fonds de 1971)

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, Google, LeadDog Consulting

## Le sinistre

Lors d'une opération de remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à Trinité-et-Tobago, a coulé par plus de 600 mètres de fond, à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît pas la quantité de fuel-oil lourd qui s'est déversée par suite du sinistre, ni celle qui est demeurée dans la barge. Les hydrocarbures déversés se sont répandus sous l'effet de vents et de courants puissants, touchant plusieurs îles des Caraïbes, dont la Guadeloupe (France) et les îles Vierges britanniques (Royaume-Uni).

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la France et le Royaume-Uni étaient parties à la fois à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les deux pays avaient élargi l'application des Conventions aux îles touchées. Le *Vistabella* n'était couvert par aucun club P&I mais avait souscrit une assurance au tiers auprès d'un assureur implanté à Trinité-et-Tobago, lequel soutenait que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire était estimé à FF2 354 000, soit €359 000. Aucun fonds de limitation n'était constitué. En l'absence d'assurance adéquate, il était jugé improbable que le propriétaire serait en mesure de s'acquitter de ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas donné suite à l'invitation qui leur avait été faite de collaborer au processus de règlement des demandes.

## Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 a indemnisé le Gouvernement français à raison de FF8,2 millions, soit €1,3 million, au titre des opérations de nettoyage. Un montant total de £14 250 a été versé à des

demandeurs privés des îles Vierges britanniques ainsi qu'au Gouvernement britannique.

## Questions juridiques Poursuites judiciaires 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 d'obtenir l'indemnisation des frais occasionnés par 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, ayant reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter une action en justice contre le propriétaire du navire et une action directe contre l'assureur de ce dernier, a accordé au Fonds le droit de recouvrer la totalité du montant versé au titre des 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 estimait que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre et que la Convention s'appliquait à l'action directe intentée par le Fonds de 1971 contre l'assureur même si, dans ce cas particulier, le propriétaire du navire n'avait pas été dans l'obligation de souscrire 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 la somme de FF8,2 millions ou €1,3 million 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 confirmait le jugement prononcé par le tribunal de première instance en mars 2000. L'assureur ne s'est pas pourvu en appel devant la Cour de cassation.

## Poursuites judiciaires à Trinité-et-Tobago

En 2006, en concertation avec ses avocats à Trinité-et-Tobago, le Fonds de 1971 a engagé une procédure en référé à l'encontre de l'assureur à Trinité-et-Tobago, en vue d'obtenir l'exécution du jugement de la cour d'appel en Guadeloupe.

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

de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle Trinité-et-Tobago n'était pas partie.

La réponse fournie par le Fonds de 1971 faisait 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, faisant valoir que l'exécution de jugements étrangers était contraire à la politique publique puisque le droit français applicable était incompatible avec le droit de Trinité-et-Tobago. Quatre motifs ont été invoqués, à savoir:

- il permettait une action directe à l'encontre de l'assureur et privait l'assureur des moyens de défense qui seraient normalement à sa disposition en vertu de son contrat d'assurance avec l'assuré;
- il imposait une responsabilité objective à l'assureur sans possibilité de bâtir une défense efficace;
- il annulait la limite de responsabilité contractuelle de TT\$3 000 000 (€380 000) exprimée dans le contrat d'assurance avec son assuré; et
- l'application du droit français s'inscrivait en contravention du choix législatif de compétence juridique défini dans la Loi sur l'assurance (Insurance Act) de Trinité-et-Tobago et donc en violation de la politique publique déterminée par le Parlement.

Dans un jugement rendu en juillet 2012, la cour d'appel a rejeté les trois premiers motifs d'appel mais estimé que le quatrième méritait un examen plus approfondi. Notant que la Loi sur l'assurance de Trinité-et-Tobago stipulait: 'Chaque police émise à Trinité-et-Tobago par l'intermédiaire d'une personne physique ou morale à Trinité-et-Tobago est régie, nonobstant toute convention contraire, par les lois en vigueur à Trinité-et-Tobago et soumise à la compétence des tribunaux de Trinité-et-Tobago', le juge a considéré qu'il s'agissait d'un exemple de loi primordiale qui prescrivait une règle impérative quant au droit applicable à la police ou à la convention d'assurance et à la compétence juridique, qu'il convenait de considérer comme définissant ou cristallisant une règle de politique publique.

Notant également que les compagnies d'assurance jouaient un rôle important dans les systèmes financiers et économiques nationaux, le juge a déclaré qu'il était dans l'intérêt évident de l'État de protéger et de réglementer ces systèmes, et que la Loi sur l'assurance en vigueur à Trinité-et-Tobago était conçue pour servir cet intérêt. Par conséquent, le juge a estimé qu'il était contraire à la politique publique d'appliquer à une police d'assurance émise à Trinité-et-Tobago ou par l'intermédiaire d'une personne physique

ou morale à Trinité-et-Tobago, un droit autre que le droit de Trinité-et-Tobago.

Le Fonds de 1971 avait fait valoir qu'il n'était pas suffisant de s'appuyer sur une disposition légale pour soutenir que les jugements étrangers étaient contraires à la politique publique lorsqu'une action directe par une partie lésée à l'encontre d'un assureur était un concept reconnu par la législation intérieure de Trinité-et-Tobago. Le Fonds de 1971 avait en outre fait valoir que Trinité-et-Tobago avait adhéré aux protocoles de 1992 à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui traduisaient un consensus international général quant aux réponses à apporter aux problèmes de déversements d'hydrocarbures, que Trinité-et-Tobago avait choisi de soutenir en adhérant aux Conventions.

Confirmant qu'il était possible de trouver, dans le droit intérieur de Trinité-et-Tobago, un exemple qui prévoyait une action directe à l'encontre de l'assureur et limitait les moyens de défense contractuels pouvant être employés, le juge a toutefois conclu qu'il serait contraire à la règle de politique publique présente dans la Loi sur l'assurance de Trinité-et-Tobago de rendre exécutoire conformément au droit français un jugement dans lequel les tribunaux français avaient assumé compétence juridique et appliqué le droit français.

Le juge a par ailleurs relevé que l'adhésion aux protocoles de 1992 aux Conventions était ultérieure de plusieurs années à l'émission de la police d'assurance concernée et au naufrage du *Vistabella* qui avait donné lieu à la demande à l'encontre de l'assureur. Le juge a également relevé que les Conventions n'avaient pas été transposées dans le droit national et que la police, telle qu'elle était définie par la Loi sur l'assurance en vigueur à Trinité-et-Tobago restait par conséquent inchangée.

Eu égard à la situation, le juge a refusé de rendre exécutoire le jugement de la cour d'appel en Guadeloupe. Dans son jugement, la cour a fait valoir que la Loi sur l'assurance en vigueur à Trinité-et-Tobago définissait une règle de politique publique qui prévoyait qu'un contrat d'assurance émis dans cet État serait régi par les tribunaux de Trinité-et-Tobago. Par conséquent, le tribunal a conclu que l'exécution d'un jugement en vertu du droit français dans lequel les tribunaux français avaient assumé compétence et appliqué le droit français serait contraire à la politique publique.

Le Fonds de 1971 s'est vu accorder le droit d'interjeter appel du jugement devant le Conseil privé et, en conjonction avec ses avocats à Trinité-et-Tobago et au Royaume-Uni, étudie actuellement les mérites d'un tel appel.

# Aegean Sea

Date du sinistre	3 décembre 1992
Lieu du sinistre	La Corogne, Espagne
Cause du sinistre	Échouement
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	73 500 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Côte nord-ouest de l'Espagne
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	57 801 tjb
Assureur P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€6,7 millions (£5,4 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€57,2 millions (£46 millions)
Indemnités versées	€38 386 172, soit Pts 6 386 921 613 (£33 180 891) versés au Gouvernement espagnol

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2012 Google, Tele Atlas

## 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 pétrole brut, s'est brisé en deux et un incendie a fait rage pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière est restée en grande partie intacte.

## Impact du déversement

On ne connaît pas la quantité d'hydrocarbures déversée, étant donné que la majeure partie de la cargaison a été soit consommée par l'incendie à bord du navire soit dispersée en mer. Elle a cependant été estimée à 73 500 tonnes environ. Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits, comme l'a été l'estuaire abrité de la Ría de Ferrol.

## Opérations d'intervention

Des assistants maritimes travaillant à partir du littoral ont récupéré les hydrocarbures restés dans la section arrière de l'*Aegean Sea*. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

## Applicabilité des Conventions

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 est de 60 millions de DTS. Lorsque cette somme est convertie en pesetas au moyen du taux de conversion appliqué au montant de limitation du propriétaire du navire, le montant maximum d'indemnisation est de Pts 9 513 473 400, ou €57,2 millions.

## Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Pts 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.

## Questions juridiques Accord de règlement global

En juin 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a autorisé l'Administrateur à conclure, 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*.

Le 30 octobre 2002, un accord a été conclu entre le Gouvernement 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 Pts 9 000 millions, soit €54 millions. Suite à l'accord, 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 Fonds de 1971, pour sa part, s'est également engagé à informer l'État espagnol de toute procédure qui pourrait être introduite sans que l'État espagnol en soit partie et à n'accepter en aucune circonstance les demandes présentées dans le cadre de ce genre de procédure.

Le 1er novembre 2002, en application de cet accord, le Fonds de 1971 a payé au Gouvernement espagnol un montant de €38 386 172 correspondant à Pts 6 386 921 613.

## Jugements des tribunaux

Dans un jugement rendu en 1997, la cour d'appel de la Corogne a jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50 % chacun, d'indemniser les victimes du sinistre. Il a également été considéré que le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre et que cette

responsabilité était conjointe et solidaire. Les tribunaux ont en outre déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'État espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

Une demande d'un propriétaire d'un étang de pisciculture, d'un montant total de €799 921, est encore pendante dans la procédure civile. Le tribunal de première instance a rendu un jugement en décembre 2005, ordonnant au Gouvernement espagnol et au Fonds de 1971 de payer €363 746 au demandeur. Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement. La cour d'appel a renvoyé l'affaire devant le tribunal de première instance en ordonnant que la procédure reprenne également contre le pilote pour corriger une erreur commise par le tribunal de première instance.

Le tribunal de première instance a donné du temps au plaignant pour plaider en faveur de la poursuite de la procédure contre le pilote, comme demandé par la cour d'appel. Mais le plaignant a décidé de ne pas maintenir sa demande contre le pilote. En application d'un système de défense dénommé 'absence de *litis consortium*', puisque le pilote n'était pas défendeur dans la procédure, la responsabilité de l'État du fait d'autrui ne pouvait pas être invoquée. Le tribunal de première instance a donc ordonné que la procédure ne soit poursuivie qu'à l'encontre du Fonds de 1971.

Dans un jugement rendu en juillet 2012, le tribunal de première instance a décidé d'octroyer au demandeur la somme attribuée dans sa décision précédente en 2005, soit €363 746, mais comme le demandeur n'avait pas inclus le pilote/le Gouvernement espagnol dans la procédure, le Fonds de 1971 ne serait responsable qu'à hauteur de 50 % du montant octroyé, soit €181 873.

Conformément à l'accord conclu avec le Gouvernement espagnol, le Fonds de 1971 a porté le jugement susmentionné à la connaissance du Gouvernement espagnol et il fera appel de ce jugement. L'Administrateur poursuit ses discussions avec le gouvernement sur la recherche d'une éventuelle solution.

L'État espagnol versera, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, toutes sommes octroyées par les tribunaux.

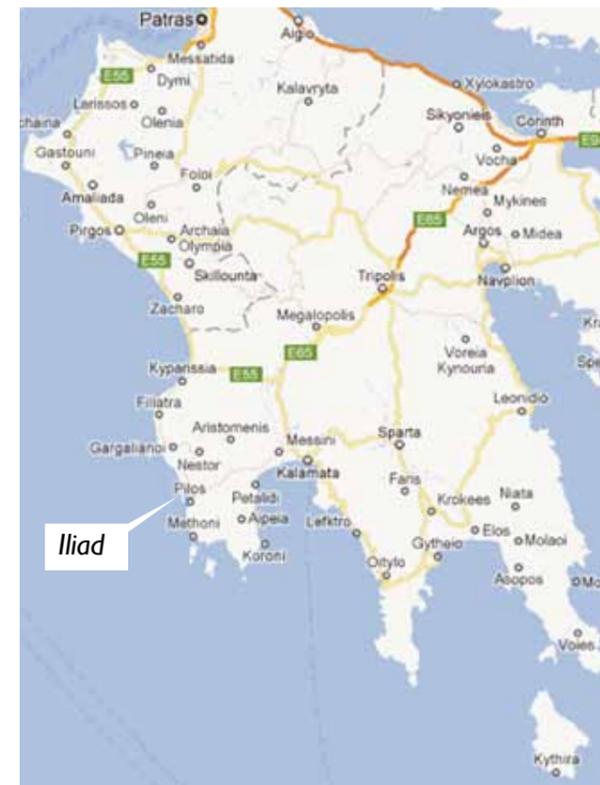
*Pompiers pulvérisant de l'eau sur la nappe d'hydrocarbures en flammes suite au sinistre de l'Aegean Sea afin d'éviter toute propagation vers la terre ferme.*



# Iliad

Date du sinistre	9 octobre 1993
Lieu du sinistre	Pylos, Grèce
Cause du sinistre	Échouement
Quantité approximative d'hydrocarbures déversés	287 tonnes de pétrole brut léger syrien
Zone touchée	Île de Sfaktiria et voisinage
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	33 837 tjb
Assureur P&I	Newcastle P&I Club, maintenant fusionné avec North of England Protection and Indemnity Association Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4 323 912 DTS <sup>&lt;16&gt;</sup> ou €4 391 880 (£3,5 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£57 millions)
Indemnités versées	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2011 Basarsoft, Google, Tele Atlas

<sup><16></sup> Le calcul du montant du fonds de limitation est basé sur une jauge de 35 210 tjb, en application de l'article V, paragraphe 10 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

## 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), déversant quelque 287 tonnes de brut léger syrien.

## Opérations d'intervention

Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et les hydrocarbures déversés ont été nettoyés assez rapidement.

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la Grèce était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'*Iliad* était assuré par le Newcastle P&I Club, maintenant fusionné avec le North of England P&I Club.

## Demandes d'indemnisation

Les demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et de prévention soumises par le ministère de la Marine marchande, une entreprise de nettoyage et le propriétaire du navire, ont été réglées et acquittées par l'assureur du propriétaire du navire, à raison d'un total de €1 105 344.

Nombre de demandes soumises au tribunal de limitation	Montant réclamé (€)	Montant évalué par le liquidateur désigné par le tribunal (€)	Versé par l'assureur du propriétaire du navire (€)
Demandes au titre des opérations de nettoyage (régérées)	1 105 502	1 105 344	1 105 344
Autres demandes (en suspens) - opposition au rapport du liquidateur par les demandeurs	8 739 527	1 030 541	-
Autres demandes (en suspens) - aucune opposition au rapport du liquidateur par les demandeurs	979 162	81 870	-
<b>Total</b>	<b>€10 824 191</b>	<b>€2 217 755</b>	<b>€1 105 344</b>

La majorité des demandeurs dont les demandes restent en suspens n'ont pas prouvé avoir subi des dommages dus à la pollution causée par le sinistre.

Le tableau ci-dessus résume la situation concernant les demandes d'indemnisation.

### Questions juridiques Procédure en limitation

En mars 1994, l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 496 533 000, soit €4 391 880, auprès du tribunal de Nauplie 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, soit un total de €10,8 millions.

### Rapport du liquidateur

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 soumis son rapport au tribunal en mars 2006. Dans son rapport, le liquidateur évaluait les 527 demandes à €2 217 755,34.

Une demande subrogée par l'assureur du propriétaire du navire pour €1,1 million, représentant les montants versés par ses soins pour les demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage (voir la section sur les demandes d'indemnisation) a été acceptée dans son entièreté par le liquidateur nommé par le tribunal.

La plus importante demande d'indemnisation émane d'une installation piscicole, pour un montant de €3 millions. Or, le liquidateur nommé par le tribunal a évalué la demande d'indemnisation à €296 000.

### Opposition au rapport du liquidateur

Quatre cent quarante-six demandeurs, dont le propriétaire du navire et son assureur, ainsi que le propriétaire d'une installation piscicole cité ci-dessus, ont fait opposition au rapport et aux montants évalués.

Le Fonds de 1971 a également déposé des conclusions devant le tribunal, faisant référence aux 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 vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le propriétaire du navire et son assureur avaient 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 une indemnisation en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. L'audience de ces procédures est prévue en décembre 2014.

Le propriétaire de l'installation piscicole avait initialement interrompu la période de prescription en intentant une action en justice contre le Fonds de 1971. Cette action a cependant été abandonnée et le demandeur a décidé de poursuivre son action uniquement contre le propriétaire du navire et son assureur dans le cadre de la procédure en limitation. Par conséquent, cette demande peut être considérée comme frappée de forclusion vis-à-vis du Fonds de 1971.

### Questions portant sur la compétence des tribunaux

En octobre 2007, le tribunal de Nauplie 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 du lieu du sinistre. 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.

En avril 2010, le tribunal de Kalamata a décidé que le tribunal de Nauplie avait compétence pour statuer en matière de procédure de limitation et que cette procédure devrait donc être renvoyée à ce tribunal.

### Faits récents

Bien que le Fonds de 1971 ait, en juillet 2010, demandé au liquidateur de convoquer des audiences dans cette procédure, aucun fait nouveau n'est intervenu à cet égard. Le propriétaire du navire et son assureur ont, dans le cadre de la procédure en limitation, fait opposition aux demandes d'indemnisation déposées par les demandeurs. L'audition des objections devant le tribunal de Nauplie est prévue en novembre 2013. Le Club et le propriétaire du navire ont, par conséquent, déclenché la procédure en limitation et, de ce fait, obligeront les demandeurs à comparaître ou, à défaut, risquer de voir leurs demandes rejetées par le tribunal.

### Observations

De l'avis de l'Administrateur, toutes les demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure en limitation sont frappées de forclusion vis-à-vis du Fonds de 1971, à l'exception de celle du propriétaire du navire et de son assureur au titre du remboursement de tout paiement effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire du navire et d'une indemnisation en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Compte tenu du montant total demandé approuvé par le liquidateur (€2 217 755,34) et des intérêts applicables, il semble improbable que le montant final attribué dépassera le montant de limitation de €4,4 millions. Par ailleurs, il est possible que le tribunal déclare forcloses toutes les demandes autres que celles déposées par le propriétaire du navire et son assureur. Toutefois,

bien qu'il soit fort peu probable que le Fonds de 1971 ait à verser des indemnités, 446 demandeurs ont fait opposition au rapport du liquidateur et le montant total des demandes n'a pas encore été évalué par le tribunal. Le Fonds de 1971 continuera donc de suivre de près les poursuites judiciaires.

Opérations de nettoyage de la plage à la suite du sinistre de l'Iliad.



# Nissos Amorgos

Date du sinistre	28 février 1997
Lieu du sinistre	Maracaibo (République bolivarienne du Venezuela)
Cause du sinistre	Échouement
Quantité d'hydrocarbures déversée	3 600 tonnes de pétrole brut
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	50 563 tjb
Assureur P&I	Assuranceföreningen Gard (Gard Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	5 244 492 DTS (Bs3 473 millions ou BsF 3,5 millions) <sup>&lt;17&gt;&lt;18&gt;</sup>
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (Bs39 738 millions ou US\$83 221 800)
Indemnisation	Certaines demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement pour des montants de Bs288 476 394 (£42 000) et US\$24 397 612 (£15 millions). Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement ont été payées.
Poursuites judiciaires	Il reste trois demandes devant les tribunaux: Deux demandes émanant de la République bolivarienne du Venezuela, pour Bs29 220 619 740 (BsF29 220 620 ou US\$60 250 396) chacune. Ces demandes se recoupent et sont forcloses. Une demande émanant de trois entreprises de transformation du poisson pour un montant de US\$30 000 000.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



Données cartographiques ©2012 Europa Technologies, Google, INEGI, LeadDog Consulting, MapLink

## Le sinistre

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait environ 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le canal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela, le 28 février 1997. Selon les autorités vénézuéliennes, le navire se serait en fait échoué en dehors du canal proprement dit. On estime à 3 600 tonnes la quantité de pétrole brut déversée. Le sinistre a donné lieu à des poursuites judiciaires auprès du tribunal correctionnel de Cabimas, de tribunaux civils à Caracas et à Maracaibo, de la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo et auprès du Tribunal suprême.

## Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la République bolivarienne du Venezuela était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et

<sup><17></sup> En janvier 2008, le bolivar fort (BsF) a remplacé le bolivar (Bs) au taux de 1 BsF = 1 000 Bs. Jusqu'en décembre 2011, la République bolivarienne du Venezuela utilisait le terme bolivar fort (BsF) pour distinguer la nouvelle monnaie de l'ancienne, ou bolivar (Bs). Toutefois, depuis que l'ancienne monnaie a cessé d'avoir cours, en janvier 2012, la Banque centrale vénézuélienne a décidé que le terme 'fort' n'était plus nécessaire. Par conséquent, le nom de la monnaie actuelle du Venezuela est désormais le bolivar (Bs). Afin d'éviter toute confusion, nous continuerons d'utiliser le terme bolivar fort (BsF) pour faire une distinction entre la monnaie actuelle du Venezuela (depuis 2008) et l'ancienne monnaie (avant 2008).

<sup><18></sup> La décision concernant le fonds de limitation prise par le tribunal correctionnel de Cabimas en 1997 a été infirmée par le tribunal correctionnel de Maracaibo en février 2010, et le renversement de la décision a été confirmé par la cour d'appel de Maracaibo en mars 2011.

Demandeur	Catégorie de demandes	Montant du règlement approuvé et acquitté (Bs)	Montant du règlement approuvé et acquitté (US\$)
Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Opérations de nettoyage		8 364 223
Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM)	Mesures de sauvegarde	70 675 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		16 033 389
Autres demandes d'indemnisation	Dommage aux biens et manque à gagner	217 800 926	
<b>Total</b>		<b>Bs 288 476 394 (£42 000)</b>	<b>US\$ 24 397 612 (£15 millions)</b>

à la Convention de 1971 portant création du Fonds. En juin 1997, le tribunal correctionnel de Cabimas a jugé que la responsabilité du propriétaire du navire était limitée à Bs3 473 millions et que la limite de responsabilité du Fonds de 1971 était de 60 millions de DTS (Bs39 738 millions ou US\$83 millions). Le propriétaire du navire a présenté au tribunal une garantie bancaire pour la somme de Bs3 473 millions. En 1997, le tribunal a accepté cette garantie en tant que fonds de limitation conformément à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Cette décision a ensuite été rendue nulle et non avenue par le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo dans son jugement de février 2010. Ce jugement a par la suite été confirmé par la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo en mars 2011.

## Demandes d'indemnisation Demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement et qui ont été réglées

En avril 1997, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont établi un

bureau de traitement des demandes d'indemnisation à Maracaibo. Entre 1997 et 2002, les demandes reçues par ce bureau ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Bs288,5 millions plus US\$24 397 612, et ces montants ont été versés aux demandeurs.

Le tableau ci-dessus résume les demandes qui ont fait l'objet d'un accord de règlement et qui ont été intégralement acquittées.

## Demandes en souffrance

Trois demandes d'indemnisation pour un total de US\$150,5 millions, résumées dans le tableau ci-dessous, sont en instance devant les tribunaux vénézuéliens.

Des informations détaillées concernant les trois demandes en souffrance sont données dans la partie 'Questions juridiques' ci-après.

Demandeur	Catégorie de demandes	Montant demandé (US\$)	Tribunal	Position du Fonds
République bolivarienne du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Tribunal suprême (Chambre pénale)	Demande forclose et jugée irrecevable
République bolivarienne du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Tribunal suprême (Chambre civile)	Demande forclose et jugée irrecevable
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	30 000 000	Tribunal suprême (Chambre civile)	Aucune perte établie
<b>Total</b>		<b>150 500 792 (£93 millions)</b>		

Responsabilité	Questions/demandeurs	Montant demandé (US\$)	Défendeurs	Position du Fonds de 1971	Stade de la procédure
Pénal	Responsabilité pénale du capitaine du <i>Nissos Amorgos</i> .	-	Le capitaine	-	La Chambre correctionnelle de la cour d'appel a décidé que l'action au pénal à l'encontre du capitaine était frappée de forclusion.
Civil	Demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans le cadre de la procédure pénale.	60 millions	Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club	Le Fonds de 1971 est une partie tierce qui a été informée et est intervenue dans la procédure.	Le jugement de la cour d'appel a accepté la demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans son intégralité. Le Fonds a fait appel devant le Tribunal suprême (Chambre pénale).
	Demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela dans le cadre de la procédure civile.	60 millions	Le propriétaire du navire, le capitaine et le Gard Club	Le Fonds de 1971 n'a pas été informé de cette procédure.	Aucun fait nouveau depuis plusieurs années. La demande ci-dessus a été répétée mais n'a pas été retirée.
	Trois entreprises de transformation du poisson	30 millions	Le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC)	Défendeur	Aucun fait nouveau depuis plusieurs années.

## Questions juridiques

Le sinistre du *Nissos Amorgos* a donné lieu à des poursuites au pénal et au civil. Les poursuites au pénal concernent non seulement la responsabilité pénale mais également la responsabilité civile découlant de l'action au pénal. Une synthèse en est donnée dans le tableau ci-dessus.

Les détails des procédures au pénal et au civil sont donnés ci-après.

## Responsabilité pénale

Une poursuite pénale a été engagée à l'encontre du capitaine du *Nissos Amorgos*. Dans son argumentation devant le tribunal correctionnel de Cabimas, le capitaine a soutenu que les dommages étaient en très grande partie dus aux défauts du canal de navigation du lac de Maracaibo, ce qui constituait une négligence imputable à la République bolivarienne du Venezuela.

Dans un jugement prononcé en mai 2000, le tribunal correctionnel a rejeté les arguments du capitaine, le déclarant responsable des dommages dus au sinistre et le condamnant à un emprisonnement d'un an et quatre mois. Le capitaine a fait appel du jugement devant la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo.

Dans une décision rendue en septembre 2000, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel a décidé de ne pas examiner l'appel et d'ordonner au tribunal correctionnel de Cabimas d'adresser le dossier au Tribunal suprême du fait que celui-ci examinait une demande d'«avocamiento»<sup>192</sup>.

En août 2004, le Tribunal suprême a décidé de renvoyer le dossier de la poursuite pénale engagée contre le capitaine devant la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo.

Dans un arrêt rendu en février 2005, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo 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 toutefois décidé 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, la poursuite pénale engagée contre le capitaine était frappée de forclusion. Dans son arrêt, la cour a indiqué que cette décision était sans préjudice des responsabilités civiles susceptibles de naître de l'infraction sur laquelle elle s'était prononcée. En octobre 2006, le procureur a demandé au Tribunal suprême (Chambre constitutionnelle) de réviser le jugement de la Chambre correctionnelle 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 bolivarienne du Venezuela.

Dans un arrêt de mars 2007, le Tribunal 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, le Tribunal 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 bolivarienne 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 forclosée tout en maintenant la procédure civile liée à l'infraction.

Les faits nouveaux concernant l'action au civil dans le cadre de la procédure pénale, soumise par la République bolivarienne du Venezuela, sont détaillés dans la section ci-dessous concernant la responsabilité civile.

## Responsabilité civile

### Demandes déposées par la République bolivarienne du Venezuela

La République bolivarienne du Venezuela a présenté devant le tribunal correctionnel 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.

Cette demande était fondée sur un rapport rédigé par une université vénézuélienne qui évaluait les conséquences économiques de

la pollution et calculait le montant des dommages au moyen de modèles théoriques. L'indemnisation était réclamée au titre:

- des dommages aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale affectée par le déversement (US\$37 301 942);
- des frais de rétablissement de la qualité de l'eau dans le voisinage des côtes touchées (US\$5 000 000);
- du coût du remplacement du sable enlevé de la plage au cours des opérations de nettoyage (US\$1 000 000); et
- des dommages causés à la plage sur un site touristique (US\$16 948 454).

Le Fonds de 1971 a été informé de cette procédure pénale et a présenté ses conclusions. L'évolution de cette action est décrite ci-dessous.

En mars 1999, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le Gard Club ont présenté au tribunal un rapport de leurs experts concernant les divers éléments de la demande d'indemnisation présentée par la République bolivarienne du Venezuela qui concluait que cette demande n'était pas fondée.

À la demande du propriétaire du navire, du Gard Club et du Fonds de 1971, le tribunal correctionnel a nommé un groupe de trois experts afin de le conseiller sur le bien-fondé technique de la demande présentée par la République bolivarienne du Venezuela. Dans son rapport présenté en juillet 1999, ces experts ont convenu unanimement avec les experts du Fonds de 1971 que la demande était sans fondement.

La République bolivarienne du Venezuela a aussi formé une demande contre le propriétaire et le capitaine du *Nissos Amorgos*, ainsi que contre le Gard Club devant le tribunal civil de Caracas pour un montant estimé à US\$20 millions, ultérieurement porté à US\$60 250 396. Le Fonds de 1971 n'a pas été informé de cette procédure civile.

Les deux demandes présentées par la République bolivarienne du Venezuela se recoupaient, étant donné qu'elles étaient fondées sur le même rapport universitaire et portaient sur les mêmes dommages. La Procuraduría General de la República (bureau du procureur général) a admis ce recoupement dans une note envoyée en août 2001 aux avocats vénézuéliens du Fonds de 1971.

À la 8ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971, qui s'est tenue en juin 2001, la délégation vénézuélienne a déclaré que la République bolivarienne du Venezuela avait décidé de >

<sup>192</sup> En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, le Tribunal suprême peut se déclarer compétent, 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», le Tribunal suprême agit en qualité de tribunal de première instance et son jugement est définitif.

retirer sa demande déposée auprès du tribunal civil de Caracas, et que ce retrait aurait lieu dès que les documents nécessaires auraient été signés par le propriétaire du navire et son assureur. Il a été déclaré que le retrait de cette demande avait été décidé en vue de contribuer à résoudre l'affaire du *Nissos Amorgos* et d'aider les victimes, en particulier les pêcheurs, qui avaient subi et continuaient à subir les conséquences économiques de ce sinistre. Cette demande n'a pas été retirée.

*Observations formulées par le Conseil d'administration concernant les demandes soumises par la République bolivarienne du Venezuela*

En juillet 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a rappelé la position adoptée par les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 en ce qui concerne la recevabilité des demandes relatives aux dommages à l'environnement. Il a été rappelé en particulier que les FIPOL avaient invariablement estimé que les demandes d'indemnisation au titre de dommages causés à l'environnement marin calculés au moyen de modèles théoriques n'étaient pas recevables, que l'indemnisation ne serait accordée que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable et que les dommages de nature punitive n'étaient pas recevables. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a considéré que les demandes d'indemnisation formées par la République bolivarienne 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 bolivarienne du Venezuela se recoupaient et que la Procuraduría General de la República (bureau du procureur général) avait admis ce recoupement, comme mentionné précédemment.

À sa session d'octobre 2005, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a accepté l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les demandes d'indemnisation de la République bolivarienne du Venezuela étaient forcloses pour ce qui concerne le Fonds de 1971 puisque l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds stipule que, pour qu'une demande ne soit pas frappée de forclusion pour ce qui concerne le Fonds de 1971, il faut qu'une action en justice soit engagée contre le Fonds dans un délai de six ans à compter de la date de survenance du sinistre. Or, aucune action en justice n'a été engagée contre le Fonds de 1971 par la République bolivarienne du Venezuela dans le délai de six ans, qui est arrivé à expiration en février 2003.

**Arrêt de la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de février 2008**

Dans son arrêt de février 2008, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel a décidé de renvoyer le dossier devant un tribunal correctionnel de première instance, afin qu'il décide des suites à donner à la demande déposée par la République bolivarienne du Venezuela.

**Argument d'incompétence soulevé par le capitaine**

Le capitaine a présenté des conclusions au tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo 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 correctionnel 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'en 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 présentées par la République bolivarienne du Venezuela étaient frappées de forclusion 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; et
- La demande de la République bolivarienne 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.

**Arrêt de février 2010 prononcé par le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo**

Dans un jugement rendu en février 2010, le tribunal correctionnel 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, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement.

**Jugement rendu par la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo en mars 2011**

En mars 2011, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a confirmé le jugement du tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo et débouté le capitaine, le propriétaire et le Gard Club de leurs appels, et le Fonds de 1971 de sa présentation. Dans son jugement, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a traité principalement les questions énoncées ci-dessous.

**Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire**

Dans leur appel, le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club avaient demandé que la cour reconnaisse le droit du propriétaire du navire à limiter sa responsabilité, comme prévu à l'article V, paragraphe 1, de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Dans son arrêt, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a confirmé le jugement du tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo, déclarant que le tribunal correctionnel de Cabimas n'était pas l'instance qui convenait pour admettre un fonds de limitation de responsabilité étant donné qu'à l'époque, il n'était pas certain qu'une infraction pénale ait été commise et que les dommages n'avaient pas encore été évalués. L'arrêt a rejeté la demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité mais a décidé qu'il appartenait au propriétaire du navire et à son assureur d'obtenir le remboursement des montants versés au titre d'indemnisation à l'État vénézuélien par le Fonds de 1971.

**Forclusion**

Dans son appel, le Fonds de 1971 a souligné qu'en application de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les droits à indemnisation devenaient forclos si une action n'avait pas été engagée conformément aux dispositions de l'article 4, ou en l'absence de notification effectuée conformément aux dispositions de l'article 7.6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, mais qu'en aucun cas une

action en justice ne pouvait être engagée après un délai de six ans à compter de la date du sinistre. Le Fonds de 1971 a souligné de plus qu'aucune action n'avait été engagée contre le Fonds de 1971 au cours de ces six ans, et que la demande de la République bolivarienne du Venezuela était par conséquent forclose.

La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a rejeté cet argument au motif que le Fonds de 1971 avait reçu notification dans les trois ans qui ont suivi la date de survenance du dommage. La cour a également souligné que les avocats du Fonds de 1971 avaient assisté aux audiences du tribunal correctionnel de Cabimas en 1997, ce qui aurait permis au Fonds d'intervenir pendant toute la procédure.

Dans son arrêt, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a déclaré ce qui suit:

*« ... lorsque l'article 6 de la Convention stipule que: 'Les droits à indemnisation prévus par l'article 4... s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application 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...', le terme 'ou' est utilisé en tant que conjonction disjonctive, indiquant 'une différence, une séparation ou une autre solution entre deux ou plusieurs personnes, choses ou idées...'. À partir de cela, il peut être interprété qu'une action devant la juridiction civile serait forclose trois ans après la date du sinistre si aucune action en justice ou notification n'a été effectuée conformément à l'article 7 de la Convention portant création du Fonds pendant ce délai, ce qui signifie que l'action au civil serait forclose dans un cas ou dans l'autre. Toutefois, dans l'affaire en cause, une des circonstances établies dans l'article s'est produite, et il n'est donc pas possible de déclarer la forclusion de l'action au civil. »*

*Hydrocarbures échoués près d'un village de pêcheurs, lac de Maracaibo (République bolivarienne du Venezuela).*



### *Application des Conventions*

Le Fonds de 1971 a formé un appel contre le jugement du tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo au motif que ces personnes et organisations (particuliers, sociétés et organisations publiques), qui avaient subi un préjudice du fait de la pollution, avaient été indemnisées pour cela par le Gard Club et le Fonds de 1971. La demande d'indemnisation de l'État vénézuélien lui-même n'était pas recevable puisqu'il n'avait subi aucun préjudice et qu'il n'avait donc pas droit à une indemnisation, telle qu'il l'avait demandée et l'avait obtenue du tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo. Le Fonds de 1971 a aussi formé un appel au motif que les montants des indemnités versées aux victimes n'avaient pas été prises en considération.

Dans son arrêt, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a souligné que le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo avait établi une différence entre les victimes 'directes' et les victimes 'indirectes', comme l'établit la loi pénale vénézuélienne sur l'environnement ('Ley Penal del Ambiente'), qui prévoit que l'État vénézuélien soit la victime directe, alors que les personnes physiques ou morales affectées par la pollution sont des victimes indirectes. La cour a décidé que l'État vénézuélien, en tant que victime directe, devait être indemnisé au titre du dommage causé à l'environnement, sans préjuger des droits des victimes indirectes étant donné que leurs demandes d'indemnisation avaient déjà été satisfaites.

### *Octroi d'indemnités à l'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM)*

En 1998, l'ICLAM, organisation publique vénézuélienne responsable du contrôle et de la conservation du lac de Maracaibo, a présenté une demande devant le tribunal pour les frais encourus par le programme d'inspection, d'échantillonnage et de tests de l'eau, des sédiments et de la vie animale marine réalisés à la suite du déversement. Cette demande a été évaluée par le Gard Club et le Fonds de 1971 à Bs70 675 467, et ce montant a été versé par le Fonds de 1971. À la suite du paiement de sa demande, l'ICLAM a retiré sa demande présentée devant le tribunal et, en 2005, le tribunal a confirmé ce retrait ('homologación').

En dépit du paiement versé à l'ICLAM par le Fonds de 1971 et du retrait ultérieur de sa demande, le tribunal correctionnel de Maracaibo a condamné le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club à verser la somme de Bs57,7 millions (BsF 57 732). Le Fonds de 1971 a fait appel au motif que l'ICLAM avait déjà été indemnisé.

La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a rejeté cet appel déclarant qu'une certaine somme devait être payée pour la surveillance systématique de la zone affectée, car, même si elle avait le même objet (que les paiements effectués par le Fonds de 1971), ce n'était pas pour le même élément, étant donné qu'une somme avait été versée lors d'une transaction effectuée dans une procédure civile, et que l'autre concernait les frais de justice estimés relatifs à la réparation des dommages consécutifs à la perpétration d'une infraction pénale.

### *Calcul des dommages*

Le Fonds de 1971 a également formé un appel au motif que la méthode de calcul des dommages n'était pas applicable selon les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, parce que même si des changements étaient intervenus dans l'écologie de la zone, il n'avait pas été démontré qu'ils étaient dus au déversement, et parce qu'une formule mathématique abstraite avait été utilisée pour calculer le montant demandé et accordé.

La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a fait savoir que cet argument constituait une stratégie pour transférer la procédure civile découlant d'une infraction pénale vers une procédure ayant une portée purement maritime, en ne tenant pas compte de la prééminence du droit pénal ni de la procédure civile qui découle de l'établissement d'une responsabilité pénale du fait de la commission d'une infraction pénale.

La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a rejeté l'appel au motif que le Fonds de 1971 aurait dû indiquer au bon moment son désaccord avec la méthodologie employée par les experts dans leur rapport pour calculer le montant du préjudice allégué. Toutefois, il faut noter que le rapport présenté par le procureur général avait été contesté à l'époque par le Fonds de 1971 lorsque le Fonds avait présenté le rapport de ses propres experts au tribunal correctionnel de Cabimas.

### *Non-examen des éléments de preuve présentés par le Fonds de 1971*

Le Fonds de 1971 a de plus fait appel au motif que le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo n'avait pas examiné les éléments de preuve présentés par les défendeurs et par le Fonds de 1971, et avait uniquement pris en compte le rapport d'experts présenté par le procureur général en 1997.

La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a rejeté cet appel au motif que le tribunal correctionnel de première

instance de Maracaibo avait examiné tous les éléments enregistrés et que le jugement était conforme à la loi.

### **Demandes présentées par des entreprises de transformation du poisson**

Trois entreprises de transformation du poisson ont présenté des demandes d'indemnisation pour un montant s'élevant à US\$30 millions devant le Tribunal suprême contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Ces demandes ont été portées devant le Tribunal suprême parce que l'un des défendeurs est un organisme de la République bolivarienne du Venezuela et que, selon le droit vénézuélien, les demandes contre la République doivent être portées devant le Tribunal suprême.

En novembre 2002, le Tribunal suprême a décidé de regrouper toutes les demandes en souffrance présentées au civil à propos du sinistre du *Nissos Amorgos*. Par conséquent, la demande formée au civil par la République bolivarienne du Venezuela est maintenant devant le Tribunal suprême (Chambre civile), ainsi que les demandes des trois entreprises de transformation du poisson. Le Tribunal suprême agira en tant que tribunal de première instance et son arrêt sera définitif.

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 des entreprises de transformation du poisson et qu'il fallait par conséquent considérer ces demandes comme irrecevables.

En août 2003, le Fonds de 1971 a remis des conclusions au Tribunal suprême dans lesquelles il a fait valoir que les demandeurs, ayant présenté des demandes d'indemnisation devant le tribunal correctionnel de Cabimas et le tribunal civil de Caracas contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club pour un seul et même dommage, et les ayant abandonnées par la suite, avaient renoncé implicitement à toute réclamation contre le Fonds de 1971. Ce dernier a également soutenu non seulement que les demandeurs n'avaient pas démontré l'étendue des pertes qu'ils avaient subies, mais également que les éléments de preuve qu'ils avaient fournis indiquaient que les pertes n'étaient pas imputables à la pollution. En octobre 2012, aucun fait nouveau n'était intervenu concernant ces demandes.

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club ont demandé au Tribunal suprême (Chambre civile) d'ordonner le transfert du fonds de limitation du propriétaire, initialement constitué dans

le cadre de la procédure pénale, à la Chambre civile du Tribunal suprême, où toutes les demandes en souffrance nées de ce sinistre avaient été regroupées. En octobre 2012, le Tribunal suprême (Chambre civile) ne s'était pas prononcé au sujet de cette requête.

### **Document soumis par l'International Group of P&I Associations**

À la session d'octobre 2012 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, l'International Group of P&I Associations (International Group) a soumis le document IOPC/OCT12/3/3/1, attirant l'attention sur les implications possibles de l'arrêt de la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo de mars 2011 sur le Fonds de 1971.

L'International Group a déclaré que, suite à la création d'un fonds de limitation auprès du tribunal correctionnel de Cabimas en application de l'article VI de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le tribunal avait reconnu le droit du propriétaire de limiter sa responsabilité et levé la saisie du navire. Il a également été fait observer qu'aucune allégation n'avait jamais été portée selon laquelle le sinistre aurait été attribuable à une faute personnelle du propriétaire du navire. Il a également été indiqué que quatorze ans après que le tribunal de Cabimas eut décidé que le propriétaire avait le droit de limiter sa responsabilité, la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo avait infirmé la décision en statuant que le propriétaire du navire n'avait pas le droit de limiter sa responsabilité.

L'International Group a en outre déclaré que les demandes d'indemnisation recevables avaient été réglées, en premier lieu par le propriétaire du navire à hauteur du montant approximatif de limitation fixé par la Convention sur la responsabilité civile, puis par le Fonds de 1971. Il a également été indiqué que si le Tribunal suprême venait à confirmer la décision de la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo, la garantie que constitue le fonds de limitation serait encaissée en vue de l'exécution partielle de l'arrêt et que le propriétaire du navire aurait payé deux fois le fonds de limitation. Il a ensuite été relevé que, conformément à la pratique suivie par le Club et le Fonds, qui veut qu'un audit soit effectué à la fin d'une affaire pour s'assurer que les différents décaissements ont été correctement répartis entre eux, le Club attendrait du Fonds qu'il rembourse toute somme dépassant le montant de limitation.

## Observations

### Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire

La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a infirmé la décision du tribunal correctionnel de première instance de Cabimas, qui accordait au propriétaire du navire le droit de limiter sa responsabilité en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. L'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile stipule que le propriétaire du navire n'est pas en droit de limiter sa responsabilité si l'événement est causé par une faute personnelle de sa part. Ni le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo, ni la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo n'ont fait valoir dans leurs décisions qu'il y avait bien eu faute personnelle du propriétaire du navire. Aucune disposition de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ne peut donc justifier le refus au propriétaire du navire du droit de limiter sa responsabilité. Néanmoins, en l'état actuel de la procédure, le propriétaire du navire n'a pas établi son droit de limiter sa responsabilité.

La cour d'appel maritime a également déclaré qu'il appartenait au propriétaire du navire et à son assureur d'obtenir le remboursement des montants versés au titre d'indemnisation à l'État vénézuélien par le Fonds de 1971. Il pourrait être déduit de ce qui précède que la cour d'appel ait considéré qu'il n'était pas nécessaire de tenir le Fonds de 1971 responsable, ce qui ne serait pas possible étant donné que le Fonds de 1971 n'était pas un défendeur dans cette procédure et que, de l'avis du tribunal, le propriétaire du navire et son assureur s'adresseraient ultérieurement au Fonds de 1971 pour obtenir le remboursement.

L'arrêt de la cour n'est donc pas conforme aux dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

### Forclusion

La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo avait conclu que l'acte de notification du Fonds de 1971 et la présence d'avocats agissant au nom du Fonds aux audiences qui ont eu lieu en 1997 suffisaient pour interrompre le délai de prescription, indépendamment du fait qu'aucune action n'ait été engagée contre le Fonds de 1971 dans un délai de six ans à compter du sinistre, comme le stipule l'article 6.1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo avait conclu de surcroît qu'il n'était pas nécessaire, à condition que la notification ait été faite conformément à la première phrase de

l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, que les conditions de la deuxième phrase soient remplies pour que la forclusion soit évitée. En d'autres termes, à condition que le Fonds de 1971 ait été officiellement notifié d'une action en justice contre le propriétaire du navire dans un délai de trois ans après la survenance du dommage, il n'était pas nécessaire qu'une action soit intentée contre le Fonds de 1971 dans un délai de six ans.

La République bolivarienne du Venezuela a intenté des actions en justice devant les tribunaux civil et correctionnel à l'encontre du propriétaire du navire et du Gard Club, et non pas à l'encontre du Fonds de 1971. Le Fonds de 1971 n'était donc pas un défendeur dans ces actions et, bien qu'il soit intervenu dans la procédure engagée devant le tribunal correctionnel de Cabimas, ces actions n'auraient pas pu aboutir à un jugement à son encontre. À sa session d'octobre 2005, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a accepté l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les demandes d'indemnisation de la République bolivarienne du Venezuela étaient forcloses pour ce qui concerne le Fonds de 1971 puisque l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds stipule que, pour qu'une demande ne soit pas forclose en ce qui concerne le Fonds de 1971, il faut qu'une action en justice soit engagée contre le Fonds dans un délai de six ans à compter de la date de survenance du sinistre. Aucune action en justice n'a été engagée contre le Fonds de 1971 par la République bolivarienne du Venezuela dans le délai de six ans, qui est arrivé à expiration en février 2003.

### Application des Conventions

Les décisions du tribunal correctionnel de première instance et de la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo semblent être fondées sur la législation pénale vénézuélienne en matière d'environnement ('Ley Penal del Ambiente') plutôt que sur les dispositions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

### Octroi d'indemnités à l'ICLAM

L'ICLAM avait encouru des frais liés au sinistre et la demande d'indemnisation présentée par cet organisme à ce titre avait fait l'objet d'un accord de règlement, puis avait été acquittée et retirée du tribunal. Le versement que le tribunal avait ordonné en faveur de l'ICLAM était également décrit comme 'frais de justice relatifs à la réparation des dommages dus à la perpétration d'une infraction pénale'. Étant donné que l'ICLAM n'avait pas, pour autant que le Fonds le sache, encouru des frais liés à l'action en justice dont il est question ici, il semblerait que le paiement

ordonné était l'équivalent d'une amende et, en tant que tel, n'était pas recevable pour indemnisation en application des Conventions.

### Responsabilité du Fonds de 1971 s'agissant du paiement des indemnités

Le jugement du tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo, tel que confirmé par la Chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo, a été prononcé contre le capitaine du *Nissos Amorgos*, le propriétaire du navire et le Gard Club. Ce n'était pas un jugement rendu à l'encontre du Fonds de 1971, qui figurait seulement comme tierce partie dans cette procédure, et ce jugement n'ordonnait pas au Fonds de 1971 de verser d'indemnités.

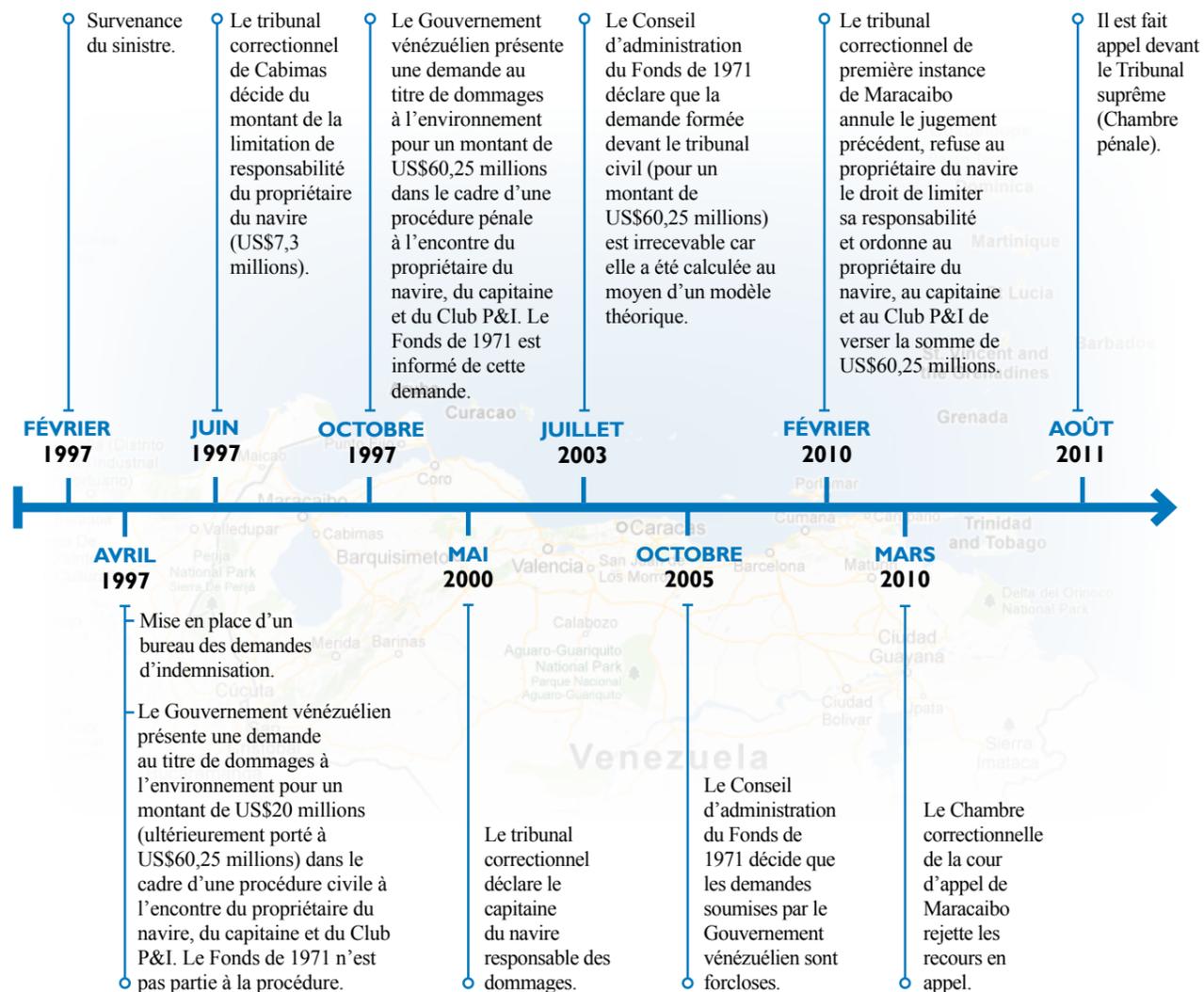
Ce jugement pouvait faire l'objet d'un appel devant le Tribunal suprême et, éventuellement, devant la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême. Toutefois, si le jugement des tribunaux vénézuéliens devenait exécutoire pour le propriétaire du navire et le Gard Club, la question se poserait de savoir si le Fonds de 1971 devrait verser une indemnité. À ce sujet, l'objectif de la Convention de 1971 portant création du Fonds est, notamment, que le Fonds de 1971 indemnise les victimes d'une pollution par les hydrocarbures au cas où les préjudices établis vont au-delà du montant disponible en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Toutefois, les tribunaux vénézuéliens ont refusé au propriétaire du navire le droit de limiter sa responsabilité et lui ont ordonné de régler le montant total des préjudices établis par le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo. Il peut être déduit du jugement que le propriétaire du navire et son assureur s'adresseront ultérieurement au Fonds de 1971 pour obtenir un remboursement.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 peut donc avoir à décider si, à l'avenir, le propriétaire du navire, ou son assureur, a le droit de demander une indemnisation auprès du Fonds de 1971 pour un montant allant au-delà du montant de la limite de responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est calculée en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Ce jugement n'est pas encore définitif. Le capitaine, le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont interjeté appel devant le Tribunal suprême. En octobre 2012, le Tribunal suprême (Chambre pénale) n'avait pas encore rendu son jugement.

**Pour une historique des événements marquants concernant le sinistre du *Nissos Amorgos*, veuillez vous référer au verso de cette page. >**

Historique des événements marquants concernant le sinistre du Nissos Amorgos.



# Plate Princess

Date du sinistre	27 mai 1997
Lieu du sinistre	Puerto Miranda, Lac Maracaibo, République bolivarienne du Venezuela
Cause du sinistre	Déversement de pétrole brut dans le ballast pendant une opération de chargement
Quantité d'hydrocarbures déversée	3,2 tonnes de pétrole brut contenues dans 8 000 tonnes d'eau de ballast
Zone touchée	Inconnue
État du pavillon du navire	Malte
Jauge brute	30 423 tjb
Assureur P&I	Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (le Standard Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	3,6 millions de DTS (BsF 2 844 983, équivalent à £411 000)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (BsF 403 473 005, équivalent à £58,3 millions)
Indemnités versées	Aucune indemnité n'a été versée.
Indemnisation en dernier	Sans objet
Poursuites judiciaires	Deux demandes d'indemnisation formées par deux syndicats de pêcheurs: Une demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda à l'encontre du propriétaire et du capitaine du <i>Plate Princess</i> . Le jugement du tribunal maritime de première instance a condamné les défendeurs et le Fonds de 1971 à payer des indemnités. Plusieurs appels interjetés par le Fonds de 1971 ont été rejetés. Aucune autre voie de recours n'est ouverte au Fonds de 1971. Une demande présentée par FETRAPESCA à l'encontre du propriétaire et du capitaine du <i>Plate Princess</i> . Le jugement du tribunal maritime de première instance a condamné le propriétaire du navire, son capitaine et le Fonds de 1971 à payer des indemnités qui devaient être évaluées par un expert judiciaire. Le Fonds de 1971 a interjeté appel auprès de la cour d'appel maritime.
Questions spécifiques	Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a chargé l'Administrateur de n'effectuer aucun versement au titre du sinistre du <i>Plate Princess</i> , au motif que la procédure suivie pour arriver aux jugements prononcés par les tribunaux vénézuéliens était irrégulière, et que le Fonds de 1971 n'avait pas été averti dans des délais raisonnables et n'avait pas été mis en mesure de présenter son cas comme le voulaient l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2012.



## Le sinistre

Le 27 mai 1997, le *Plate Princess* chargeait une cargaison d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier de Puerto Miranda (Venezuela) lorsque quelque 3,2 tonnes de pétrole brut se sont déversées, contenues dans 8 000 tonnes d'eau de ballastage. Selon le rapport d'un hélicoptère de Maraven/Lagoven qui survolait la zone du déversement ce matin-là, moins de trois heures après que le déversement du navire eut été décelé, aucune trace d'hydrocarbures n'était visible dans le terminal ou à proximité immédiate.

Un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) s'est rendu sur place le 7 juin 1997, soit 11 jours >

Données cartographiques ©2012 Europa Technologies, Google, INEGI, LeadDog Consulting, MapLink

après le déversement, pour le compte du Fonds de 1971 et du Standard Club. L'expert a fait savoir qu'il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures à proximité immédiate de l'endroit où le *Plate Princess* était amarré au moment du sinistre.

### Impact du déversement

L'expert a été informé que des 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.

### Opérations d'intervention

Aucune opération de nettoyage n'a été entreprise et l'on pense qu'aucune pêcherie ou autres ressources économiques n'a été polluée.

Au moment du sinistre et pendant plusieurs années par la suite, le Fonds de 1971 avait un bureau des demandes d'indemnisation à Maracaibo, non loin de la zone censée avoir été touchée, afin de traiter les demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Nissos Amorgos*. Pendant toute cette période, le personnel de ce bureau a fréquemment été en contact avec les pêcheurs locaux et leurs représentants syndicaux. À aucun moment, le personnel du bureau des demandes d'indemnisation ou du Fonds de 1971 n'a été informé du fait que les pêcheurs avaient subi des dommages étendus, ou même des dommages quelconques, à la suite du déversement du *Plate Princess*.

### Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, le Venezuela était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. En juin 1997, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a estimé que, s'il se confirmait que le produit déversé était le même pétrole brut Lagotrecu 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

exécutif a estimé que le sinistre relèverait donc en principe des Conventions puisque les hydrocarbures étaient transportés à bord en tant que cargaison.

### Demandes d'indemnisation

En juin 1997, deux syndicats de pêcheurs, à savoir FETRAPESCA et le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda (syndicat de Puerto Miranda), ont déposé des demandes d'indemnisation devant le tribunal civil de Caracas à l'encontre du propriétaire du navire et du capitaine du *Plate Princess*, d'un montant estimatif de US\$10 millions et US\$20 millions respectivement. Pour aucune des deux demandes il n'a été fourni de précisions sur les préjudices subis. Les deux demandes indiquaient que les montants réclamés étaient inclus à des fins de procédure, uniquement pour satisfaire aux exigences de la législation vénézuélienne.

Dans leurs demandes d'indemnisation, FETRAPESCA et le syndicat de Puerto Miranda ont tous deux demandé au tribunal de notifier officiellement l'Administrateur du Fonds de 1971 de l'action en justice. De telles notifications n'avaient, alors, pas été faites et aucun fait nouveau concernant ces demandes ne s'est produit entre 1997 et 2005. Eu égard au temps écoulé et en l'absence d'éléments nouveaux, le Fonds de 1971 a donné l'ordre à ses avocats à Caracas de clore le dossier.

### Questions juridiques Procédure 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 Bs 2 845 millions.

En 1997, une garantie bancaire pour ce montant a été fournie au tribunal correctionnel 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 BsF 2,8 millions, correspondant

au montant de la garantie bancaire fournie. Cette décision a été confirmée par la cour d'appel maritime en septembre 2009, et le Tribunal suprême du Venezuela en 2010.

### Demande d'indemnisation présentée par FETRAPESCA

En juin 1997, FETRAPESCA a déposé une demande d'indemnisation devant le tribunal correctionnel de Cabimas, 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 2012, aucun élément nouveau n'était intervenu dans le cadre de cette demande.

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 concernait le manque à gagner subi par les pêcheurs suite au 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. Aucune information n'accompagnait la notification quant à la nature ou à l'importance des préjudices allégués.

Eu égard à la notification reçue, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a réexaminé le sinistre en détail à sa session de mai 2006, soit neuf ans après le déversement. Tout en exprimant sa compassion envers les victimes et en regrettant que les dispositions relatives à la forclusion aient joué en leur défaveur, le Conseil d'administration a affirmé la nécessité de se conformer au texte des Conventions et décidé que la demande soumise par FETRAPESCA à l'encontre du Fonds de 1971 était frappée de forclusion.

En décembre 2006, la demande d'indemnisation a été transférée au tribunal maritime de Caracas.

En juillet 2008, le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* ont demandé au tribunal maritime de Caracas de déclarer forclore (*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 forclore. 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.

### Jugement de première instance concernant la demande d'indemnisation présentée par FETRAPESCA

En février 2009, le tribunal maritime de première instance a accepté la demande présentée par FETRAPESCA à l'encontre du propriétaire et du capitaine du *Plate Princess* alors même qu'aucun document n'avait été fourni à l'appui de la demande et que les pertes n'avaient pas été évaluées. Le tribunal a ordonné d'indemniser le demandeur pour les dommages subis, qui devaient être évalués par des experts judiciaires.

En octobre 2011, FETRAPESCA a demandé le retrait de la demande qu'il avait déposée devant le tribunal maritime de première instance (première demande de retrait de la demande d'indemnisation). Ce tribunal a cependant rejeté la demande de FETRAPESCA de retirer la demande.

En septembre 2012, le Fonds de 1971 a été informé officiellement pour la première fois du jugement. Le jugement comprenait deux documents: le premier contenait la décision imputant la responsabilité au propriétaire du navire et au capitaine et demandait que le Fonds de 1971 soit informé de cette décision. Il y était également dit que le montant des indemnités serait évalué par des experts judiciaires qui seraient nommés à une date ultérieure. Le second document, qui faisait également partie du jugement, contenait une décision par laquelle le tribunal condamnait le Fonds de 1971 à verser aux demandeurs des indemnités au-delà de la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

En octobre 2012, le Fonds de 1971 a interjeté appel du jugement prononcé en février 2009.

Également en octobre 2012, FETRAPESCA a sollicité la possibilité de retirer sa demande d'indemnisation (seconde demande de retrait de la demande d'indemnisation). Cette demande a été de nouveau refusée par le tribunal.

### Demande présentée par le syndicat de Puerto Miranda

En juin 1997, le syndicat de Puerto Miranda a déposé une demande d'indemnisation devant le tribunal civil de Caracas contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant de US\$ 20 millions.

Aucun fait nouveau n'est intervenu concernant cette demande d'indemnisation entre 1997 et octobre 2005, date à laquelle le Fonds de 1971 a été formellement notifié, par voie diplomatique, de la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda. Aucune information n'accompagnait la notification quant à la nature ou l'étendue des pertes alléguées.

*L'une des réunions du Conseil d'administration du Fonds de 1971 qui se sont tenues à Londres (Royaume-Uni) et au cours desquelles il a été débattu des questions juridiques en suspens dans le cadre du sinistre du Plate Princess.*



Comme dans le cas de la demande soumise par FETRAPESCA (voir ci-dessus), le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé, en mai 2006, que la demande présentée par le syndicat de Puerto Miranda était frappée de forclusion en ce qui concernait le Fonds de 1971, conformément à la Convention de 1971 portant création du Fonds, étant donné que FETRAPESCA n'avait engagé aucune action en justice à l'encontre du Fonds de 1971 et n'avait pas non plus notifié le Fonds, dans les délais prévus par la Convention, de son action en justice à l'encontre du propriétaire du navire.

En décembre 2006, la demande a été transférée au tribunal maritime de première instance, également à Caracas.

### Modification de la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda

En avril 2008, le syndicat de Puerto Miranda a présenté une demande modifiée à l'encontre du capitaine et du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 n'a pas été cité comme défendeur. Les avocats représentant les demandeurs en relation avec la demande modifiée n'étaient pas les mêmes que ceux qui avaient participé à l'élaboration de la première demande. Au même moment, un certain nombre de mémoires présentés par des avocats agissant au nom du syndicat de Puerto Miranda s'efforçaient d'informer le propriétaire et le capitaine du navire.

La demande modifiée décrivait, de manière détaillée, la nature, l'ampleur et l'estimation des pertes supposées. Elle concernait le coût du nettoyage de 849 bateaux, le remplacement de 7 814 paquets de filets et de deux moteurs hors bord. Les filets auraient été souillés par les hydrocarbures au point de ne plus être utilisables. Le demandeur déclarait aussi que les propriétaires des 849 bateaux et les 304 pêcheurs à pied avaient subi une perte totale de revenus pendant une période de 187 jours civils (six mois), résultant de l'impossibilité pour eux de pêcher, faute de matériel. La demande modifiée s'élevait à BsF 53,5 millions (£37 millions). Le tribunal maritime de première instance de Caracas a accepté la demande modifiée le 10 avril 2008.

La demande modifiée mentionnait un grand nombre de pièces présentées à titre de justificatifs des pertes et dommages allégués. N'ayant pas eu accès à ces pièces, le Fonds de 1971 n'a pas pu réexaminer la demande d'indemnisation. Par l'entremise de ses avocats à Caracas, le Fonds de 1971 a demandé au tribunal

de fournir des copies des pièces soumises par les demandeurs. Cependant, leur nombre était tel que le tribunal n'a pas eu les moyens d'en faire des copies et a confié le travail à un sous-traitant extérieur.

La législation vénézuélienne prévoit des délais pour la présentation des moyens de défense et, pour satisfaire à ces exigences, le Fonds de 1971 a été contraint de déposer ses conclusions en défense le 12 juin 2008, sans avoir reçu les copies des pièces présentées par les demandeurs. Les moyens de défense avancés par le Fonds indiquaient, entre autres, que la demande était forclosée vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le 4 août 2008, le Fonds de 1971 a reçu les copies des pièces, soit 16 paquets au total. Le Fonds a engagé des experts pour examiner la demande d'indemnisation et les pièces justificatives. Sur la base du rapport établi par ses experts, le Fonds de 1971 a présenté de nouvelles argumentations en novembre 2008. Dans ses conclusions, le Fonds a fait valoir que les documents fournis par les demandeurs n'établissaient pas que les dommages qui auraient été subis par les pêcheurs avaient été causés par le déversement provenant du *Plate Princess*, que les pièces fournies à l'appui de la demande étaient d'une exactitude douteuse et qu'elles avaient été falsifiées dans de nombreux cas. Le Fonds de 1971 a également demandé que le rapport de ses experts soit accepté en tant qu'élément de preuve. Le tribunal a rejeté la demande au motif que le rapport n'avait pas été soumis dans les délais prévus par la loi vénézuélienne. Le Fonds de 1971 a interjeté appel de cette décision au motif que les délais n'avaient pas permis au tribunal de fournir des copies des documents, ni aux experts du Fonds de les examiner. Cet appel a été rejeté.

### Audience concernant la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda

L'audience concernant la demande modifiée s'est tenue en janvier 2009. À cette audience, un certain nombre de témoins qui avaient été cités à comparaître par les plaignants pour vérifier les pièces présentées à titre de justificatifs à l'appui de la demande modifiée, en particulier les reçus fournis pour étayer le volume des prises et le prix de vente des poissons, ont fait un témoignage oral. Au cours de l'audience, les témoins ont reconnu que les reçus, datés de février 1997, n'étaient pas authentiques et qu'ils avaient en réalité été établis après le déversement. La majorité des témoins cités par les plaignants dans leurs conclusions pour

appuyer les documents soumis à titre de preuves ne se sont pas présentés à l'audience. Ceci a empêché le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 de contester ou d'obtenir confirmation de ces preuves.

### Décisions du tribunal concernant la question de responsabilité

#### Jugement de première instance concernant la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda

En février 2009, le tribunal maritime de première instance a rendu un jugement dans lequel il a accepté la demande et ordonné au capitaine, au propriétaire du navire et au Fonds de 1971, bien que ce dernier ne soit pas un défendeur<sup><20></sup>, d'indemniser le demandeur pour les dommages subis, qui devaient être évalués par les experts judiciaires. Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement devant la cour d'appel maritime.

#### Arrêt de la cour d'appel maritime concernant la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda

En septembre 2009, la cour d'appel maritime de Caracas a rejeté l'appel du capitaine, du propriétaire du navire et du Fonds de 1971 et ordonné aux défendeurs de verser aux pêcheurs touchés par le déversement d'hydrocarbures des indemnités d'un montant qui serait fixé par trois experts devant être nommés par le tribunal. La méthode qui devait être appliquée par les experts était décrite en détail dans le jugement. Elle reposait sur les informations recueillies à partir des reçus présentés par les demandeurs pour justifier leurs pertes. Le tribunal a également ordonné aux défendeurs de payer les intérêts et dépens. Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette décision devant le Tribunal suprême<sup><21></sup>.

#### Arrêt du Tribunal suprême

En octobre 2010, le Tribunal suprême a rendu son arrêt, dans lequel il rejetait l'appel du Fonds de 1971 et confirmait l'arrêt de la cour d'appel maritime. Sur les cinq juges composant le Tribunal suprême, quatre ont voté en faveur du rejet de l'appel et un s'est abstenu. L'arrêt du Tribunal suprême a confirmé la décision selon laquelle les dommages devaient être déterminés par les trois experts devant être nommés par le tribunal.

#### Appel formé devant la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême

En février 2011, le Fonds de 1971 s'est pourvu en appel auprès de la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême. Dans cet appel, le Fonds de 1971 a demandé l'annulation des arrêts du Tribunal suprême et de la cour d'appel maritime au motif qu'ils étaient contraires aux lois vénézuéliennes, aux principes et à la doctrine constitutionnelle applicables pour ce qui est, notamment, de la prescription de l'action engagée contre le Fonds de 1971, de la prescription de la demande d'indemnisation en l'absence de poursuites et de l'évaluation des preuves.

#### Arrêt de la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême

En juin 2011, la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême a débouté le Fonds de 1971 de son appel contre le jugement du Tribunal suprême sur la question de la responsabilité.

Les questions traitées par l'arrêt de la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême peuvent être classées comme suit:

- Forclusion
- Obligation pour les tribunaux de faire appel à la *sana crítica* (la logique et le discernement)
- Autres questions

#### Forclusion

La Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême a confirmé l'interprétation par le Tribunal suprême des dispositions concernant la forclusion dans la Convention de 1971 portant création du Fonds. La Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême a présenté les arguments suivants:

‘ ... en analysant le contenu de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi que le raisonnement du Tribunal suprême, cette Chambre constitutionnelle note que l'article invoqué permet trois possibilités différentes pour la forclusion de la demande d'indemnisation et, tout au moins en ce qui concerne la première, son contenu n'est pas suffisamment précis pour qu'elle puisse s'appliquer automatiquement – comme l'appelant le suggère dans son recours – étant donné qu'il y a un manque de logique en ce qui concerne la personne à l'encontre de laquelle la forclusion peut s'appliquer. ➤

<sup><20></sup> Le tribunal vénézuélien estime, dans son interprétation des Conventions, que le Fonds de 1971, s'il a reçu notification, est automatiquement obligé de verser une indemnisation.

<sup><21></sup> Pour un examen de l'arrêt de la cour d'appel maritime à la session d'octobre 2010 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, se référer au document intitulé 'Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître, 2010', pages 66 et 67.

En effet, cet article indique dans sa première partie que le droit à indemnisation ou prise en charge financière s'éteint... « à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles ou de notification faite... dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu... » mais il ne dit pas à l'encontre de qui ceci s'applique, s'il s'agit du propriétaire du navire, de son garant ou du Fonds, de sorte que considérer qu'il se réfère à ce dernier n'est pas correct, étant donné que si telle avait été l'intention des États Parties à l'époque de la rédaction de cet article, cela aurait été expressément établi.

Étant donné ce manque de précision, et comme aucune autre disposition de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne définit le point de forclusion, il était raisonnable d'interpréter l'article concerné – comme le Tribunal suprême l'a considéré justement – en prenant en compte, dans le premier cas, le contenu des articles 2, 4 et 7 de ladite Convention, en raison de la mention que ces articles font de cette disposition, ainsi que du contenu des articles III et VII 1) de la Convention sur la responsabilité civile, étant donné que le paiement des indemnités prévu dans la Convention portant création du Fonds a son origine dans la situation où les victimes d'un déversement d'hydrocarbures en mer n'ont pas obtenu l'indemnisation complète des responsables qui sont obligés de le faire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, en l'espèce le propriétaire du navire, son assureur ou toute personne ayant fourni une garantie financière.

Ceci étant, et vu que le droit à indemnisation inscrit dans l'article 4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds concerne le droit de la victime à obtenir du Fonds une indemnisation complète si celle-ci n'a pas été fournie par ceux qui ont causé le dommage (le propriétaire du navire ou l'assureur), et compte tenu du fait que la disposition de l'article 6.1 de cette même Convention indique que le droit à indemnisation s'éteint à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles dans les trois (3) ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, il est logique de conclure – comme le Tribunal suprême et les tribunaux inférieurs ont indiqué justement – que la forclusion mentionnée dans cet article ne peut se produire que si la victime n'a intenté aucune action contre le propriétaire du navire ou son assureur dans les trois (3) ans qui suivent la survenue du dommage, auquel cas le Fonds ne serait pas responsable de l'indemnisation complémentaire requise du fait du manque de capacité financière de la partie qui a directement causé le dommage ou du montant réduit de l'indemnisation que cette dernière aurait versée.

Par conséquent, si la victime intente une action en justice dans les trois (3) ans qui suivent la survenue du sinistre (déversement d'hydrocarbures) à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur, le Fonds ne pourra pas avoir recours à la forclusion comme point de défense dans l'action intentée pour obtenir le paiement complet de l'indemnisation au titre du dommage subi.

Par ces motifs, la Chambre constitutionnelle conclut que l'interprétation du Tribunal suprême de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds avait raison en droit. C'est pourquoi l'allégation de violation des droits de la défense, de la régularité de la procédure et du principe de sécurité de la législation utilisée par l'appelant, est sans fondement.

Dans son appel devant la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême, le Fonds de 1971 avait aussi fait valoir que, non seulement la demande du syndicat de Puerto Miranda était forclosée en vertu des dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds, mais qu'elle était de toute manière également forclosée en vertu de la législation vénézuélienne, en raison de l'absence de toute action en justice intentée par le demandeur pendant une période de douze mois (*perención de instancia*).

La Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême a déclaré que l'analyse de cet argument n'était pas nécessaire étant donné que l'utilisation de la forclusion était irrecevable dans le genre de procédure judiciaire en question au motif que l'action concernait des questions environnementales. À ce sujet, la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême a déclaré:

«... considérant que le déversement d'hydrocarbures dans la mer est un facteur qui a sans aucun doute perturbé l'équilibre écologique, et qui change complètement la biodiversité des diverses espèces qui habitent dans cet environnement, causant dans la majorité des cas des dommages irréparables à l'écosystème concerné, la présente Chambre constitutionnelle estime que les procédures judiciaires intentées dans le but d'obtenir réparation ou indemnisation pour les dommages subis du fait de tels sinistres comportent fondamentalement des jugements qui portent sur des aspects relatifs à l'environnement, et donc sur un droit de l'homme reconnu par la Constitution.

À ce sujet, l'article 95 (ancien article 19, paragraphe 16 de la loi de 2004) de la loi organique du Tribunal suprême de justice cite, parmi les motifs d'irrecevabilité de la forclusion, des procédures qui mettent en jeu des questions environnementales. La disposition stipule en l'espèce:

« Article 95. Les procédures ne sont pas déclarées forcloses dans les affaires impliquant des questions environnementales; ou dans le cas de demandes d'indemnisation qui ont pour but de punir des infractions commises dans le domaine des droits de l'homme, des biens publics ou du trafic de drogues et de substances psychotropes. »

Ceci étant, et considérant que l'objet de la demande d'indemnisation dans cette procédure provient d'un sinistre impliquant des conséquences environnementales (déversement d'hydrocarbures dans la mer), la présente Chambre constitutionnelle estime qu'il n'est pas nécessaire d'analyser la demande relative à la forclusion invoquée par la partie appelante, étant donné que dans ce genre de procédure, cette forme de forclusion de la procédure, en tant que mécanisme anormal pour mettre un terme à la poursuite, est irrecevable.

#### Obligation pour les tribunaux d'avoir recours à la *sana crítica* (logique et discernement)

Le Fonds de 1971 a fait appel devant la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême au motif que son droit à la protection du tribunal avait été violé étant donné que le tribunal n'avait pas tenu compte de l'exigence inscrite dans le droit procédural maritime vénézuélien que le tribunal fasse preuve de logique et discernement (*sana crítica*) lors de l'appréciation des moyens de preuve, puisque les pièces justificatives avaient été tenues pour valables, alors que clairement elles ne l'étaient pas, tandis que d'autres pièces avaient été rejetées pour des raisons de pure forme tout en étant clairement valables.

La Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême a rejeté cet argument au motif que les règles d'appréciation des moyens de preuve utilisant la *sana crítica* (logique et le discernement) n'étaient pas les seules règles qui devaient être utilisées. La Chambre a déclaré que le juge devait, lorsqu'il examine un moyen de preuve particulier, respecter toutes les règles spécifiques concernant l'appréciation de cette forme particulière de preuve ou, en l'absence

d'une règle spéciale, suivre les prescriptions inscrites dans le code de procédure civile. Le système d'appréciation des moyens de preuve par la *sana crítica* (logique et discernement) n'est applicable qu'en l'absence d'une règle expresse en la matière.

La Chambre a poursuivi en disant que le Tribunal suprême avait agi correctement lorsqu'il avait rejeté l'appel en l'espèce étant donné que les documents publics, les documents administratifs privés, ainsi que les pièces émanant des parties tierces acceptées durant la procédure, n'ont pas à être appréciés par le système de la *sana crítica* mentionnée dans le droit procédural maritime, mais à l'aide des règles spécifiques établies par le code de procédure civile qui sont applicables de préférence au droit procédural maritime.

#### Autres questions

Le Fonds de 1971 a aussi fait appel au motif que les instances inférieures avaient accepté des informations contenues dans certains documents présentés par les demandeurs comme pièces justificatives sans les mettre en doute, n'avaient aucunement tenu compte des éléments de preuve donnés oralement par les témoins qui avaient comparu à l'audience devant le tribunal maritime de première instance en février 2009 et avaient évalué les dommages à un montant supérieur à celui qui avait été demandé.

La Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême a rejeté ces arguments au motif qu'elle considérait qu'il n'y avait eu aucune 'infraction grotesque' à l'interprétation de la Constitution. Elle a ensuite déclaré qu'elle considérait que la révision de l'arrêt du Tribunal suprême requise ne contribuerait pas à l'uniformité de l'interprétation des règles et principes de la Constitution.

#### Décisions du tribunal concernant le montant des dommages

##### Nomination des experts judiciaires

Lors d'une audience en novembre 2010, le tribunal maritime de première instance a nommé trois experts pour effectuer l'évaluation des indemnités devant être versées au demandeur en utilisant la méthode établie par la cour d'appel maritime. À l'audience, le capitaine et le propriétaire du navire ont désigné un expert et le ➤

Éléments	Montant évalué (BsF)
Coût du remplacement de 7 540 filets	8 713 150
Coût du remplacement d'un moteur hors bord	17 000
Manque à gagner des pêcheurs de poissons téléostéens en bateau	704 664 482
Manque à gagner des pêcheurs de crevettes en bateau	21 624 680
Manque à gagner des pêcheurs de crevettes à pied	6 708 064
Intérêts sur les frais de remplacement des filets et du moteur	28 164 709
<b>Total</b>	<b>769 892 085</b> <b>(£111 millions)</b>

demandeur en a désigné un autre. Le tribunal en a désigné un troisième. Comme le Fonds de 1971 n'était pas défendeur, il n'a pas pu désigner d'expert. La désignation présentée par le capitaine et le propriétaire du navire a été rejetée par le tribunal maritime de première instance. Le capitaine et le propriétaire du navire ont désigné un autre expert, qui a également été récusé. Le capitaine et le propriétaire ont fait appel de cette décision. Cet appel a été rejeté. Le tribunal a ensuite désigné l'expert qui aurait dû être désigné par le capitaine et le propriétaire du navire.

### Rapport des experts judiciaires

En janvier 2011, les experts judiciaires ont présenté leur rapport dans lequel ils concluaient que le montant de l'indemnisation à verser aux demandeurs était de BsF 769 892 085, y compris les intérêts. Cette somme est résumée dans le tableau à la page précédente.

Les experts ont également déclaré que le montant total disponible pour l'indemnisation en application des Conventions (60 millions de DTS) équivalait à BsF 403 473 005. Ce montant a été calculé sur la base du taux de change en vigueur au 8 octobre 2010. Les experts ont en outre noté que, dans son jugement, la cour d'appel maritime avait fixé la limite de responsabilité du propriétaire à BsF 2 844 983, ce qui correspond au montant du fonds de limitation au titre de la responsabilité civile établi en 1997. Sur cette base, les experts ont déclaré que les indemnités payables par le Fonds de 1971 s'élevaient à BsF 400 628 022.

Le Fonds de 1971 a demandé au tribunal maritime de première instance de réexaminer le rapport des experts judiciaires étant donné que l'indemnisation évaluée était excessive et allait au-delà des limites fixées dans le jugement de la cour d'appel maritime. En janvier 2011, le tribunal maritime de première instance a reconnu le bien-fondé de cette demande et a nommé deux nouveaux experts pour revoir le rapport des premiers experts.

En mars 2011, les nouveaux experts nommés par le tribunal maritime de première instance ont établi leur rapport. Dans ce dernier, ils confirmaient les conclusions des trois experts nommés à l'origine.

### Jugement du tribunal maritime de première instance concernant le montant des dommages

Également en mars 2011, le tribunal maritime de première instance a rendu son jugement sur le montant des dommages. Dans ce jugement, le tribunal maritime de première instance a rejeté les recours introduits par le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 contre les rapports des trois experts nommés à l'origine par le tribunal, et a fixé le montant des dommages à BsF 769 892 085. Le tribunal a ordonné au capitaine, en sa qualité d'agent du propriétaire du navire, de payer BsF 2 844 983 et au Fonds de 1971 de payer BsF 400 628 022. Le tribunal a aussi ordonné au capitaine et au Fonds de 1971 de régler les dépens. Le capitaine et le Fonds de 1971 ont interjeté appel du jugement devant la cour d'appel maritime.

### Jugement de la cour d'appel maritime concernant le montant des dommages

En juillet 2011, la cour d'appel maritime a débouté le capitaine et le Fonds de 1971 de leurs appels contre le jugement du tribunal maritime de première instance relatif au montant de l'indemnisation. Le Fonds de 1971 avait notamment fait valoir dans son appel que ce montant était excessif comparé aux revenus normalement perçus par les pêcheurs en 1997 et violait la législation vénézuélienne en matière de procédure (forclusion découlant de la péremption de l'instance (*perención de instancia*)). La cour d'appel maritime a rejeté ces arguments, déclarant que les experts avaient suivi les paramètres précisés dans sa décision de septembre 2009, et a confirmé le jugement de mars 2011 rendu par le tribunal maritime de première instance qui avait ordonné au Fonds de 1971 de verser BsF 400 628 022<sup><22></sup>, plus les dépens.

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont sollicité de la cour d'appel maritime la permission de faire appel devant le Tribunal suprême. Ceci leur a été refusé. Le Fonds de 1971 a interjeté appel de cette décision.

### Jugement du Tribunal suprême concernant le montant des dommages

En novembre 2011, le Tribunal suprême de justice a rejeté la demande présentée par le Fonds de 1971 aux fins d'une autorisation d'interjeter appel contre l'arrêt de juillet 2011

de la cour d'appel maritime relatif au montant des dommages.

En mars 2012, le Fonds de 1971 s'est pourvu en appel devant la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême de justice contre l'arrêt de ce dernier concernant le montant des dommages.

### Arrêt de la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême sur le montant des dommages

En août 2012, la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême de justice a rejeté l'appel interjeté par le Fonds de 1971 contre l'arrêt du Tribunal suprême sur le montant des dommages. Dans son arrêt, le Tribunal a décidé que le montant accordé serait versé à chaque pêcheur individuel, selon l'évaluation faite par les experts judiciaires.

### Exécution du jugement de la cour d'appel

En mars 2012, le syndicat de Puerto Miranda a sollicité du tribunal maritime de première instance qu'il ordonne au propriétaire du navire et au Fonds de 1971 de verser les indemnités prévues par le jugement de la cour d'appel maritime et qu'il ordonne à la banque Banco Venezolano de Credito de transférer au tribunal le montant de la garantie bancaire qui constituait le fonds de limitation du propriétaire du navire. Le tribunal maritime de première instance a accepté la requête du syndicat de Puerto Miranda concernant l'exécution du jugement et a fixé une date à laquelle le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 devaient verser les sommes octroyées par la cour d'appel.

En avril 2012, le Fonds de 1971 a soumis des écritures au tribunal maritime de première instance pour demander à ce dernier de suspendre la procédure d'exécution. Dans ses écritures, le Fonds a fait valoir qu'en vertu de l'article 4.5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le montant des indemnités qui correspond à ce dernier devrait être réparti entre toutes les victimes reconnues du sinistre conformément aux montants acceptés des dommages subis. De ce fait, en s'appuyant sur le principe de distribution égale du fonds de limitation du propriétaire du navire parmi tous les demandeurs énoncé dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, aucun versement ne peut être effectué avant que la demande de FETRAPESCA ait atteint le stade final de la procédure.

En août 2012, le capitaine a soumis des écritures dans lesquelles il demandait également au tribunal de suspendre la procédure d'exécution du jugement en s'appuyant sur le principe de distribution égale du fonds de limitation du propriétaire du navire parmi tous les demandeurs prévu dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En septembre 2012, le tribunal maritime de première instance a rejeté la demande du capitaine et du Fonds de 1971 visant à suspendre l'exécution du jugement.

Également en septembre 2012, le syndicat de Puerto Miranda a demandé à la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême de modifier l'arrêt qu'il avait rendu en août 2012 et de rendre une nouvelle décision ordonnant aux défendeurs d'effectuer des paiements non pas aux pêcheurs eux-mêmes mais au syndicat de Puerto Miranda. Le Fonds de 1971 a fait opposition à cette demande.

### Observations

À la session d'octobre 2011 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, l'Administrateur a présenté un document dans lequel il commentait les questions les plus importantes traitées dans l'arrêt de la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême, rendu en juin 2011, ainsi que l'applicabilité dudit arrêt. Dans ce document, l'Administrateur communiquait au Conseil d'administration les informations données ci-dessous.

### Question de la forclusion

Dans son arrêt, la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême avait rejeté l'appel formé par le Fonds de 1971 en ce qui concerne la forclusion pour les mêmes raisons que celles employées par le Tribunal suprême et la cour d'appel maritime, à savoir que, pour éviter la forclusion, il suffisait d'intenter une action en justice contre le propriétaire du navire ou son assureur dans les trois ans qui ont suivi la date du dommage.

L'Administrateur a maintenu son point de vue selon lequel l'action visée à l'article 6, paragraphe 1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds pouvait être intentée soit contre le Fonds de 1971, soit contre le propriétaire du navire. Si l'action ➤

<sup><22></sup> Les experts judiciaires ont calculé que le montant total disponible aux fins d'indemnisation 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) équivalait à BsF 403 473 004,80 et que les indemnités exigibles du Fonds de 1971 devraient donc s'élever à BsF 400 628 022 (BsF 403 473 004,80 moins BsF 2 844 983).

est intentée contre le propriétaire du navire, alors le demandeur doit, pour empêcher que la demande d'indemnisation ne soit frappée de forclusion, notifier officiellement le Fonds de 1971 de cette action dans les trois ans.

De l'avis de l'Administrateur, l'interprétation de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds établie par les tribunaux vénézuéliens ne pouvait être correcte, puisque s'il suffisait à un demandeur, pour éviter la forclusion, d'engager une action en justice contre le propriétaire dans un délai de trois ans à compter de la date du dommage, il n'y aurait pas eu lieu d'inclure une disposition exigeant que le demandeur notifie officiellement le Fonds de 1971 de cette action dans le même délai.

L'Administrateur a admis que le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne stipulait pas contre qui l'action devait être engagée dans un délai de trois ans. Toutefois, étant donné que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile définit le lien entre la victime du dommage de pollution et le propriétaire du navire et son assureur, il est logique que toute action judiciaire engagée en vertu de cette convention vise le propriétaire et/ou son assureur. De la même manière, étant donné que la Convention de 1971 portant création du Fonds définit le lien entre la victime du dommage de pollution et le Fonds de 1971, il est logique que toute action en justice engagée en vertu de cette convention le soit contre le Fonds de 1971.

L'Administrateur a partagé le point de vue du Conseil d'administration selon lequel l'interprétation correcte de l'article 6, paragraphe 1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds consistait à dire que l'action en justice qui devait être intentée dans un délai de trois ans était une action à l'encontre du Fonds de 1971, et que la notification concernait l'action engagée à l'encontre du propriétaire ou de son assureur visée à l'article 7, paragraphe 6.

### Application par les tribunaux de la *sana crítica* (logique et discernement)

Dans le document préparé par l'Administrateur, ce dernier a noté avec préoccupation que la Chambre constitutionnelle du Tribunal suprême considérait que les règles de la *sana crítica* (logique et discernement) devaient être uniquement employées pour déterminer le montant des dommages en l'absence de toute réglementation spéciale concernant l'appréciation des moyens de preuve ou, à défaut de réglementation spéciale, de toute réglementation inscrite dans le code de procédure civile.

### Montant de l'évaluation

Les experts judiciaires nommés par le tribunal maritime de première instance ont évalué à BsF 769 892 085 (£111,6 millions) le montant de l'indemnisation à verser aux pêcheurs représentés par le syndicat de Puerto Miranda. Sur ce montant, une somme de BsF 726,3 millions (£105,3 millions) représentait le manque à gagner pendant six mois sur les prises de 849 bateaux. L'Administrateur a noté que ceci représentait pour chaque bateau un revenu de BsF 1 669 756 (£243 000) par an. L'évaluation des demandes d'indemnisation du sinistre du *Nissos Amorgos* indiquait qu'en 1997, les ventes annuelles d'un bateau de pêche de crevettes s'élevaient en moyenne à US\$17 400 (£11 000). Le montant calculé par les experts judiciaires pour le *Plate Princess* était par conséquent 22 fois plus élevé que dans le cas du *Nissos Amorgos*. Étant donné que la pêche concernée était une activité artisanale (les bateaux sont petits [ils font en majorité moins de 10m de long] et ont en règle générale un équipage de deux personnes), l'Administrateur a considéré que les dommages évalués dépassaient de beaucoup toute perte réelle susceptible d'avoir été subie, même si l'activité avait été interrompue.

### Calcul du montant à verser par le Fonds de 1971

La limite de responsabilité du propriétaire du navire et le montant total disponible pour l'indemnisation en application des Conventions avaient été calculés par le tribunal maritime au moyen des taux de change DTS/bolivar qui étaient en vigueur à des dates espacées de 14 ans. Étant donné que le bolivar avait perdu environ 750 % de sa valeur par rapport au DTS pendant cette période, les montants à payer sur ordre du tribunal par le propriétaire du navire ou son assureur et le Fonds de 1971 différaient considérablement de ceux qui auraient dû être payés si le montant de la limitation du propriétaire du navire et celui de l'indemnisation disponible en vertu des Conventions avaient été convertis du DTS en monnaie nationale au moyen des taux de change en vigueur à la même date.

### Fournir des délais raisonnables et mettre le Fonds de 1971 en mesure de présenter sa défense

L'Administrateur est d'avis que le Fonds de 1971 n'avait pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense, comme le prévoit l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. L'Administrateur considère que cela est vrai non seulement parce que les pièces fournies comme justificatifs par les demandeurs pour appuyer leur demande d'indemnisation n'avaient pas été mises à la disposition du Fonds

de 1971 avant la date limite de présentation des conclusions de la défense, mais également parce qu'il aurait été impossible d'enquêter correctement sur une demande d'indemnisation et de construire sa défense, alors que cette demande avait été présentée environ 11 ans après la survenue du dommage, même si un délai suffisant avait été accordé par le tribunal pour l'analyse des pièces justificatives avant la soumission des conclusions de la défense. L'Administrateur a considéré que ceci était particulièrement le cas en l'espèce puisque, de l'avis de l'expert qui avait étudié les documents, il était évident qu'un grand nombre des pièces présentées à titre de justificatifs avaient été falsifiées.

### Observations du Conseil d'administration du Fonds de 1971

#### Mars 2011

À la session de mars 2011 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, l'Administrateur a présenté un document rendant compte de l'évolution de la situation concernant le sinistre du *Plate Princess* et a demandé au Conseil d'administration du Fonds de 1971 de lui donner les instructions qu'il jugerait appropriées. Également en mars 2011, la délégation vénézuélienne a présenté deux documents priant l'Administrateur de procéder rapidement aux paiements. Il était donc attendu du Conseil d'administration qu'il décide si l'Administrateur devait être chargé de satisfaire cette demande.

Une grande majorité des délégations ont déclaré estimer que des procédures régulières n'avaient pas été suivies pour parvenir aux jugements rendus par les tribunaux vénézuéliens et que, par ailleurs, le Fonds de 1971 n'avait pas été averti dans des délais raisonnables et n'avait pas été mis en mesure de présenter ses arguments comme le voulaient l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de donner pour instructions à l'Administrateur de ne pas effectuer de versement au titre du sinistre du *Plate Princess* et de tenir le Conseil d'administration informé de l'évolution des procédures judiciaires devant les juridictions vénézuéliennes.

#### Octobre 2011

À sa session d'octobre 2011, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de confirmer les instructions données en mars 2011 de ne verser aucune indemnité au titre du sinistre du

*Plate Princess* et a chargé l'Administrateur de continuer de suivre l'évolution des actions en justice au Venezuela.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a également chargé l'Administrateur d'établir un rapport sur les points soulevés dans l'intervention de la délégation vénézuélienne, accompagné d'un rapport sur la base juridique invoquée par le Fonds de 1971 quant au refus d'effectuer des paiements en vertu de l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et de faire rapport au Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa prochaine session.

#### Avril 2012

À sa session d'avril 2012, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a chargé l'Administrateur de procéder à une autre analyse du fondement juridique sur lequel le Fonds de 1971 s'appuyait pour refuser de verser une réparation en vertu de l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le Conseil a également chargé l'Administrateur d'examiner les points soulevés par la République bolivarienne du Venezuela dans sa troisième intervention lors de cette même session (voir document IOPC/APR12/12/1, paragraphe 3.2.55), en consultation avec la Division des affaires juridiques et des relations extérieures de l'Organisation maritime internationale (OMI).

#### Octobre 2012

L'Administrateur a chargé le Dr Thomas A. Mensah, expert des questions liées au droit de la mer, au droit maritime, au droit international sur l'environnement et au droit international public, de réaliser une analyse juridique de l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et d'examiner également les points soulevés par la République bolivarienne du Venezuela, en consultation avec l'OMI. L'avis juridique de M. Mensah était joint à l'annexe II du document IOPC/OCT12/3/4/1, qui a été soumis au Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa session d'octobre 2012.

Le Dr Mensah avait conclu qu'à son avis, la décision des tribunaux du Venezuela sur la question de la forclusion était manifestement erronée car les droits à l'indemnisation des demandeurs en vertu de l'article 4 s'étaient éteints, puisqu'aucune action n'avait été intentée en vertu de l'article 4 dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le dommage était survenu. De plus, aucune notification d'une action à l'encontre du propriétaire ou de son garant pour obtenir une indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'avait été donnée au Fonds de 1971 ➤

pendant cette période, comme l'exige l'article 7, paragraphe 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Dr Mensah avait également conclu que des bases solides permettaient d'affirmer que le jugement du tribunal du Venezuela relatif au montant des dommages reposait sur des preuves fausses et falsifiées dans le but d'obtenir une indemnisation et que, par conséquent, le Fonds de 1971 disposait d'arguments solides pour contester l'exécution du jugement devant les tribunaux d'autres États contractants au motif que le jugement avait été obtenu de manière frauduleuse. M. Mensah a conclu que, devant un tribunal anglais, le Fonds de 1971 pouvait contester l'exécution du jugement à la fois en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et en vertu de la *common law* anglaise.

En ce qui concerne la question de procédure régulière, le Dr Mensah a conclu que le Fonds de 1971 était pleinement habilité à contester l'exécution du jugement du tribunal vénézuélien en

affirmant qu'il n'avait pas disposé d'une opportunité réelle de présenter sa défense devant le tribunal vénézuélien, en vertu de l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, auquel s'ajoute l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et également en vertu de la *common law* anglaise, laquelle reconnaît aussi le droit à une partie de contester l'exécution du jugement d'un tribunal étranger au motif qu'elle n'a pas bénéficié de l'opportunité raisonnable de présenter sa défense.

En réponse à la troisième intervention de la délégation du Venezuela à la session d'avril 2012 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, le Dr Mensah avait conclu que cette intervention ne reposait sur aucun fait ou disposition juridique et que l'affirmation selon laquelle le Venezuela 'est automatiquement devenu partie au Protocole de 1992' lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur pour ce pays est incorrecte dans les faits. Le Venezuela n'est devenu partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds qu'en juillet 1999 et l'affirmation du

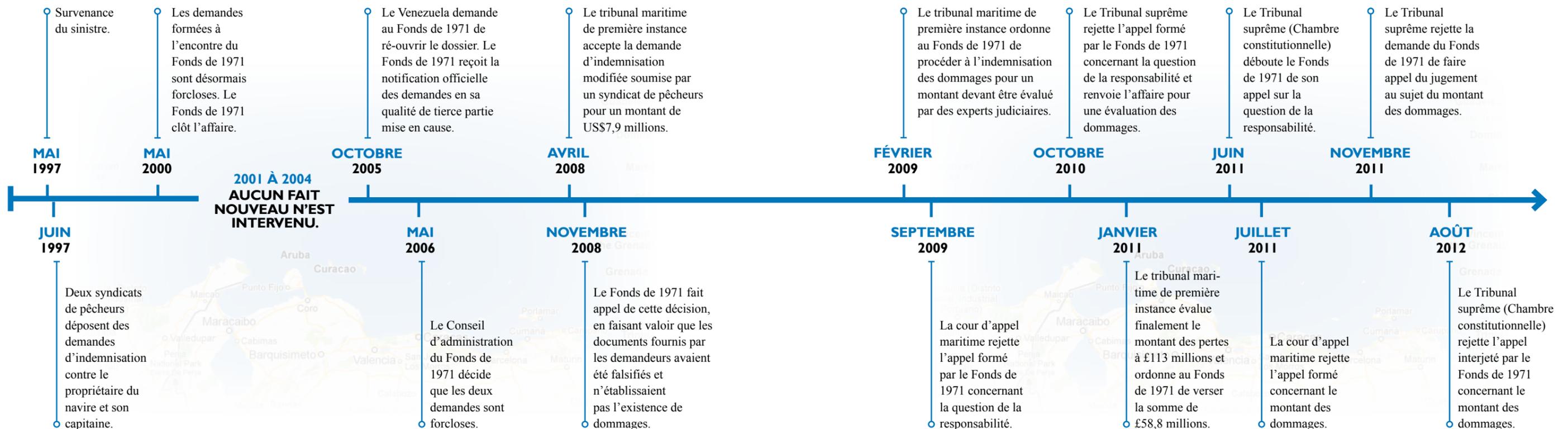
Venezuela selon laquelle les États Membres du Fonds de 1992 sont liés à l'égard d'incidents survenus lorsque le Fonds de 1971 était en vigueur, même s'ils n'étaient pas membres de ce Fonds, ne repose sur aucun fondement légal. Elle se trouve en réalité en conflit direct avec les dispositions explicites de la Convention de 1971 portant création du Fonds et les principes généraux de la loi internationale sur les traités.

**Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1971 en octobre 2012**

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de maintenir la décision qu'il avait prise tendant à ce que l'on ne procède à aucun paiement au titre de ce sinistre et à ce que l'on s'oppose à l'exécution du jugement. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a également chargé l'Administrateur de continuer de défendre les intérêts du Fonds de 1971 dans toute action en justice menée au Venezuela.

\*Tous les documents des réunions sont disponibles sur [www.iopcfunds.org/documentservices](http://www.iopcfunds.org/documentservices).

**Historique des événements marquants concernant le sinistre du Plate Princess.**



# 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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2012	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
<i>Irving Whale</i>	07.09.1970	Golfe du Saint-Laurent, Canada	Canada	2 261	Inconnue	Nauffrage	Inconnu	Néant		1998
<i>Antonio Gramsci</i>	27.02.1979	Ventspils, URSS	URSS	27 694	R 2 431 584	Échouement	5 500	SKr 95 707 157		1980
<i>Miya Maru N°8</i>	22.03.1979	Bisan Seto, Japon	Japon	997	¥37 710 340	Abordage	540	¥140 110 582	¥9 427 585	1980
<i>Tarpenbek</i>	21.06.1979	Selsey Bill, Royaume-Uni	Allemagne	999	£63 356	Abordage	Inconnu	£363 550		1986
<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	08.12.1979	Mebaru, Japon	Japon	19	¥845 480	Nauffrage	10	¥10 188 335	¥211 370	1981
<i>Showa Maru</i>	09.01.1980	Détroit de Naruto, Japon	Japon	199	¥8 123 140	Abordage	100	¥103 104 874	¥2 030 785	1981
<i>Unsei Maru</i>	09.01.1980	Akune, Japon	Japon	99	¥3 143 180	Abordage	<140	Néant		1982
<i>Tanio</i>	07.03.1980	Bretagne, France	Madagascar	18 048	FF11 833 718	Rupture	13 500	FF222 140 643		1988
<i>Furenäs</i>	03.06.1980	Oresund, Suède	Suède	999	SKr 612 443	Abordage	200	SKr 3 187 687 DKr 418 589	SKr 153 111	1982
<i>Hosei Maru</i>	21.08.1980	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920	Abordage	270	¥213 322 865	¥8 941 480	1982
<i>Jose Marti</i>	07.01.1981	Dalarö, Suède	URSS	27 706	SKr 23 844 593	Échouement	1 000	Néant		1987
<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.1981	Karatsu, Japon	Japon	199	¥7 396 340	Échouement	10	¥6 426 857	¥1 849 085	1984
<i>Globe Asimi</i>	22.11.1981	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	R 1 350 324	Échouement	>16 000		US\$467 953	1982
<i>Ondina</i>	03.03.1982	Hambourg, Allemagne	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383	Déversement	200-300	DM11 345 174		1984
<i>Shiota Maru N°2</i>	31.03.1982	Île de Takashima, Japon	Japon	161	¥6 304 300	Échouement	20	¥72 671 789		1982
<i>Fukutoko Maru N°8</i>	03.04.1982	Baie de Tachibana, Japon	Japon	499	¥20 844 440	Abordage	85	¥363 731 755	¥5 211 110	1984
<i>Kifuku Maru N°35</i>	01.12.1982	Ishinomaki, Japon	Japon	107	¥4 271 560	Nauffrage	33	¥598 181		1983
<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.06.1983	Ichikawa, Japon	Japon	48	¥1 880 940	Déversement	3,5	¥1 005 160	¥470 235	1984
<i>Eiko Maru N°1</i>	13.08.1983	Karakuwazaki, Japon	Japon	999	¥39 445 920	Abordage	357	¥24 735 109	¥9 861 480	1988
<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.1983	Nagoya, Japon	Japon	82	¥3 091 660	Abordage	49	¥26 982 248	¥772 915	1986
<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.08.1984	Osaka, Japon	Japon	38	¥964 800	Nauffrage	30	¥16 610 200	¥241 200	1985
<i>Koho Maru N°3</i>	05.11.1984	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920	Échouement	20	¥94 111 818	¥1 346 480	1986

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopefunds.org/publications](http://www.iopefunds.org/publications).

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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2012	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
<i>Koshun Maru N°1</i>	05.03.1985	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320	Abordage	80	¥26 124 589	¥474 080	1990
<i>Patmos</i>	21.03.1985	Détroit de Messine, Italie	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650	Abordage	700	Néant		1994
<i>Jan</i>	02.08.1985	Aalborg, Danemark	Allemagne	1 400	DKr 1 576 170	Échouement	300	DKr 9 455 661	DKr 394 043	1988
<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.1985	Umm al Qaiwain, Émirats arabes unis	Panama	2 621	US\$364 182	Erreur de transbordement des hydrocarbures	Inconnu	Néant		1987
<i>Brady Maria</i>	03.01.1986	Estuaire de l'Elbe, Allemagne	Panama	996	DM324 629	Abordage	200	DM3 220 511		1988
<i>Take Maru N°6</i>	09.01.1986	Sakai-Senboku, Japon	Japon	83	¥3 876 800	Déversement	0,1		¥104 987	1987
<i>Oued Gueterini</i>	18.12.1986	Alger, Algérie	Algérie	1 576	DA1 175 064	Déversement	15	US\$ 1 133 FF708 824 DA 5 650 £126 120	DA 293 766	1990
<i>Thuntank 5</i>	21.12.1986	Gävle, Suède	Suède	2 866	SKr 2 741 746	Échouement	150-200	SKr 23 217 632	SKr 685 437	1992
<i>Antonio Gramsci</i>	06.02.1987	Borgå, Finlande	URSS	27 706	R 2 431 854	Échouement	600-700	FM1 849 924		1990
<i>Southern Eagle</i>	15.06.1987	Sada Misaki, Japon	Panama	4 461	¥93 874 528	Abordage	15	Néant		1989
<i>El Hani</i>	22.07.1987	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000	Échouement	3 000	Néant		1988
<i>Akari</i>	25.08.1987	Dubai, Émirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800	Incendie	1 000	Dh 864 292 US\$187 165		1992
<i>Tolmiros</i>	11.09.1987	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr 50 millions	Inconnue	200	Néant		1992
<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.1987	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000	Erreur de manipulation de la cargaison	25	¥1 847 225	¥152 000	1989
<i>Amazzone</i>	31.01.1988	Bretagne, France	Italie	18 325	FF13 860 369	Citernes endommagées par la tempête	2 000	FF1 286 977		1992
<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.03.1988	Yokohama, Japon	Japon	86	¥2 476 800	Déversement	6	¥6 134 885	¥619 200	1989
<i>Czantoria</i>	08.05.1988	Saint-Romuald, Canada	Canada	81 197	Inconnue	Heurt d'un quai	Inconnu	Néant		1991
<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.1988	Kyoga Misaki, Japon	Japon	480	¥17 015 040	Naufrage	1 100	¥425 365 167	¥4 253 760	1992
<i>Nestucca</i>	23.12.1988	Île de Vancouver, Canada	États-Unis d'Amérique	1 612	Inconnue	Abordage	Inconnu	Néant		1991
<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Débordement d'un tuyau d'approvisionnement	0,5	¥492 635	¥549 600	1990

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2012	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	74	¥2 971 520	Erreur de transbordement des hydrocarbures	7	¥19 159 905	¥742 880	1991
<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.06.1989	Kushiro, Japon	Japon	56	¥1 613 120	Déversement	Inconnu	¥273 580	¥403 880	1990
<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.06.1989	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040	Erreur de manipulation de la cargaison	Inconnu	¥8 285 960	¥431 761	1990
<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.07.1989	Hamilton, Canada	Libéria	2 829	Can\$473 766	Débordement pendant le déchargement	250	Néant		1990
<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.1989	Yaizu, Japon	Japon	174	¥4 199 680	Erreur de manipulation de la cargaison	0,2	¥2 160 610	¥1 049 920	1991
<i>Daito Maru N°3</i>	05.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360	Erreur de manipulation de la cargaison	3	¥5 490 570	¥623 840	1992
<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.04.1990	Osaka, Japon	Japon	121	¥3 476 160	Abordage	30	¥49 443 626	¥869 040	1991
<i>Fuji Maru N°3</i>	12.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	199	¥5 352 000	Débordement pendant l'approvisionnement	Inconnu	¥96 431	¥1 338 000	1991
<i>Volgoneft 263</i>	14.05.1990	Karlskrona, Suède	URSS	3 566	SKr 3 205 204	Abordage	800	SKr 16 849 328		1992
<i>Hato Maru N°2</i>	27.07.1990	Kobe, Japon	Japon	31	¥803 200	Erreur de manipulation de la cargaison	Inconnu	¥1 087 700	¥200 800	1991
<i>Bonito</i>	12.10.1990	Tamise, Royaume-Uni	Suède	2 866	£241 000	Erreur de manipulation de la cargaison	20	Néant		1993
<i>Rio Orinoco</i>	16.10.1990	Île d'Anticosti, Canada	Îles Caïmans	5 999	Can\$1 182 617	Échouement	185	Can\$12 831 891		1995
<i>Portfield</i>	05.11.1990	Pembroke, Pays de Galles, Royaume-Uni	Royaume-Uni	481	£39 970	Naufrage	110	£259 509	£17 155	1995
<i>Vistabella</i>	07.03.1991	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	144 970 DTS	Naufrage	Inconnu	€1 255 803 £14 250		2012
<i>Hokunan Maru N°12</i>	05.04.1991	Île d'Okushiri, Japon	Japon	209	¥3 523 520	Échouement	Inconnu	¥6 144 829	¥880 880	1993
<i>Agip Abruzzo</i>	10.04.1991	Livourne, Italie	Italie	98 544	Lit 22 525 millions	Abordage	2 000	Néant	Lit 1 666 031 931	1995
<i>Haven</i>	11.04.1991	Gênes, Italie	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendie et explosion	Inconnu	Lit 71 584 970 783 FF23 510 228	£2 500 000	1999
<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.04.1991	Nomazaki, Japon	Japon	499	¥14 660 480	Abordage	25	¥93 067 813	¥3 665 120	1993

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2012	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.1991	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560	Abordage	5	¥1 056 518	¥764 640	1995
<i>Fukkol Maru N°12</i>	09.06.1992	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	Inconnu	¥4 243 997	¥549 600	1993
<i>Aegean Sea</i>	03.12.1992	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450	Échouement	73 500	Pts 6 386 921 613	Pts 278 197 307	2012
<i>Braer</i>	05.01.1993	Shetland, Royaume-Uni	Libéria	44 989	£4 883 840	Échouement	84 000	£51 938 938		2007
<i>Kihnu</i>	16.01.1993	Tallinn, Estonie	Estonie	949	113 000 DTS	Échouement	140	FM543 618		1997
<i>Sambo N°11</i>	12.04.1993	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	KRW 77 786 224	Échouement	4	KRW 219 714 755		1994
<i>Taiko Maru</i>	31.05.1993	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120	Abordage	520	¥1 093 185 055	¥7 301 280	1995
<i>Ryoyo Maru</i>	23.07.1993	Péninsule d'Izu, Japon	Japon	699	¥28 105 920	Abordage	500	¥8 433 001	¥7 026 480	1996
<i>Keumdong N°5</i>	27.09.1993	Yeosu, République de Corée	République de Corée	481	KRW 77 417 210	Abordage	1 280	KRW 16 275 151 969	KRW 12 857 130	2004
<i>Iliad</i>	09.10.1993	Pylos, Grèce	Grèce	33 837	Dr1 496 533 000	Échouement	200	Néant		2012
<i>Seki</i>	30.03.1994	Fujairah, Émirats arabes unis et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS	Abordage	16 000	Néant		1996
<i>Daito Maru N°5</i>	11.06.1994	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560	Débordement pendant l'opération de chargement	0,5	¥1 187 304	¥846 640	1995
<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.1994	Kainan, Japon	Japon	2 960	¥81 823 680	Abordage	560	¥695 736 817	¥20 455 920	1996
<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.1994	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 089 280	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	Inconnu	¥4 157 715	¥272 320	1995
<i>Sung Il N°1</i>	08.11.1994	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	KRW 23 millions	Échouement	18	KRW 37 780 112		1996
Déversement de source inconnue	30.11.1994	Mohammédia, Maroc	-	-	-	Inconnue	Inconnu	Mor Dhr 2 600 000		1997
<i>Boyang N°51</i>	25.05.1995	Sandbaeg Do, République de Corée	République de Corée	149	19 817 DTS	Abordage	160	Néant		1998
<i>Dae Woong</i>	27.06.1995	Kojung, République de Corée	République de Corée	642	KRW 95 millions	Échouement	1	KRW 43 517 127		1998
<i>Sea Prince</i>	23.07.1995	Yosu, République de Corée	Chypre	144 567	KRW 18 308 275 906	Échouement	5 035	KRW 50 227 315 595	KRW 7 410 928 540	2003

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopecfunds.org/publications](http://www.iopecfunds.org/publications).

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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2012	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
<i>Yeo Myung</i>	03.08.1995	Yosu, République de Corée	République de Corée	138	KRW 21 465 434	Abordage	40	KRW 1 553 029 739		2005
<i>Shinryu Maru N°8</i>	04.08.1995	Chita, Japon	Japon	198	¥3 967 138	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	0,5	¥9 634 576 US\$5 663		1996
<i>Senyo Maru</i>	03.09.1995	Ube, Japon	Japon	895	¥20 203 325	Abordage	94	¥366 578 453		1997
<i>Yuil N°1</i>	21.09.1995	Busan, République de Corée	République de Corée	1 591	KRW 351 924 060	Naufrage	Inconnu	KRW 27 177 996 728		2004
<i>Honam Sapphire</i>	17.11.1995	Yosu, République de Corée	Panama	142 488	14 millions de DTS	Heurt d'une défense	1 800	KRW 10 259 000 000		1999
<i>Toko Maru</i>	23.01.1996	Anegasaki, Japon	Japon	699	¥18 769 567	Abordage	4	Néant		1996
<i>Sea Empress</i>	15.02.1996	Milford Haven, Pays de Galles, Royaume-Uni	Libéria	77 356	£7 395 748	Échouement	72 360	£36 806 484	£1 835 035	2003
<i>Kugenuma Maru</i>	06.03.1996	Kawasaki, Japon	Japon	57	¥1 175 055	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	0,3	¥2 278 468		1997
<i>Kriti Sea</i>	09.08.1996	Agioi Theodoroi, Grèce	Grèce	62 678	€6 576 100	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	30	€3 774 000		2009
<i>N°1 Yung Jung</i>	15.08.1996	Busan, République de Corée	République de Corée	560	KRW 122 millions	Échouement	28	KRW 771 208 587		2000
<i>Nakhodka</i>	02.01.1997	Îles d'Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	Rupture	6 200	¥26 089 893 000		2002
<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.01.1997	Otaru, Japon	Japon	89	¥1 843 849	Débordement pendant l'opération de chargement	0,6	¥8 131 327		1998
<i>Nissos Amorgos</i>	28.02.1997	Maracaibo, Venezuela	Grèce	50 563	BsF 3,5 millions	Échouement	3 600	US\$24 397 612 Bs 359 675 468	US\$1 804 893	2012
<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.03.1997	Kawasaki, Japon	Japon	186	¥3 372 368	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures	1	¥415 600 000	¥865 406	1998
<i>Jeong Jin N°101</i>	01.04.1997	Busan, République de Corée	République de Corée	896	KRW 246 millions	Débordement pendant l'opération de chargement	124	KRW 418 000 000	KRW 58 000 000	1998
<i>Osung N°3</i>	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS	Échouement	Inconnu	KRW 7 674 268 000 ¥851 039 365	KRW 37 963 635	2001

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopefunds.org/publications](http://www.iopefunds.org/publications).

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	Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2012	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Dernière année où le sinistre a figuré dans le rapport annuel/ rapport sur les sinistres*
<i>Plate Princess</i>	27.05.1997	Puerto Miranda, Venezuela	Malte	30 423	3,6 millions de DTS	Débordement pendant l'opération de chargement	3,2	Néant		2012
<i>Diamond Grace</i>	02.07.1997	Baie de Tokyo, Japon	Panama	147 012	14 millions de DTS	Échouement	1 500	Néant		1999
<i>Katja</i>	07.08.1997	Le Havre, France	Bahamas	52 079	€7,3 millions	Heurt d'un quai	190	Néant		2008
<i>Evoikos</i>	15.10.1997	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 DTS	Abordage	29 000	Néant		2010
<i>Kyungnam N°1</i>	07.11.1997	Ulsan, République de Corée	République de Corée	168	KRW 43 543 015	Échouement	15-20	KRW 272 033 170		2000
<i>Pontoon 300</i>	07.01.1998	Hamriyah, Sharjah, Émirats arabes unis	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	Non disponible	Naufrage	8 000	Dh 7 900 000		2008
<i>Maritza Sayalero</i>	08.06.1998	Baie de Carenero, Venezuela	Panama	28 338	3 millions de DTS	Rupture d'un tuyau de déchargement	262	Néant		2001
<i>Al Jaziah 1</i>	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681	3 millions de DTS	Naufrage	100-200	Dh 6 400 000		2010
<i>Alambra</i>	17.09.2000	Estonie	Malte	75 366	7 600 000 DTS	Corrosion	300	Néant		2009
<i>Natuna Sea</i>	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS	Échouement	7 000	Néant		
<i>Zeinab</i>	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS	Naufrage	400	US\$884 000 Dh 2 480 000		2004
<i>Singapura Timur</i>	28.05.2001	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS	Abordage	Inconnu	US\$846 396 ¥11 436 000	US\$25 000	2004

\*Tous les rapports annuels et rapports sur les sinistres remontant à 1978 sont disponibles sur le site [www.iopcfunds.org/publications](http://www.iopcfunds.org/publications).

# Liste des monnaies

Monnaie	Symbole	£ par unité de monnaie au 31 octobre 2012, dans les cas où le taux de change est applicable
Bolivar fort vénézuélien**	BsF	6,9189
Couronne danoise	DKr	
Couronne suédoise	SKr	
Dinar algérien	DA	
Dirham des Émirats arabes unis	Dh	
Dirham marocain	Mor Dhr	
Dollar canadien	Can\$	1,6103
Dollar des États-Unis	US\$	1,6111
Drachme grecque*	Dr	
Droits de tirage spéciaux	DTS	1,0473
Euro	€	1,2433
Franc français*	FF	
Lire italienne*	Lit	
Livre sterling du Royaume-Uni	£	
Mark allemand*	DM	
Naira nigérian	NGN	
Peseta espagnole*	Pts	
Peso argentin	ARS	7,6767
Peso philippin	PHP	66,3672
Ringgit malaisien	RM	
Rouble russe	R	50,5169
Won de la République de Corée	KRW	1757,01
Yen japonais	¥	

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

\*\* En janvier 2008, le bolivar fort (BsF) a remplacé le bolivar (Bs) au taux de 1 BsF = 1 000 Bs. Jusqu'en décembre 2011, la République bolivarienne du Venezuela utilisait le terme bolivar fort (BsF) pour distinguer la nouvelle monnaie de l'ancienne, ou bolivar (Bs). Toutefois, depuis que l'ancienne monnaie a cessé d'avoir cours, en janvier 2012, la Banque centrale vénézuélienne a décidé que le terme 'fort' n'était plus nécessaire. Par conséquent, le nom de la monnaie actuelle du Venezuela est désormais le bolivar (Bs). Afin d'éviter toute confusion, nous avons utilisé le terme 'bolivar fort' (BsF) dans la présente publication pour faire une distinction entre la monnaie actuelle du Venezuela (depuis 2008) et l'ancienne monnaie (avant 2008).

# Remerciements

## Photographies

Première de couverture ( <i>Alfa I</i> )	Press Association Images
Page 8 ( <i>Erika</i> )	Press Association Images
Page 10 ( <i>Erika</i> )	International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)
Page 18 ( <i>Prestige</i> )	Press Association Images
Page 23 ( <i>Solar 1</i> )	ITOPF
Page 26 ( <i>Volgoneft 139</i> )	Press Association Images
Page 31 ( <i>Hebei Spirit</i> )	FIPOL
Page 36 ( <i>Hebei Spirit</i> )	FIPOL
Page 40 (Sinistre survenu en Argentine)	Press Association Images
Page 48 ( <i>JS Amazing</i> )	FIPOL
Page 55 ( <i>Alfa I</i> )	FIPOL
Page 64 ( <i>Aegean Sea</i> )	Press Association Images
Page 67 ( <i>Iliad</i> )	ITOPF
Page 73 ( <i>Nissos Amorgos</i> )	ITOPF
Page 78	You Inspire Photography

Publié par les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures  
Tous droits réservés © FIPOL 2013

La reproduction du présent rapport est autorisée exclusivement 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 ce rapport à des fins commerciales.

Tous les autres droits sont réservés.

Préresse: [thecircus.uk.com](http://thecircus.uk.com)  
Impression: Micropress Printers



Le présent rapport a été imprimé sur du papier recyclé.



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

T + 44 (0)20 7592 7100    [info@iopcfunds.org](mailto:info@iopcfunds.org)

F + 44 (0)20 7592 7111    [www.iopcfunds.org](http://www.iopcfunds.org)

Portland House, Bressenden Place, Londres, SW1E 5PN, Royaume-Uni