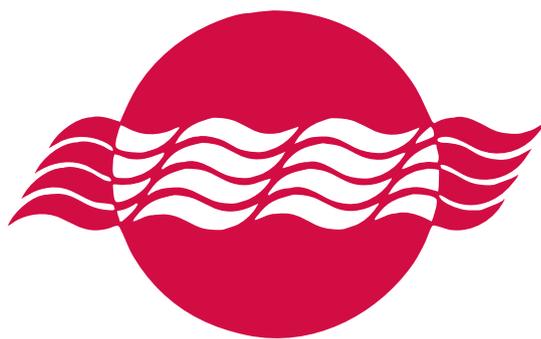


Rapport annuel *de* 2006

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



**RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS
DES FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
À LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES AU COURS DE 2006**



Photographie en première de couverture:
Pollution aux Philippines après le sinistre du Solar 1

Crédits photographiques

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

Photographies:

M. S K Kim, KOMOS	page 119
Carlos G. Cuesta y Asociados, SL	pages 107, 111, 116
General Marine Surveyors & Co. Ltd	pages 129, 130
ITOPF	pages 48, 57, 97, 124, 127
Taryn Cass	pages 3, 5, 11, 16, 26, 27, 28, 30, 33

Cartes:

ITOPF/IMPACT	pages 91, 102, 121
--------------	--------------------

Graphiques:

FIPOL/IMPACT	pages 18, 22, 39, 40, 41, 51
--------------	------------------------------

Conception et réalisation:
Impact PR & Design Limited, 125 Blean Common, Blean, Canterbury,
Kent CT2 9JH, Grande-Bretagne
Téléphone: +44 (0)1227 450022 Site web: www.impactprdesign.co.uk

AVANT-PROPOS

En ma qualité d'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL), j'ai le plaisir de vous présenter le Rapport annuel de 2006.

L'année 2006, qui a marqué la transition de la direction de Måns Jacobsson à moi-même, a été une année importante et mémorable pour les FIPOL. Måns Jacobsson a dirigé les FIPOL avec une très grande efficacité pendant 22 ans, parfois à travers des périodes tumultueuses. Il a également supervisé l'évolution du Fonds du rang de petite organisation à celui d'une organisation pleinement professionnelle, forte de près de 100 États Membres. Nous lui devons un profond respect et une profonde gratitude pour ce qu'il a accompli. Au cours des réunions d'octobre des organes directeurs des Fonds, Måns Jacobsson a prononcé un remarquable discours de clôture à une session extraordinaire conjointe des trois Fonds.

Dans la ligne d'une excellente tradition des FIPOL, la transition s'est faite progressivement entre le 1er septembre et le 31 décembre 2006, le transfert officiel de responsabilité intervenant le 1er novembre 2006. La réussite de cet arrangement dépend toutefois beaucoup de l'Administrateur sortant, et je suis sincèrement reconnaissant à Måns Jacobsson de m'avoir régulièrement associé aux principales décisions qu'il a dû prendre entre mon élection et mon entrée en fonctions.

L'entrée en vigueur, le 20 février 2006, de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) et de l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006), a été d'une très grande importance pour les FIPOL. Par la suite, à leurs sessions d'octobre 2006, l'Assemblée du Fonds de 1992 et l'Assemblée du Fonds complémentaire ont approuvé des procédures pour l'application de ces accords volontaires, qui visent à rétablir l'équilibre financier du régime international, mis en place pour répartir la responsabilité de l'indemnisation des dommages par pollution provoqués par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes entre les propriétaires de navires et les réceptionnaires d'hydrocarbures.

Un groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures a été créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session



Willem Oosterveen

extraordinaire de février. Ce groupe a tenu sa première session en mai 2006.

Les FIPOL n'ont heureusement pas eu à faire face à de nombreux nouveaux sinistres en 2006. Celui du *Solar 1* était le premier qui entrait dans le champ d'application de STOPIA 2006. Bien que modeste par ses incidences financières, ce sinistre a posé au Secrétariat des problèmes nouveaux et importants en termes de charge de travail, du fait que le nombre des demandeurs pourrait fort bien atteindre 25 000, dont la plupart sont des petits pêcheurs.

Parallèlement aux dernières étapes du règlement des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, le sinistre du *Solar 1* nécessitera une énorme somme de travail de la part du Secrétariat en 2007. On espère également qu'en 2007 la liquidation définitive du Fonds de 1971 ainsi que l'entrée en vigueur de la Convention HNS se profileront à l'horizon.

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

L'Administrateur
Willem Oosterveen

MESSAGE DE L'ADMINISTRATEUR SORTANT

Lorsque j'ai pris mes fonctions d'Administrateur, il y a 22 ans, je n'avais aucune idée de ce qui m'attendait. Si je l'avais su, je n'aurais peut-être pas osé m'y aventurer. Ces années ont été stimulantes, parfois difficiles, exigeantes mais enrichissantes, et jamais ennuyeuses. Servir la communauté internationale a été un grand privilège pour moi.

Je saisis la présente occasion pour remercier les gouvernements des États Membres pour le solide appui qu'ils m'ont apporté ainsi que pour leur compréhension à l'égard des difficultés qu'un Administrateur rencontre en tentant de concilier leurs intérêts, souvent contradictoires. Je souhaite également exprimer ma gratitude aux organismes qui s'occupent de transport d'hydrocarbures, à savoir les propriétaires de navires, les assureurs et le secteur pétrolier, ainsi qu'aux autres organisations non gouvernementales concernées par des questions relatives aux FIPOL. Il me faut également exprimer ma gratitude à l'Organisation maritime internationale et à ses Secrétaires généraux pour tout le soutien qu'ils m'ont apporté.

Mes remerciements s'adressent tout spécialement à tous les membres du Secrétariat du Fonds, passés et actuels. J'ai eu le privilège de travailler avec un personnel extrêmement qualifié, compétent et loyal. Sans leur appui absolu, je n'aurais pas été en mesure de m'acquitter des fonctions qui incombent à l'Administrateur. Je voudrais aussi rendre hommage au personnel des Bureaux des demandes d'indemnisation des FIPOL, ainsi qu'aux avocats et aux experts techniques qui ont aidé les Fonds au fil des ans.

Pendant la période où j'ai été Administrateur, le régime international de responsabilité et d'indemnisation fondé sur les Conventions sur la responsabilité civile et les Conventions portant création des Fonds est devenu un régime véritablement mondial. Ce régime est selon moi un bon exemple de la façon dont on peut résoudre au niveau international un problème international, facilitant la coopération entre États à tous les niveaux du développement économique et social pour garantir une indemnisation à ceux qui subissent des dommages par pollution résultant du déversement d'hydrocarbures par des navires-citernes, et contribuant ainsi à la protection de l'environnement marin. Le fait que le régime



Måns Jacobsson

international, fondé sur la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, a servi de modèle pour la création de régimes similaires dans d'autres domaines, par exemple la Convention HNS de 1996, est très encourageant.

En ma qualité d'ancien juge, le fait que, toute proportion gardée, un petit nombre seulement de sinistres dont les Fonds ont eu à connaître ont fait l'objet d'actions devant les tribunaux, est pour moi une source particulière de satisfaction. De fait, la vaste majorité des demandes d'indemnisation ont été réglées à l'amiable suite à des négociations.

Pour que le régime international d'indemnisation reste attrayant pour les États et la communauté internationale, il doit continuer de répondre aux besoins et aux aspirations de la société au 21^{ème} siècle. Ce n'est qu'ainsi qu'il sera possible de maintenir un régime d'indemnisation à l'échelle mondiale et d'éviter une régionalisation qui, à mon avis, serait préjudiciable au transport maritime international, à l'ensemble de la communauté internationale et plus particulièrement aux victimes de pollution par les hydrocarbures. Je suis convaincu que les États Membres des FIPOL

sauront, comme ils l'ont fait par le passé, relever les défis et prendre les mesures nécessaires pour garantir la viabilité du régime d'indemnisation à l'échelle mondiale.

Enfin, je souhaite le plus grand succès à M. Willem Oosterveen, mon successeur, face au défi que représentent les nouvelles fonctions qui lui incombent et je le remercie pour l'excellente collaboration que nous avons pu avoir pendant la

période de relève. J'ai la certitude que les Fonds seront entre de bonnes mains.



Måns Jacobsson
Administrateur du 1er janvier 1985
au 31 octobre 2006

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos de l'Administrateur	3
Message de l'Administrateur sortant	5
Table des matières	7
Préface du Président de l'Assemblée du Fonds de 1992	11
PREMIÈRE PARTIE	
1 Introduction	15
2 Le cadre juridique	17
3 Membres des FIPOL	21
3.1 Fonds de 1971	21
3.2 Fonds de 1992	21
3.3 Fonds complémentaire	22
3.4 Évolution au fil des ans	22
4 Relations extérieures	23
4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités des Fonds	23
4.2 Relations avec les organisations internationales et les organes intéressés	23
4.3 Site web	24
4.4 Publications	24
4.5 Serveur de documents	24
4.6 Participation à Interspill 2006	24
5 Organes directeurs des FIPOL	26
6 Liquidation du Fonds de 1971	32
6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds	32
6.2 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971	32
7 Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité	33
7.1 Création d'un groupe de travail	33
7.2 Relations avec le CMI	34
7.3 Examen de la question par l'Assemblée du Fonds de 1992	34
7.4 Prochaine réunion du Groupe de travail	34
8 Administration des FIPOL	35
8.1 Secrétariat	35
8.2 Changement d'Administrateur	35
8.3 Gestion des risques	35
8.4 États financiers pour 2005	35
8.5 États financiers pour 2006	36
8.6 Placement des fonds	37
8.7 Organe de contrôle de gestion	37
9 Contributions	39
9.1 Le système de contributions	39
9.2 Mise en recouvrement de contributions/remboursements	41
9.3 Variation des contributions au fil des ans	43

10	STOPIA 2006 et TOPIA 2006	44
10.1	Examen d'une éventuelle révision des Conventions de 1992	44
10.2	Élaboration des accords volontaires du secteur	44
10.3	Aperçu des accords volontaires	45
10.4	Examen par les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire	45
10.5	Mise en œuvre des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006	46
11	Préparations pour l'entrée en vigueur de la Convention HNS	47
12	Règlement des demandes d'indemnisation	49
12.1	Renseignements d'ordre général	49
12.2	Recevabilité des demandes d'indemnisation	49
12.3	Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	51
12.4	Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître	52
DEUXIÈME PARTIE		
13	Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2006	57
14	Sinistres relevant du Fonds de 1971	58
14.1	<i>Vistabella</i>	58
14.2	<i>Aegean Sea</i>	58
14.3	<i>Braer</i>	60
14.4	<i>Iliad</i>	61
14.5	<i>Kriti Sea</i>	62
14.6	<i>Nissos Amorgos</i>	63
14.7	<i>Plate Princess</i>	67
14.8	<i>Katja</i>	69
14.9	<i>Evoikos</i>	70
14.10	<i>Pontoon 300</i>	71
14.11	<i>Al Jaziah 1</i>	74
14.12	<i>Alambra</i>	76
15	Sinistres relevant du Fonds de 1992	79
15.1	Sinistre survenu en Allemagne	79
15.2	<i>Dolly</i>	80
15.3	<i>Erika</i>	82
15.4	<i>Al Jaziah 1</i>	94
15.5	<i>Slops</i>	94
15.6	Sinistre survenu en Suède	100
15.7	<i>Prestige</i>	101
15.8	<i>N°7 Kwang Min</i>	118
15.9	<i>Solar 1</i>	120
15.10	<i>Shosei Maru</i>	128

ANNEXES

I	Structure des FIPOL	132
II	Note sur les états financiers publiés des FIPOL pour 2005	135
III	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	136
IV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	142
V	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	143
VI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation	144
VII	Fonds de 1971: Bilan	148
VIII	Fonds de 1971: État de la trésorerie	150
IX	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	151
X	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	161
XI	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	162
XII	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation	163
XIII	Fonds de 1992: Bilan	164
XIV	Fonds de 1992: État de la trésorerie	166
XV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds complémentaire	167
XVI	Fonds complémentaire: Compte des recettes et des dépenses (fonds général) et bilan	168
XVII	Fonds de 1971: Principaux montants financiers pour 2006	169
XVIII	Fonds de 1992: Principaux montants financiers pour 2006	170
XIX	Fonds complémentaire: Principaux montants financiers pour 2006	171
XX	Fonds de 1992: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 2005 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2006	172
XXI	Fonds complémentaire: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 2005 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds complémentaire au 31 décembre 2006	173
XXII	Fonds de 1971: Résumé des sinistres	174
XXIII	Fonds de 1992: Résumé des sinistres	196

PRÉFACE

Avec la nomination de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas) au poste d'administrateur, le troisième seulement depuis la création du Fonds de 1971, en 1978, l'année 2006 a marqué un tournant dans l'histoire des FIPOL. Grâce à l'appui du personnel infatigable et compétent dont il dispose, j'ai la conviction que M. Oosterveen sera un Administrateur extrêmement efficace de cette importante organisation intergouvernementale.

Son prédécesseur, M. Måns Jacobsson, est de toute évidence une légende vivante. Après 22 années passées au service des FIPOL, ses connaissances et ses compétences sont sans égales par leur ampleur et leur profondeur, tout comme le sont son dévouement et son sens du devoir. Au nom des organes directeurs, je tiens à lui exprimer nos profonds remerciements pour la manière dont il a dirigé les FIPOL et à lui souhaiter, ainsi qu'à son épouse tout aussi dévouée, Margareta, une longue et heureuse retraite.

Le fait qu'il n'y ait pas eu de graves déversements d'hydrocarbures provenant de navires-citernes en 2006 fait honneur au secteur des transports maritimes tout entier, et nous espérons bien évidemment qu'il ne se produira pas de sinistre qui nécessiterait de faire appel à l'indemnisation supplémentaire qu'offre le Fonds complémentaire. Le sinistre du *Solar I*, bien qu'il n'ait pas entraîné de dommages importants, n'en a pas moins amené les FIPOL à indemniser un nombre de demandeurs individuels encore jamais atteint. C'est là le premier sinistre qui a fait intervenir l'accord STOPIA 2006, destiné à répartir plus équitablement entre les propriétaires et les chargeurs les dépenses afférentes à des déversements provenant de navires-citernes de petites dimensions.

En mai 2006, le Groupe de travail établi pour étudier les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures a tenu sa première réunion. Comme le Fonds complémentaire et les accords volontaires STOPIA/TOPIA, ce groupe travail a aussi été créé par le groupe de travail antérieur qui avait eu pour tâche d'examiner l'adéquation du régime international d'indemnisation. J'espère que ce nouveau groupe de travail sera aussi productif.

Le régime international d'indemnisation en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes a fonctionné de manière



Jerry Rysanek

satisfaisante, mais j'espère sincèrement qu'un régime analogue en cas de déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS) entrera en vigueur avant qu'un incident majeur ne se produise. À cet égard, il est indispensable de poursuivre l'action menée par le Secrétariat et les États Membres afin de préparer l'entrée en vigueur de cette convention.

Au nom des organes directeurs, je souhaite remercier tous ceux qui ont présidé les réunions des FIPOL en 2006: M. John Gillies (Australie), Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal), Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark), M. Carlos Ormaechea (Uruguay) et M. Esteban Pacha (Espagne).

Au cours de la prochaine année, mon Gouvernement aura le très grand plaisir d'accueillir les FIPOL au Canada puisque les réunions de juin 2007 des organes directeurs se tiendront à Montréal, et j'espère vivement que, parmi les lecteurs du présent rapport, nombreux seront ceux qui y assisteront.

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

1 INTRODUCTION

Les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et le Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) sont des organisations intergouvernementales qui fournissent une indemnisation en cas de dommages dus à une pollution résultant d'un déversement d'hydrocarbures persistants provenant d'un navire-citerne.

Le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971), créé en octobre 1978, oeuvre dans le cadre de deux conventions internationales, à savoir la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds).

Cet 'ancien' régime a été modifié en 1992 par deux protocoles. Les Conventions ainsi modifiées, désignées sous les noms de Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. La Convention de 1992 portant création du Fonds a donné naissance au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992). La Convention de 1992 sur la responsabilité civile offre un premier niveau d'indemnisation financé par le propriétaire du navire qui a causé les dommages par pollution. La Convention de 1992 portant création du Fonds propose un deuxième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures qui ont été transportés par mer dans des États parties à la Convention.

Un troisième niveau d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution, également financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures, est disponible par le biais du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds complémentaire), établi en vertu d'un Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds qui est entré en vigueur le 3 mars 2005. Tout État

qui est partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds peut devenir partie au Protocole portant création du Fonds complémentaire et, de ce fait, membre du Fonds complémentaire.

La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002 et ne s'applique pas aux sinistres survenus après cette date. Toutefois, avant qu'il soit possible de liquider le Fonds de 1971, toutes les demandes en suspens formées au titre de sinistres survenus avant cette date dans des États Membres du Fonds de 1971 devront avoir été acquittées et tous les avoirs restants répartis entre les contributeurs.

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile demeure en vigueur à l'égard de 38 États. Bien qu'il ait été envisagé que les États devenant parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dénoncent la Convention de 1969, certains d'entre eux sont encore parties aux deux conventions, ce qui donne lieu à des relations contractuelles complexes.

Les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile régissent la responsabilité des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Elles posent le principe de leur responsabilité objective et instaurent un système d'assurance obligatoire de la responsabilité. Le propriétaire d'un navire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui dépend de la jauge de son navire.

Les FIPOL offrent une indemnisation supplémentaire aux victimes d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures dans les États Membres lorsque ces victimes ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable. L'indemnisation payable par le Fonds de 1971 pour un événement déterminé est limitée à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (approximativement £46 millions ou US\$90 millions)¹. Le montant maximal d'indemnisation payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 203 millions de DTS (environ £156 millions ou US\$305 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Concernant les sinistres survenus avant cette date, le montant maximum payable est de 135 millions de DTS (environ £104 millions ou US\$203 millions). Pour

¹ L'unité de compte prévue dans les instruments conventionnels est le droit de tirage spécial (DTS) tel que défini par le Fonds monétaire international. Dans le présent rapport, les montants ont été convertis aux taux en vigueur au 29 décembre 2006, soit 1 DTS = £0,7683 ou US\$1,5044, sauf en ce qui concerne les demandes acquittées par les Fonds, pour lesquelles la conversion a été effectuée au taux de change en vigueur à la date à laquelle la devise a été achetée.

chaque Fonds, ces montants comprennent les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire au titre de la Convention sur la responsabilité civile applicable.

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire offre un montant total de 750 millions de DTS (£575 millions ou US\$1 130 millions) pour l'indemnisation des dommages par pollution dans les États devenant membres de ce Fonds, y compris les montants payables en vertu des Conventions de 1992.

Le Fonds de 1971 est doté d'un Conseil d'administration qui traite à la fois des questions

administratives et des questions relatives aux sinistres. Le Fonds de 1992 est régi par une Assemblée composée des représentants de tous les États Membres et un Comité exécutif composé de 15 États Membres élus par son Assemblée. La principale fonction du Comité exécutif est de prendre des décisions de politique générale à propos de la recevabilité des demandes d'indemnisation. Le Fonds complémentaire est administré par une Assemblée composée de tous les États qui sont membres de ce Fonds.

Le fonctionnement au quotidien de l'ensemble des trois Fonds relève du Secrétariat qui est dirigé par un Administrateur.



Session de l'Assemblée

2 LE CADRE JURIDIQUE

Champ d'application

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds s'appliquent aux dommages par pollution imputables à un déversement d'hydrocarbures persistants provenant d'un navire-citerne et subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un État partie à la Convention respective. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire prévoient, quant à eux, un élargissement du champ géographique et incluent les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive (ZEE) ou la zone équivalente d'un État partie à l'instrument conventionnel respectif.

Dans les Conventions de 1969 et de 1971, le 'dommage par pollution' est défini comme étant toute perte ou tout dommage causé par une contamination. La définition du 'dommage par pollution' qui figure dans les Conventions de 1992 et le Protocole portant création du Fonds complémentaire est, pour l'essentiel, identique à celle qui est énoncée dans les Conventions d'origine, à l'exception d'un membre de phrase qui a été ajouté pour bien préciser que, s'agissant de dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner résultant de l'altération de l'environnement), l'indemnisation se limite au coût des mesures raisonnables pour remettre en état l'environnement contaminé, qui ont été effectivement prises ou qui le seront. Est compris dans le 'dommage par pollution' le coût des mesures raisonnables de sauvegarde, c'est-à-dire des mesures prises pour éviter ou minimiser le dommage par pollution.

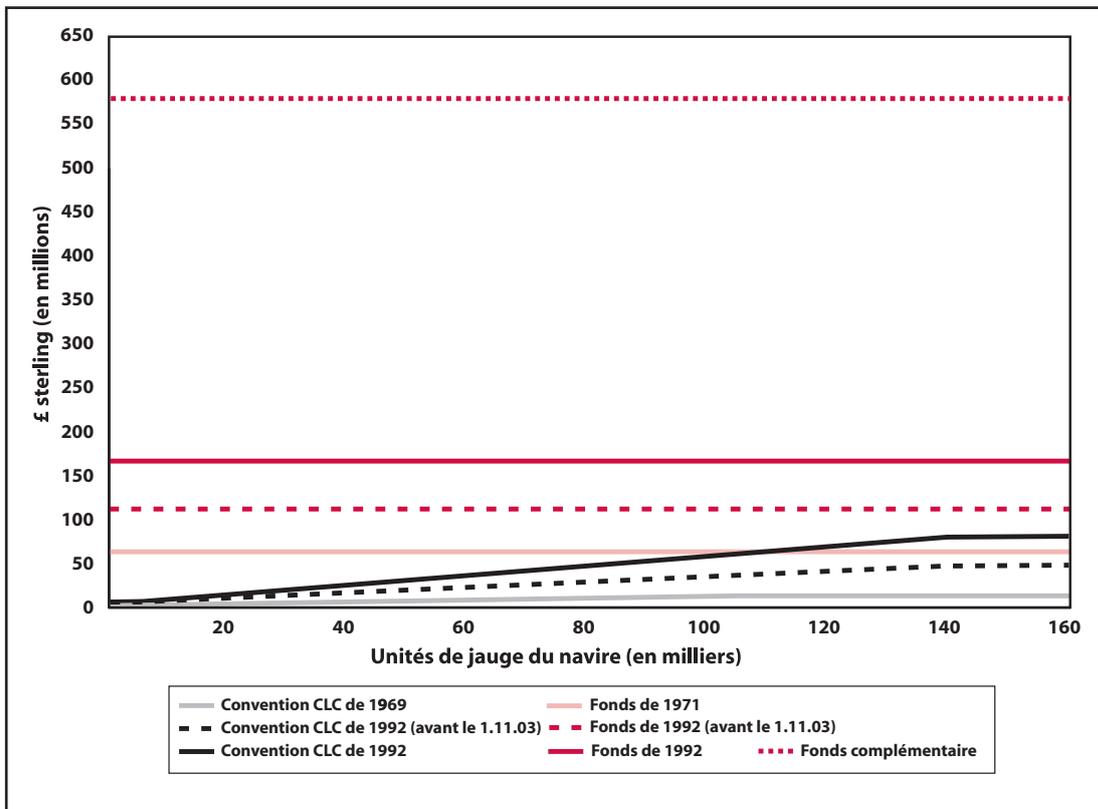
Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet effectif d'hydrocarbures. Elles ne s'appliquent pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec un succès tel qu'il n'y a, en fait, pas eu de déversement d'hydrocarbures provenant du navire-citerne en cause. En revanche, en vertu des Conventions de 1992 et du Protocole portant création du Fonds complémentaire, les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement même s'il ne s'est pas produit de déversement d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.

Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire généralement aux navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes sur ballast. Les Conventions de 1992 et le Protocole portant création du Fonds complémentaire s'appliquent, eux, aux déversements d'hydrocarbures de soute provenant de navires-citernes à l'état lège, sous réserve qu'il y ait à bord des résidus d'une cargaison d'hydrocarbures persistants. Aucun de ces instruments conventionnels ne s'applique aux déversements d'hydrocarbures de soute émanant de navires autres que les navires-citernes.

Responsabilité du propriétaire du navire

Les Conventions sur la responsabilité civile imposent au propriétaire du navire une responsabilité objective pour les dommages par

Jauge du navire	Sinistres survenus le 31 octobre 2003 ou avant cette date	Sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date
Navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités	3 millions de DTS (£2,3 millions ou US\$4,5 millions)	4,51 millions de DTS (£3,5 millions ou US\$6,8 millions)
Navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités	3 millions de DTS (£2,3 millions ou US\$4,5 millions) plus 420 DTS (£323 ou US\$632) pour chaque unité de jauge supplémentaire	4,51 millions de DTS (£3,5 millions ou US\$6,8 millions) plus 631 DTS (£484 ou US\$949) pour chaque unité de jauge supplémentaire
Navire dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités	59,7 millions de DTS (£46 millions ou US\$90 millions)	89,77 millions de DTS (£69 millions ou US\$135 millions)



Plafonds fixés par les Conventions

pollution causés par une fuite ou un rejet d'hydrocarbures persistants provenant de son navire. Ceci signifie qu'il est responsable même s'il n'a pas commis de faute. Il n'est dégagé de sa responsabilité que s'il prouve que:

- le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'une catastrophe naturelle revêtant un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou
- le dommage résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou
- le dommage résulte en totalité de la négligence ou d'une autre faute des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Le propriétaire du navire est normalement habilité à limiter sa responsabilité en fonction de la jauge de son navire.

responsabilité civile, le propriétaire du navire peut limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de 133 droits de tirage spéciaux (DTS) (£102 ou US\$200) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£11 millions ou US\$21 millions) si ce dernier montant est inférieur.

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

Les limites initialement prévues en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui étaient considérablement supérieures aux limites relevant de la Convention de 1969, ont par ailleurs été relevées de 50,73 % pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Ce relèvement a été décidé par le Comité

juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui, pour ce faire, a eu recours à la procédure spéciale énoncée dans les Conventions de 1992 dite 'procédure d'amendement tacite'. Le tableau de la page 17 présente les limites en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est déchu du droit de limiter sa responsabilité si l'événement résulte de la faute personnelle du propriétaire. En vertu de la Convention de 1992, en revanche, le propriétaire du navire est privé du droit de limiter sa responsabilité uniquement s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Assurance obligatoire

Le propriétaire du navire est tenu de souscrire une assurance pour couvrir la responsabilité qui lui incombe en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable. Cette obligation ne joue que pour les navires qui transportent plus de 2 000 tonnes d'hydrocarbures en tant que cargaison.

Canalisation de la responsabilité

Aux termes des Conventions sur la responsabilité civile, les demandes au titre des dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire immatriculé du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre des Conventions auprès de personnes autres que le propriétaire. Toutefois, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile interdit l'introduction de demandes contre les préposés ou mandataires du propriétaire. Quant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, elle interdit l'introduction de demandes non seulement contre les préposés ou mandataires du propriétaire, mais aussi contre le pilote et les membres de son équipage, l'affrètement (y compris un affrètement coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde. L'interdiction ne s'applique pas si le dommage par pollution résulte du fait ou de l'omission personnels de la partie visée, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et

avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Les obligations des FIPOL

Dans les cas ci-après, les FIPOL indemnisent les victimes d'un dommage par pollution par les hydrocarbures lorsque celles-ci ne peuvent être indemnisées intégralement par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable:

- les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est limitée par la Convention sur la responsabilité civile applicable;
- le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable parce que le dommage a pour cause une catastrophe naturelle grave ou résulte en totalité d'un acte délibéré ou d'une omission commis par un tiers avec l'intention de causer un dommage, ou de la négligence des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation;
- le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes d'indemnisation valides.

Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant global de 60 millions de DTS (£46 millions ou US\$90 millions), quelle que soit la taille du navire en cause. S'agissant des sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date, le montant maximal payable par le Fonds de 1992 est de 203 millions de DTS (£156 millions ou US\$305 millions), quelle que soit la taille du navire en cause. Concernant les sinistres survenus avant cette date, le montant maximal payable est de 135 millions de DTS (environ £104 millions ou US\$203 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire au titre de la Convention sur la responsabilité civile applicable.

Le Fonds complémentaire fournit une indemnisation complémentaire, de façon à ce que le montant total d'indemnisation à verser pour tout sinistre au titre d'un dommage par pollution survenu dans un État Membre de ce Fonds soit de

750 millions de DTS (£575 millions ou US\$1 130 millions), y compris le montant à verser en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Prescription

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

à indemnisation par le Fonds complémentaire ne s'éteignent donc que s'ils s'éteignent à l'égard du Fonds de 1992.

Compétence et mise à exécution des jugements

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

Structure et financement

La structure et le financement des FIPOL sont décrits dans les sections 5, 8 et 9.

3 MEMBRES DES FIPOL

3.1 Fonds de 1971

La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre d'États Membres est devenu inférieur à 25; elle n'est pas applicable aux sinistres survenus après cette date. Le Fonds de 1971 ne compte donc plus aucun État Membre. Concernant la liquidation du Fonds de 1971, il convient de se reporter à la section 6.

Seize des 23 États qui étaient membres du Fonds de 1971 au 24 mai 2002 ont adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

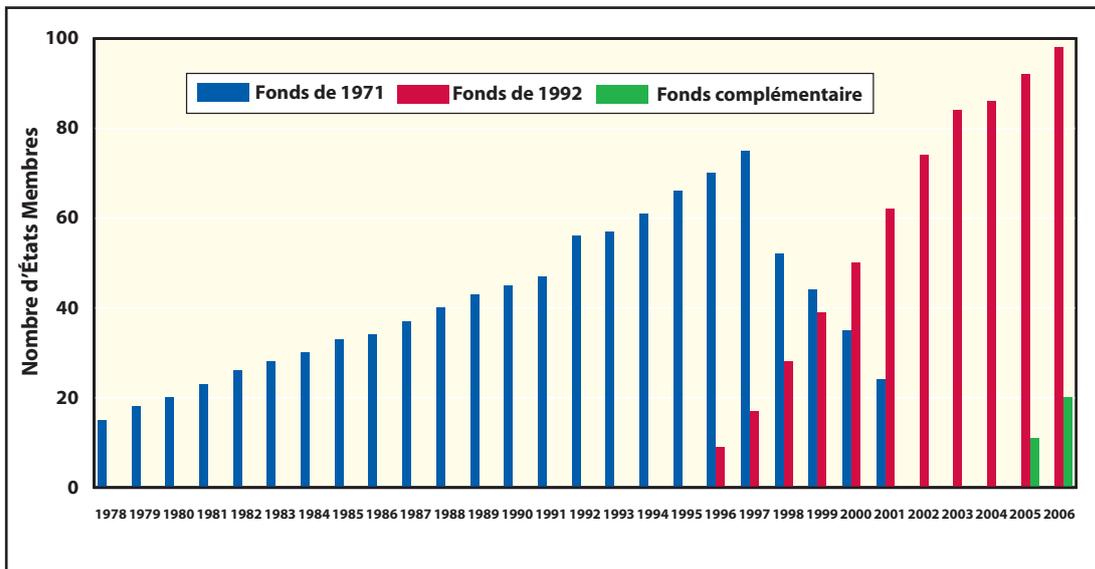
Cependant, sept de ces États n'ont toujours pas adhéré à la Convention, à savoir: le Bénin, la Côte d'Ivoire, la Gambie, le Guyana, le Koweït, la Mauritanie et la République arabe syrienne, tandis que l'Indonésie, qui était auparavant membre du Fonds de 1971, n'est toujours pas non plus devenue membre du Fonds de 1992. L'on espère que ces États ratifieront sous peu la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.2 Fonds de 1992

La Convention de 1992 portant création du Fonds est entrée en vigueur le 30 mai 1996 à l'égard de

98 ÉTATS À L'ÉGARD DESQUELS LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS EST EN VIGUEUR (ET QUI SONT DONC MEMBRES DU FONDS DE 1992)

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



Nombre d'États Membres du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire, par année

neuf États. Fin 2006, le Fonds de 1992 comptait 98 États Membres, tel qu'indiqué à la page 21.

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

3.3 Fonds complémentaire

Fin 2006, le Fonds complémentaire comptait

19 États. Un autre État a adhéré au Protocole portant création du Fonds complémentaire et deviendra membre en janvier 2007, tel qu'indiqué ci-dessous.

3.4 Évolution au fil des ans

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

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

Allemagne
Barbade
Belgique
Croatie
Danemark
Espagne
Finlande

France
Irlande
Italie
Japon
Lettonie
Lituanie
Norvège

Pays-Bas
Portugal
Royaume-Uni
Slovénie
Suède

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

Grèce

23 janvier 2007

4 RELATIONS EXTÉRIEURES

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

Le Secrétariat n'a pas relâché ses efforts visant à multiplier le nombre des États Membres du Fonds de 1992 et, à cette fin, l'Administrateur et d'autres responsables du Secrétariat se sont rendus dans divers États non membres. Ils ont participé à des séminaires et à des conférences dans divers pays, et fait des exposés sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ainsi que sur le fonctionnement du Fonds de 1992. Des responsables du Secrétariat ont également pris part à plusieurs ateliers concernant le traitement des demandes d'indemnisation. Comme lors des années précédentes, l'Administrateur a prononcé une conférence devant les étudiants de l'Université maritime mondiale de Malmö (Suède), qui a été l'occasion de diffuser des informations sur le Fonds de 1992 et le régime international d'indemnisation à des étudiants qui regagneront leurs administrations respectives dans le monde entier. Il est également intervenu devant les étudiants des universités maritimes de Dalian et de Shanghai (République populaire de Chine), ainsi que des universités d'Édimbourg, de Southampton et de l'université du Pays de Galles à Swansea (Royaume-Uni). Des responsables du Secrétariat ont également donné des conférences à l'Institut de droit maritime international de l'OMI à Malte et à l'université de La Corogne (Espagne). Le Secrétariat a reçu des étudiants des universités de Barcelone, Bilbao, Gand et Valence.

Soucieux d'établir et d'entretenir des contacts personnels entre le Secrétariat et les personnes chargées des questions relatives aux Fonds au sein des administrations nationales, l'Administrateur et d'autres responsables du Secrétariat se sont rendus

en 2006 dans plusieurs États Membres du Fonds de 1992 pour s'entretenir avec des représentants des pouvoirs publics au sujet du régime international d'indemnisation et du fonctionnement des FIPOL.

Pour inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire, l'Administrateur et d'autres responsables du Secrétariat ont aussi eu des entretiens avec des représentants des pouvoirs publics d'États non membres à l'occasion de réunions tenues à l'OMI, en particulier pendant les sessions du Conseil et du Comité juridique de l'OMI.

Les anciens États membres du Fonds de 1971 bénéficient de plein droit du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992. De plus, l'Assemblée du Fonds de 1992 a accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'États qui n'ont jamais été parties à aucune des Conventions portant création des Fonds. La liste des États qui, à la fin de 2006, n'étaient pas membres du Fonds de 1992 mais avaient le statut d'observateur auprès de celui-ci figure dans le tableau ci-après (les anciens États membres du Fonds de 1971 sont indiqués par un astérisque).

4.2 Relations avec les organisations internationales et les organes intéressés

Les FIPOL travaillent en étroite collaboration avec de nombreuses organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organes créés par des intérêts privés intervenant dans le transport maritime des hydrocarbures.

Les organisations intergouvernementales ci-après se sont vu accorder le statut d'observateur auprès des FIPOL:

ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIAIRE DU STATUT D'OBSERVATEUR

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

- Organisation des Nations Unies (ONU)
- Organisation maritime internationale (OMI)
- Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)
- Commission pour la protection du milieu marin de la mer Baltique (Commission d'Helsinki)
- Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR)
- Commission européenne
- Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)
- Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'OMI et chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 2006, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions du Conseil et du Comité juridique de l'OMI et d'autres organes de l'OMI qui traitent de questions intéressant les Fonds.

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

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

- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

4.3 Site web

Les FIPOL ont un site web trilingue (www.iopcfund.org) qui contient des informations en anglais, espagnol et français sur les Organisations et leurs activités. En 2006, ce site a été élargi pour y faire figurer des informations sur les conférences, séminaires et ateliers auxquels les FIPOL ont participé ou qui ont été organisés par leurs soins et qui reflètent l'action d'information de plus en plus importante des Organisations.

4.4 Publications

En 2006, le Fonds de 1992 a publié en anglais, espagnol et français, une version mise à jour de la brochure qui décrit, de manière succincte, le régime d'indemnisation international.

4.5 Serveur de documents

Les FIPOL ont mis en place un serveur de documents qui permet aux délégués auprès des organes directeurs des Fonds et au grand public d'avoir accès, par le biais du site web de l'Organisation, aux documents des réunions des Fonds. Dès la fin 2005, on y trouvait des documents se rapportant à toutes les réunions tenues depuis janvier 2001. En 2006, le serveur a été élargi pour y inclure l'ensemble des documents remontant à octobre 1986. Le projet sera achevé au début 2007 et renfermera alors tous les documents des réunions qui ont eu lieu depuis la création du Fonds de 1971, en novembre 1978.

4.6 Participation à Interspill 2006

En 2006, les FIPOL ont participé à Interspill 2006, conférence et exposition internationales consacrées à la prévention et aux interventions en cas de déversements en mer et dans les eaux intérieures, qui se sont tenues à Londres. On y a traité les 'changements dans les types d'énergie et changements dans les types de risques de déversements'. C'était la première conférence de ce type à laquelle les FIPOL apportaient leur appui en se faisant représenter aux comités d'organisation et de programme. C'était également la première fois que les FIPOL avaient leur propre stand dans une exposition aux côtés de 140 autres exposants. Quelque

1 300 participants venus de 71 pays ont assisté à la conférence et visité l'exposition.

Dans le cadre d'Interspill 2006, se tenaient en même temps des sessions portant sur le transport maritime, l'exploration et la production, les déversements dans les eaux intérieures et la gestion des déchets ainsi que sur les innovations scientifiques. L'Administrateur

adjoint a présidé une session sur la législation et les politiques dans le secteur du transport maritime; l'Administrateur quant à lui est intervenu pour présenter l'évolution de la situation concernant le régime d'indemnisation. Avant la conférence, les FIPOL ont tenu un atelier d'une journée sur les demandes d'indemnisation, auquel ont participé des représentants des secteurs public et privé.

5 ORGANES DIRECTEURS DES FIPOL

En vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 était doté d'une Assemblée et d'un Comité exécutif. Toutefois, en 1998, il est devenu évident que ces organes risquaient dans un avenir proche de ne pas pouvoir réunir le quorum nécessaire, en raison de la diminution du nombre d'États Membres et du fait que ceux qui restaient n'envoyaient pas de représentants aux réunions. L'Assemblée a donc adopté une résolution portant création d'un Conseil d'administration qui agirait au nom de l'Assemblée lorsque cette dernière n'obtiendrait pas le quorum nécessaire. Depuis octobre 1998, le Conseil d'administration (qui n'est soumis à aucune règle de quorum) assume les fonctions de l'Assemblée et du Comité exécutif et traite donc aussi bien des questions administratives que de celles qui ont trait aux sinistres. Le Conseil se concentre également sur la liquidation du Fonds de 1971.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a tenu des sessions en février/mars, mai et octobre 2006. Ces sessions étaient toutes présidées par Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal). Les principales décisions prises lors de ces sessions par le Conseil d'administration du Fonds de 1971, en ce qui concerne les sinistres relevant dudit Fonds, sont reproduites à la section 14 consacrée aux sinistres en cause.

Le Fonds de 1992 est doté d'une Assemblée composée de tous les États Membres ainsi que d'un Comité exécutif composé de 15 États Membres élus par l'Assemblée. Ce comité a pour principale

fonction de prendre des décisions de politique générale concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation.

En 2002, l'Assemblée du Fonds de 1992 a reconnu qu'en raison de l'augmentation du nombre d'États Membres et du peu d'assiduité aux réunions de beaucoup d'entre eux, elle risquait de ne pas pouvoir réunir le quorum nécessaire lors des sessions futures. Elle a donc adopté une résolution analogue visant à la création d'un Conseil d'administration du Fonds de 1992. Selon la règle du quorum pour ce Conseil d'administration, le nombre des États Membres a été fixé à 25.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu une session extraordinaire en février/mars 2006 et sa session ordinaire d'automne en octobre 2006. Le Conseil d'administration, agissant au nom de l'Assemblée, qui n'avait pas été à même de réunir le quorum nécessaire, a tenu une session en mai 2006. Ces sessions se sont toutes déroulées sous la présidence de M. Jerry Rysanek (Canada).

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu quatre sessions en 2006. Les trois premières sessions, tenues en février/mars, mai et octobre se sont déroulées sous la présidence de M. Carlos Ormaechea (Uruguay). La dernière session, qui a eu lieu également en octobre 2006, était présidée par M. John Gillies (Australie). Les principales décisions adoptées par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions sont reproduites à la section 15 consacrée aux sinistres relevant de ce Fonds.

Le Fonds complémentaire est doté d'une Assemblée composée de tous les États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire. Il a tenu deux sessions extraordinaires en mars et mai, et une session ordinaire en octobre 2006, toutes présidées par M. Esteban Pacha (Espagne).

À l'occasion des dernières sessions des organes directeurs avant l'entrée en fonctions du nouvel Administrateur, le 1er novembre 2006, l'Administrateur sortant, M. Måns Jacobsson (Suède), qui a occupé le poste d'Administrateur des FIPOL pendant près de 22 ans, est intervenu une dernière fois lors d'une session spéciale conjointe des trois Fonds, le 27 octobre 2006. Cette session



Teresa Martins de Oliveira

spéciale a également été l'occasion pour le nouvel Administrateur, les délégués et des invités d'honneur, parmi lesquels l'Ambassadeur de Suède et l'Ambassadeur des Pays-Bas auprès du Royaume-Uni, de rendre hommage à la brillante carrière de M. Jacobsson et au concours précieux qu'il a apporté au régime d'indemnisation international.

Au cours de cette session spéciale conjointe, l'Administrateur élu, M. Willem Oosterveen (Pays-Bas), a prêté serment devant les organes directeurs du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire, en qualité de nouvel Administrateur des FIPOL.

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

Décisions relatives aux trois Organisations

Octobre 2006

- À leurs sessions d'octobre 2006, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont pris note avec satisfaction du rapport et de l'opinion du Commissaire aux comptes concernant les états financiers desdits Fonds pour 2005, relevant que le Commissaire aux comptes avait donné une opinion d'expert sans réserve à l'issue d'un examen rigoureux des opérations financières et des comptes, en application des normes internationales et des meilleures pratiques existantes en la matière. L'Assemblée du Fonds complémentaire a noté qu'un avis sans réserve avait été donné sur les états financiers de ce Fonds, pour 2005, également à l'issue d'une vérification rigoureuse. Les organes directeurs des trois Fonds ont approuvé les comptes de l'exercice financier clos au 31 décembre 2005 (voir la section 8.4), conformément aux recommandations de l'Organe de contrôle de gestion commun aux trois Organisations.
- L'Assemblée a reconduit le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni dans ses fonctions de Commissaire aux comptes du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire pour une durée de quatre ans, à compter du 1er janvier 2007.
- Les organes directeurs ont considéré que la situation, en ce qui concerne la non-



Carlos Ormaechea

soumission des rapports sur les hydrocarbures par un certain nombre d'États, restait très préoccupante puisque, sans ces rapports, le Secrétariat ne pouvait pas prélever de contributions au regard des réceptionnaires d'hydrocarbures se trouvant dans ces États (voir la section 9.1).

- Les organes directeurs ont examiné la liste des organisations internationales non gouvernementales dotées du statut d'observateur auprès des Fonds, pour déterminer si le maintien du statut d'observateur était dans l'intérêt réciproque de l'organisation concernée et des Fonds. Toutes ces organisations ont vu leur statut d'observateur confirmé.

Décisions relatives au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire

Février/mars 2006

- À leurs sessions de février/mars 2006, les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire ont relevé que deux accords volontaires du secteur pétrolier, l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA) et l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA) étaient entrés en vigueur le 20 février 2006. Pour plus d'informations sur ces accords, voir la section 10.



Esteban Pacha

Octobre 2006

- Les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire ont approuvé les procédures nécessaires pour la mise en œuvre des accords volontaires STOPIA 2006 et TOPIA 2006 qui avaient été convenues avec l'International Group of P&I Clubs (voir la section 10).

Décisions relatives au seul Fonds de 1992

Février 2006

- L'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures et adopté le mandat du Groupe (voir la section 7). Il a été décidé que le Groupe de travail serait ouvert à tous les gouvernements et à toutes organisations intergouvernementales et non gouvernementales qui avaient le droit de participer à l'Assemblée du Fonds de 1992. Le Groupe de travail a été chargé d'examiner des mesures et des lignes directrices sans caractère technique relevant de la compétence des États contractants, ainsi que les procédures et les pratiques du secteur. Il a été souligné que le Groupe de travail ne devait pas empiéter sur les domaines de compétence de l'OMI, ni étudier des questions qui demanderaient la réouverture des discussions relatives à la

révision des Conventions de 1992.

Mai 2006

- L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) s'est vue accorder le statut d'observateur.

Octobre 2006

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

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

- L'Assemblée a adopté le budget 2007 pour les dépenses administratives du Secrétariat commun d'un montant total de £3 590 750.
- Elle a décidé de lever des contributions au fonds général, d'un montant de £3 millions à payer d'ici au 1er mars 2007, et de ne pas mettre en recouvrement de contribution pour 2006 aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Erika* et le *Prestige*.
- L'Assemblée a pris note de l'évolution de la situation concernant la ratification et la mise en œuvre de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS, selon le sigle anglais) (voir la section 11).
- L'Assemblée a pris note des résultats des démarches de l'Administrateur visant à demander à tous les États Membres si les Conventions de 1992 avaient été pleinement intégrées dans leur législation nationale. L'Administrateur avait pris contact avec l'ensemble des 98 États qui avaient ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cinquante-quatre États avaient confirmé que les Conventions avaient été complètement intégrées dans leur législation nationale,

tandis que 14 avaient indiqué qu'elles ne l'avaient pas été. L'Assemblée a également pris note de la déception de l'Administrateur que 30 des 98 États n'avaient toujours pas répondu bien qu'ils aient été contactés à diverses reprises, par lettre et par téléphone, depuis avril 2005. L'Assemblée a demandé à l'Administrateur d'abandonner ses efforts pour obtenir une réponse des États qui ne l'avaient pas encore fait, pour se concentrer sur les États qui avaient fait savoir que les Conventions n'avaient pas été pleinement transposées dans leur législation nationale.

- L'Assemblée a pris note du rapport du Groupe de travail sur les mesures autres que techniques visant à promouvoir le transport maritime de qualité des hydrocarbures qui avait tenu sa première réunion en mai 2006 (voir la section 7).
- L'Assemblée a approuvé le texte du nouvel accord de siège entre le Gouvernement du Royaume-Uni et le Fonds de 1992, accord qui avait été conclu à titre provisoire avec ce gouvernement. Le texte doit être accepté par le Parlement du Royaume-Uni.
- L'Assemblée a pris note des éléments fournis par l'Administrateur concernant les leçons qui avaient été tirées du sinistre de l'*Erika*.
- Concernant l'examen, par le Comité exécutif en février/mars 2006, d'une demande d'indemnisation soumise par le Gouvernement espagnol au titre du coût des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave du *Prestige*, de nombreuses délégations s'étaient exprimées sur la politique des Fonds en matière d'interprétation et d'application des critères de recevabilité des demandes afférentes aux mesures de sauvegarde, et sur l'opportunité de modifier cette politique de manière à la rendre plus souple. Après avoir examiné cette question, le Comité exécutif avait chargé l'Administrateur de procéder à un examen des critères de recevabilité des demandes au titre des dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde, notamment celles concernant l'extraction des hydrocarbures à partir d'épaves immergées, afin que l'Assemblée puisse examiner d'éventuelles alternatives aux critères actuels de recevabilité tout en restant dans le cadre des Conventions de 1992. Dans son analyse du rapport de l'Administrateur sur l'examen

de cette question en octobre 2006, l'Assemblée a rappelé qu'en vertu des critères de recevabilité adoptés par les organes directeurs du Fonds, les demandes au titre des coûts des mesures de sauvegarde devaient être évaluées sur la base de critères objectifs. L'Assemblée a décidé de ne pas élargir les critères de recevabilité relatifs au coût des mesures de sauvegarde pour y inclure des considérations d'ordre social et/ou politique. Elle a également décidé qu'il conviendrait, pour examiner le caractère raisonnable des mesures de sauvegarde, de tenir compte des dommages potentiels à l'environnement qui pourraient être causés si les mesures n'avaient pas été prises, et que le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds devrait être modifié en conséquence. L'Assemblée a décidé, par ailleurs, que le Fonds de 1992 devrait adopter des sous-critères spécifiques applicables aux demandes au titre des dépenses engagées pour enlever les hydrocarbures des épaves immergées et qu'un texte allant dans ce sens devrait être introduit dans le Manuel des demandes d'indemnisation. L'Administrateur a été chargé d'élaborer un tel texte en consultation avec les délégations espagnole et française, aux fins d'examen par l'Assemblée.

- L'Assemblée a examiné une étude commandée par l'Administrateur sur la question de savoir si les navires en permanence au mouillage qui se livrent à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire, relevaient de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, telle qu'interprétée par l'Assemblée et si les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur de tels bâtiments devraient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1 a) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, et devraient donc être pris en compte dans le calcul des contributions mises en recouvrement. L'Assemblée a décidé que les navires qui étaient de manière permanente ou semi-permanente au mouillage et qui se livraient à des opérations de transfert d'hydrocarbures de navire à navire devraient être considérés comme étant des 'navires' uniquement



Les présidents des organes directeurs assistent à une session spéciale conjointe en octobre 2006

lorsqu'ils transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du lieu dans lequel ils étaient normalement exploités mais, qu'en tout état de cause, la question de savoir si, dans un cas précis, ils relevaient de la définition serait tranchée en fonction des circonstances de l'espèce. L'Assemblée a décidé par ailleurs que tous les hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus sur de tels navires quand ils étaient exploités sur le territoire, y compris les eaux territoriales, d'un État partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, devraient être considérés comme ayant été reçus au sens de l'article 10.1 a) de cette Convention et devraient donc être pris en compte pour le calcul des contributions mises en recouvrement. Elle a également décidé de modifier les notes explicatives jointes au formulaire du Fonds de 1992 relatif à la notification des réceptions d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, pour prendre en compte cette décision.

- L'Assemblée a décidé de publier les

Directives techniques sur les méthodes d'évaluation des pertes subies par les secteurs de la pêche, de la mariculture et du traitement des produits de la pêche, préparées par l'Administrateur.

- L'Assemblée a réélu M. Jerry Rysanek (Canada) Président et M. Seiichi Ochiai (Japon) et M. Edward K Tawiah (Ghana) Vices-Présidents.

Décisions relatives au seul Fonds complémentaire

Octobre 2006

- À sa session d'octobre 2006, l'Assemblée du Fonds complémentaire a adopté le budget 2007 pour les dépenses administratives dudit Fonds d'un montant total de £85 000 (englobant une somme forfaitaire d'un montant de £70 000 à payer au Fonds de 1992 au titre des frais de gestion).
- L'Assemblée a décidé de maintenir le fond de roulement établi en octobre 2005 à £1 million.
- L'Assemblée a décidé de lever des

contributions au fonds général, d'un montant de £1,4 million (y compris le fond de roulement d'un montant de £1 million) à payer d'ici au 1er mars 2007. Il a été décidé par ailleurs que, dans la mesure où il n'y avait pas eu de sinistre susceptible d'amener le Fonds complémentaire à devoir payer des indemnités, il n'était pas nécessaire de mettre en recouvrement de contribution à un fonds des demandes d'indemnisation (voir la section 9.2).

- L'Assemblée a approuvé le texte de l'Accord de siège qui avait été conclu à titre provisoire avec le gouvernement hôte. Le texte doit être accepté par le Parlement du Royaume-Uni.
- L'Assemblée a élu M. Giancarlo Olimbo (Italie) Président, et Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark) et M. Hidetoshi Ohno (Japon) Vices-Présidents.

Décisions relatives au seul Fonds de 1971

Octobre 2006

- En octobre 2006, le Conseil d'administration a adopté le budget 2007 pour les dépenses administratives du Fonds de 1971 d'un montant total de £535 000 (englobant une somme forfaitaire d'un montant de £275 000 à payer au Fonds de 1992 au titre des frais de gestion)
- Le Conseil d'administration a décidé de ne pas prélever de contribution pour 2006 concernant les trois derniers fonds des grosses demandes d'indemnisation, à savoir les fonds constitués pour les sinistres du *Vistabella*, du *Nissos Amorgos* et du *Pontoon 300* (voir la section 9.2).
- Le Conseil d'administration a réélu Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal) Présidente et élu M. David J.F. Bruce (îles Marshall) Vice-Président.

6 LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds

Comme indiqué à la section 3.1, la Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002 et ne s'applique plus aux sinistres survenus après cette date.

L'abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds n'entraîne pas la liquidation immédiate du Fonds de 1971 car l'Organisation doit s'acquitter de ses obligations relatives aux sinistres en suspens. La liquidation du Fonds de 1971 a avancé de manière significative au cours de l'année 2006. D'ici la fin 2007, les demandes d'indemnisation en souffrance ne devraient plus concerner qu'un nombre très réduit de sinistres. Des mesures seront prises pour veiller à ce que le Fonds de 1971 soit liquidé et dissous convenablement dans les meilleurs délais.

6.2 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971

En octobre 2006, le Conseil d'administration a examiné certaines questions dont il faudra s'occuper au cours de la période de liquidation, à savoir le calendrier de règlement de toutes les demandes d'indemnisation en souffrance concernant les sinistres en suspens et les actions récursoires engagées par le Fonds de 1971 au titre de certains sinistres. Le Conseil a examiné les mesures qu'il faudrait prendre à l'égard des contribuables ayant des arriérés et le problème dû au fait qu'un certain nombre d'États ne se sont pas

acquittés de l'obligation qui leur incombe, en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de soumettre des rapports sur les volumes d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution. L'examen de ces questions sera poursuivi en 2007.

Le Conseil d'administration a noté une amélioration considérable de la situation s'agissant des contribuables en retard de paiement, dont le nombre a diminué, passant de 27 à 12 au cours des quatre années écoulées. Le Conseil a chargé l'Administrateur de poursuivre ses efforts pour amener les contribuables qui ne l'avaient pas fait à s'acquitter de leurs arriérés et d'étudier, au cas par cas, la question de savoir s'il y a lieu d'intenter une action en justice contre un contribuable déterminé, ou si d'autres mesures pourraient être plus efficaces.

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

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

7.1 Création d'un groupe de travail

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

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

L'Assemblée a également décidé que, dans l'accomplissement de sa mission, le Groupe de travail s'efforcerait avant tout:

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

politique commune ou de prendre d'autres mesures qui facilitent ce partage;

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

L'Assemblée a souligné que le Groupe de travail ne devrait pas s'égarer dans les domaines de compétence de l'OMI et que ses travaux ne



Birgit Solling Olsen

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

Première réunion du Groupe de travail

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

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

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

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

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

Le Groupe de travail a également décidé d'entreprendre une étude visant à déterminer dans quelle mesure il devrait principalement faire porter son attention sur les navires ne relevant ni du

champ d'intervention des sociétés de classification membres de l'Association internationale des sociétés de classification ni de celui des assureurs en responsabilité appartenant à l'International Group of P&I Clubs.

7.2 Relations avec le CMI

Suite à des entretiens entre l'Administrateur et le CMI, ce dernier avait indiqué que le droit de la concurrence n'était pas une spécialité des juristes appartenant à l'organisation et qu'il leur faudrait probablement engager des consultants compétents, ce qui aurait des implications budgétaires.

Après s'être entretenu avec le CMI, l'Administrateur a écrit aux organisations non gouvernementales pertinentes à savoir la Chambre internationale de la marine marchande, INTERTANKO, l'OCIMF et l'International Group of P&I Clubs pour les inviter à expliquer les problèmes que le libre échange d'informations leur avait causés et à indiquer si des problèmes semblables s'étaient posés dans d'autres domaines, auquel cas il leur demandait d'indiquer si des solutions avaient été trouvées pour surmonter ces problèmes. L'Administrateur a estimé qu'une fois que le problème aurait été défini plus précisément, l'Administrateur et le CMI seraient davantage en mesure de déterminer comment mener l'étude et à qui la confier et pourraient recommander au Groupe de travail le cap à prendre.

7.3 Examen de la question par l'Assemblée du Fonds de 1992

À sa session d'octobre 2006, l'Assemblée a pris note du rapport sur les travaux de la première réunion du Groupe de travail et des mesures prises par l'Administrateur.

L'Assemblée a noté la recommandation du Groupe de travail tendant à ce que le délai provisoire d'octobre 2008 soit fixé pour l'achèvement de ses travaux, ce qui permettrait la tenue de quatre à cinq réunions.

7.4 Prochaine réunion du Groupe de travail

La prochaine réunion du Groupe de travail se tiendra la semaine du 12 mars 2007.

8 ADMINISTRATION DES FIPOL

8.1 Secrétariat

Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire ont un Secrétariat commun, lequel est dirigé par un Administrateur seul. Tout au long de 2006, le Secrétariat, une fois de plus, a dû faire face à des défis considérables. Le profond dévouement de tous les membres du personnel à leur tâche, ainsi que leurs connaissances et leur savoir-faire sont de solides atouts pour les FIPOL et contribuent d'une manière essentielle à la bonne marche du Secrétariat.

Les FIPOL continuent de faire appel à des consultants extérieurs pour s'assurer des conseils d'ordre technique ou juridique en relation avec des sinistres. Dans le cadre de plusieurs sinistres importants, les FIPOL et l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire concerné ont, ensemble, mis en place des bureaux locaux des demandes d'indemnisation afin de traiter de manière plus efficace les demandes, toujours très nombreuses et, plus généralement, d'aider les demandeurs.

Dans la majorité des sinistres dont les Fonds ont eu à connaître, ceux-ci ont suivi les opérations de nettoyage et évalué les demandes d'indemnisation en étroite coopération avec l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire qui, dans la plupart des cas, est l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation (clubs P&I). Lorsqu'ils ont besoin d'une assistance technique dans les cas de pollution par les hydrocarbures, les Fonds ont en général recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), qui s'appuie sur un réseau d'experts techniques basés un peu partout dans le monde.

8.2 Changement d'Administrateur

M. Måns Jacobsson occupait le poste d'Administrateur depuis le 1er janvier 1985 lorsque M. Willem Oosterveen lui a succédé, le 1er novembre 2006. M. Oosterveen, élu par les organes directeurs en octobre 2005, a rejoint le Secrétariat le 1er septembre 2006 et a pris les fonctions d'Administrateur le 1er novembre 2006. M. Jacobsson a conservé l'entière responsabilité des Organisations jusqu'au 31 octobre 2006 et il est resté à disposition jusqu'à la date de sa retraite, le 31 décembre 2006.

8.3 Gestion des risques

En 2006, l'Administrateur a poursuivi l'examen des risques que les FIPOL ont à gérer et du travail qu'ils ont à effectuer en vue de la mise au point

d'un registre des risques. En étroite collaboration avec l'Organe de contrôle de gestion, et avec l'assistance de consultants et du Commissaire aux comptes, cinq catégories de risques ont été identifiées, à savoir: les risques liés à la réputation, les risques liés à la procédure de traitement des demandes, les risques financiers, les risques liés à la gestion des ressources humaines et les risques liés à la continuité des activités. À l'intérieur de ces cinq catégories, les risques secondaires ont été définis et évalués, et l'on procède actuellement à l'établissement des méthodes et des procédures à suivre pour la gestion de ces risques. L'Organe de contrôle de gestion et le Commissaire aux comptes ont apporté une contribution particulièrement utile aux travaux menés dans ce domaine. La réalisation de ce projet devrait être terminée courant 2007.

8.4 États financiers pour 2005

Comme les années précédentes, les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni, qui a également vérifié les comptes du Fonds complémentaire pour l'exercice commençant à la date de sa création, le 3 mars 2005.

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2005, ainsi que les états financiers du Fonds complémentaire pour l'exercice financier allant du 3 mars au 31 décembre 2005, ont été approuvés par les organes directeurs du Fonds correspondant lors de leurs sessions d'octobre 2006.

Les rapports du commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 sont reproduits intégralement, l'un à l'annexe III, l'autre à l'annexe IX et son opinion sur les deux séries de comptes figure aux annexes IV et X. Un récapitulatif des états financiers pour cette période figure aux annexes V à VIII pour le Fonds de 1971 et aux annexes XI à XIV pour le Fonds de 1992.

S'agissant du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992, un fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué pour chaque sinistre au titre duquel le montant total payable dépasse 1 million de droits de tirage spéciaux (DTS) (£770 000) pour le Fonds de 1971 ou 4 millions de DTS (£3,1 millions) pour le Fonds de 1992; la conversion des DTS en

livres sterling est effectuée au taux applicable à la date du sinistre en cause. Des comptes distincts des recettes et des dépenses sont présentés pour le fonds général et pour chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Eu égard à l'activité financière limitée du Fonds complémentaire pour l'exercice allant du 3 mars au 31 décembre 2005, le Commissaire aux comptes avait décidé de ne pas établir de rapport sur les comptes de cette période. Le Commissaire aux comptes a en revanche émis une opinion sur les états financiers du Fonds complémentaire, qui figure à l'annexe XV. On trouvera à l'annexe XVI un récapitulatif des renseignements contenus dans les états financiers vérifiés du Fonds complémentaire pour cet exercice.

Les dépenses administratives au titre du Secrétariat commun ont été de £2 859 699 en 2005, alors que les crédits budgétaires se sont chiffrés à £3 372 600.

Fonds de 1971

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général en 2005 étant donné qu'il n'est plus possible de prélever de contribution au fonds général. Aucune contribution n'a été mise en recouvrement pour un fonds des grosses demandes d'indemnisation en 2005. Des excédents d'un montant total de £9,65 millions dégagés à la clôture de quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation ont été remboursés aux contribuables le 1er mars 2005.

Les coûts des demandes d'indemnisation et des dépenses afférentes à ces demandes pour 2005 se sont élevés à £224 365. Deux sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: le *Nissos Amorgos* et le *Pontoon 300*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 2005 figure à l'annexe VII. Est également présenté le bilan des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif éventuel était estimé à plus de £90 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 11 sinistres.

Fonds de 1992

Des contributions de £5,4 millions au fonds général et de £33 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* étaient exigibles en 2005. Un remboursement de £600 000 a été effectué aux

contributaires du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*. Les coûts des demandes d'indemnisation et des dépenses afférentes aux demandes pour 2005 se sont élevés à £17,4 millions. Les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* ont représenté l'essentiel de ces dépenses.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 2005 figure à l'annexe XIII. Est également présenté le bilan des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif éventuel était estimé à £121 millions pour les demandes d'indemnisation et les dépenses afférentes aux demandes nées de huit sinistres.

Fonds complémentaire

Tel qu'indiqué ci-dessus, l'exercice financier allait du 3 mars ou 31 décembre 2005. Le montant total des dépenses engagées par le Fonds complémentaire en 2005 s'est élevé à £177 742 alors que le total des crédits se chiffrait à £225 000, soit un solde non utilisé de £47 258. Les dépenses engagées comprenaient également des versements effectués par le Fonds de 1992, sous forme de prêts, pour le compte du Fonds complémentaire, d'un montant total de £47 947, et les intérêts dus au Fonds de 1992 sur les prêts consentis. Il n'y a eu aucun sinistre dont le Fonds complémentaire ait eu à connaître en 2005.

8.5 États financiers pour 2006

Les états financiers du Fonds de 1971, du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2006 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2007, puis présentés aux organes directeurs respectifs, pour approbation à leurs sessions d'octobre 2007. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel de 2007 des FIPOL.

Les renseignements préliminaires suivants sont présentés concernant les opérations financières effectuées en 2006. Le Commissaire aux comptes n'a pas encore vérifié les chiffres, qui ont été arrondis. De plus amples renseignements sont donnés à l'annexe XVII, à l'annexe XVIII et à l'annexe XIX respectivement.

Les dépenses administratives au titre du fonctionnement du Secrétariat commun en 2006 s'élèvent en tout à environ £3,2 millions, alors que les crédits budgétaires sont de £3 541 400.

Fonds de 1971

En ce qui concerne le Fonds de 1971, aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement en 2006 pour les trois fonds des grosses demandes d'indemnisation restants.

Le montant total des dépenses au titre des demandes d'indemnisation encourues par le Fonds de 1971 en 2006 était approximativement de £621 000, dont quelque £276 000 concernaient le sinistre du *Pontoon 300*.

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

Fonds de 1992

Aucune contribution n'a été mise en recouvrement en 2006.

Le paiement des indemnités par le Fonds de 1992 en 2006 se chiffre à quelque £54 511 000, dont environ £42 millions se rapportaient au sinistre du *Prestige*, environ £9,4 millions au sinistre de l'*Erika* et environ £2 millions au sinistre du *Solar 1*.

Fonds complémentaire

Le Fonds complémentaire a versé des frais de gestion de £70 000 au Fonds de 1992 à titre de participation aux coûts de fonctionnement du Secrétariat commun. En ce qui concerne le Fonds complémentaire, aucune contribution n'a été mise en recouvrement en 2006.

Il n'y a eu aucun sinistre dont le Fonds complémentaire ait eu à connaître en 2006.

8.6 Placement des fonds

Politique en matière de placement

Conformément au Règlement financier des FIPOL, l'Administrateur est chargé du placement de toute somme dont il n'a pas besoin pour les opérations à court terme de chaque Fonds. Lorsqu'il effectue de tels placements, toutes les mesures nécessaires sont prises pour conserver suffisamment d'actifs liquides pour les opérations de chaque Fonds, éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et obtenir un rendement raisonnable sur les placements de chaque Organisation. Les placements sont effectués principalement en livres sterling. Les avoirs sont

placés dans des dépôts à terme. Ces placements peuvent être effectués auprès de banques et de sociétés de crédit immobilier qui remplissent certains critères quant à leur situation financière.

Placements

En 2006, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont effectué des placements auprès de plusieurs banques et d'une société de crédit immobilier. Au 31 décembre 2006, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à quelque £11,5 millions, et celui du Fonds de 1992 à £89,8 millions. Les intérêts perçus en 2006 sur les placements se sont élevés à £517 000 pour le Fonds de 1971, et à £4,6 millions pour le Fonds de 1992.

Organe consultatif sur les placements

Le Fonds de 1971, le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire disposent d'un Organe consultatif commun sur les placements composé de trois experts extérieurs dotés de connaissances spécifiques en matière de placement et chargés de donner des conseils d'ordre général à l'Administrateur sur ces questions. Les membres de cet organe sont élus par l'Assemblée du Fonds de 1992.

En 2006, l'Organe consultatif sur les placements a examiné les procédures pertinentes de suivi des placements et de gestion de la trésorerie. Il a également surveillé la réputation de solvabilité des institutions financières et mis systématiquement à jour la liste des établissements qui répondent aux critères des Fonds en matière de placement. L'Organe a en outre examiné périodiquement les exigences des Fonds en matière de placement et d'opérations sur devises et les cotations des placements de manière à garantir un rendement satisfaisant sans compromettre la sécurité des actifs des Fonds.

L'Organe consultatif sur les placements fait rapport chaque année aux organes directeurs.

8.7 Organe de contrôle de gestion

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

- a) analyser l'efficacité dont les Organisations font preuve en ce qui concerne les questions essentielles de l'établissement des rapports

financiers, des contrôles internes, des procédures opérationnelles et de la gestion des risques;

- b) faire mieux comprendre au sein des Organisations le rôle du contrôle de gestion, en améliorer l'efficacité et constituer le lieu de discussion où sont examinées les questions de contrôle interne, de procédures opérationnelles, y compris les questions soulevées dans le rapport du Commissaire aux comptes;
- c) discuter avec le Commissaire aux comptes de la nature et de l'étendue de chaque vérification à venir;
- d) examiner les états et les rapports financiers des Organisations;
- e) examiner tous les rapports pertinents du Commissaire aux comptes, y compris les rapports sur les états financiers des Organisations; et
- f) formuler les recommandations appropriées à l'intention des organes directeurs.

En 2006, l'Organe de contrôle de gestion a tenu des réunions avec des représentants du Commissaire aux comptes et reçu un rapport détaillé sur le travail et les constatations de celui-ci, qui ont tous été considérés comme satisfaisants. L'Organe de contrôle de gestion s'est félicité de ce que le champ couvert par l'examen de la vérification comptable soit approprié. Les contacts avec l'Organe consultatif sur les placements se sont poursuivis. L'Organe de contrôle de gestion a

recommandé que les organes directeurs approuvent les comptes pour l'exercice financier 2005.

Dans son rapport aux organes directeurs, l'Organe de contrôle de gestion a relevé que des progrès avaient été accomplis en ce qui concerne la soumission des rapports sur les hydrocarbures par les États, mais a réaffirmé son extrême préoccupation quant au fait qu'un certain nombre d'États Membres ne présentaient pas de rapport sur les hydrocarbures, conformément à leurs obligations contractuelles, car ces rapports sont indispensables pour que le système de contribution fonctionne de manière équitable (voir la section 9.1).

L'Organe de contrôle de gestion a continué de superviser la procédure de gestion des risques qui avait été établie par le Secrétariat et a constaté avec satisfaction les progrès qui avaient été réalisés.

En 2005, l'Organe de contrôle de gestion a effectué un examen des procédures de règlement des demandes d'indemnisation, afin d'être en mesure de se forger une opinion quant à leur efficacité. Le rapport sur cet examen a été présenté aux organes directeurs en octobre 2005. Suite à cet examen, l'Organe de contrôle de gestion a décidé qu'il serait utile de réaliser une étude pour établir le niveau de satisfaction des demandeurs. Un sinistre récent survenu en République de Corée a été retenu comme fondement du premier essai de questionnaire. L'Organe de contrôle de gestion entend présenter une analyse des résultats de ce questionnaire, ainsi que d'éventuelles recommandations pour le traitement des sinistres à venir, à une prochaine session de l'Assemblée du Fonds de 1992.

9 CONTRIBUTIONS

9.1 Le système de contributions

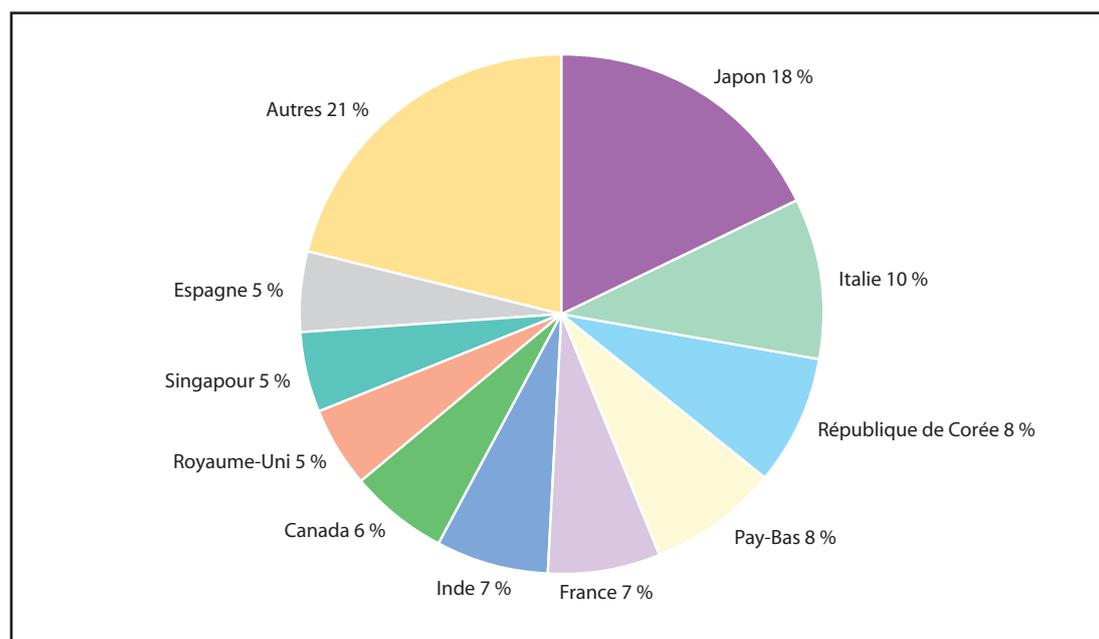
Assiette des contributions

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

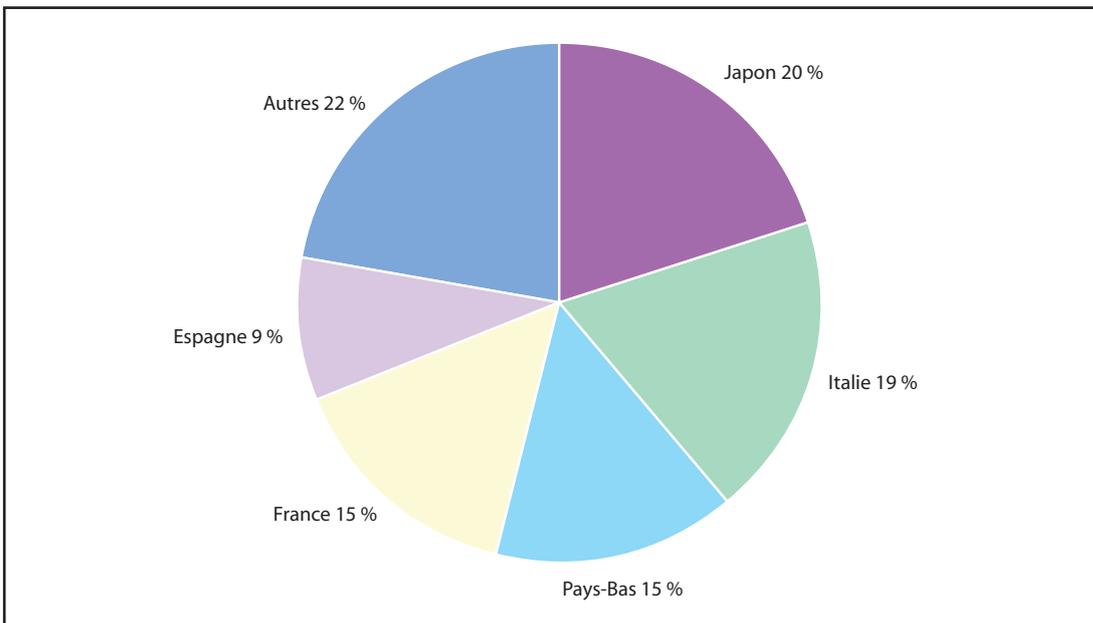
Toutefois, en ce qui concerne le Fonds complémentaire, aux fins des contributions, au moins un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution seront considérées comme ayant été reçues chaque année civile dans chaque État Membre de ce Fonds. Si la quantité totale d'hydrocarbures donnant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

d'hydrocarbures qui correspond à la différence entre 1 million de tonnes et la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution effectivement reçue.

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



Fonds de 1992: contributions de 2005 au fonds général



Fonds complémentaire: contributions de 2005 au fonds général

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

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

La question de la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures par certains États a de nouveau été examinée par les organes directeurs des trois Fonds aux sessions d'octobre 2006. À l'époque, un total de 31 États n'avaient toujours pas soumis de rapport sur les hydrocarbures ni pour le Fonds de 1971 ni pour le Fonds de 1992. Pour un certain nombre des États le retard portait sur plusieurs années. Dix États avaient un retard d'entre quatre et dix ans dans la soumission de leurs rapports. Douze États n'avaient soumis aucun rapport depuis qu'ils étaient devenus membres des Fonds. Néanmoins, le nombre total de rapports en retard avait diminué, passant de 111 en septembre 2005 à 93 en octobre 2006, soit une diminution de 16 %. On n'a pas enregistré de rapport en retard pour ce qui est du Fonds complémentaire.

Les organes directeurs ont observé que le fait qu'un certain nombre d'États Membres n'avaient pas soumis de rapports sur les hydrocarbures posait un

problème extrêmement préoccupant depuis plusieurs années et que la situation, malgré une légère amélioration par rapport aux années précédentes, restait très peu satisfaisante. Les organes directeurs se sont déclarés très préoccupés par le nombre d'États Membres qui ne s'étaient pas acquittés de leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures, car la soumission de ces rapports était essentielle au fonctionnement des FIPOL. L'Organe de contrôle de gestion a également déclaré qu'il était très préoccupé par la situation (voir la section 8.7).

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

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

La non-soumission des rapports sur les hydrocarbures constituant un problème récurrent tant pour le Fonds de 1971 que pour le Fonds

de 1992, il a été décidé lors de l'élaboration du Protocole portant création du Fonds complémentaire d'inclure dans ce Protocole des dispositions prévoyant que le versement d'indemnités au titre de dommages par pollution serait refusé temporairement ou de manière permanente dans les États qui ne s'acquitteraient pas de leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures. L'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé en mars 2005 que c'était à elle qu'il incomberait de déterminer s'il y avait lieu de refuser de verser des indemnités.

Mise en recouvrement des contributions

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

Facturation différée

Les trois Fonds appliquent un système de facturation différée en vertu duquel l'Assemblée ou le Conseil d'administration fixe le montant total des contributions à mettre en recouvrement pour une année civile donnée mais peut décider que seul un montant inférieur, à spécifier, doit être facturé pour paiement au 1er mars de l'année suivante, le reliquat ou une partie de ce reliquat étant facturé plus tard dans l'année, si nécessaire.

9.2 Mise en recouvrement de contributions/remboursements

Fonds de 1971

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

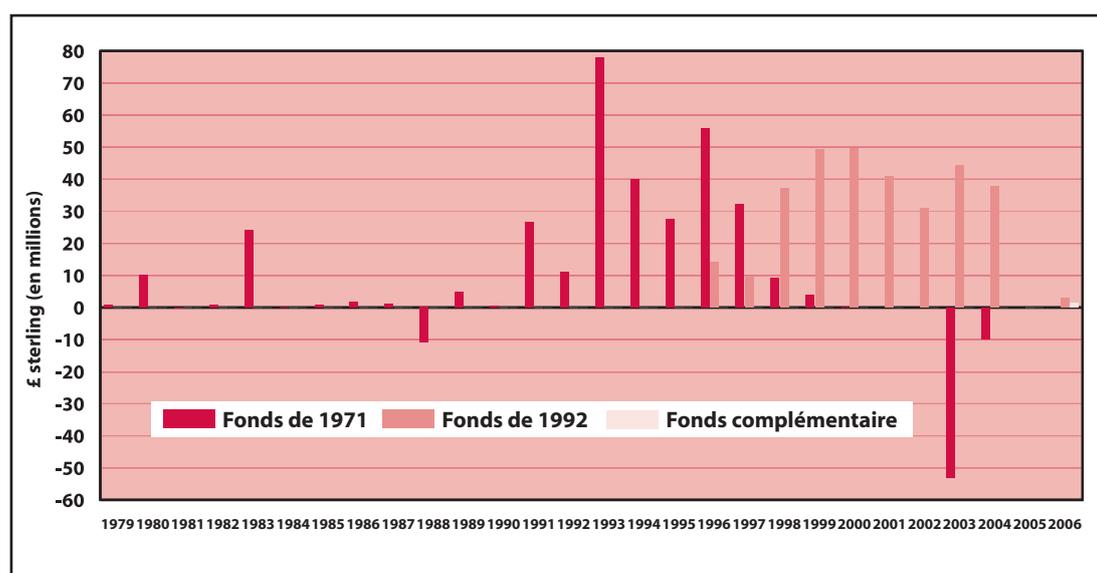
Contributions pour 2005 et 2006

En octobre 2005 et en octobre 2006, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contribution pour les trois fonds des grosses demandes d'indemnisation restants, à savoir ceux du *Vistabella*, du *Nissos Amorgos* et du *Pontoon 300*.

Fonds de 1992

Contributions pour 2005

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



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

CONTRIBUTIONS AUX FONDS DE 1971 ET DE 1992 POUR 2005 ET 2006

Organisation	Année des contributions	Décision de l'organe directeur	Fonds général/ Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total exigible £	Année de réception des hydro- carbures	Montant à percevoir par tonne £	
FONDS DE 1971	2005	octobre 2005	pas de contribution à mettre en recouvrement	0			
	2006	octobre 2006	pas de contribution à mettre en recouvrement	0			
FONDS DE 1992	2005	octobre 2005	pas de contribution à mettre en recouvrement	fonds général	0		
			mise en recouvrement différée (non facturée)	<i>Erika</i> , France	2 000 000	1998	0,0017919
				<i>Prestige</i> , Espagne	3 500 000	2001	0,0025770
	2006	octobre 2006	exigible au 1er mars 2007	fonds général	3 000 000	2005	0,0020156
FONDS COMPLÉ- MENTAIRE	2005	octobre 2005	pas de contribution à mettre en recouvrement	0			
	2006	octobre 2006	exigible au 1er mars 2007	fonds général	1 400 000	2005	0,0010889 (contributaires au Japon) 0,0020154 (autres contributaires)

contributions différées pour paiement au cours de la seconde moitié de 2006. En juin 2006, l'Administrateur a décidé qu'aucune contribution différée ne serait facturée.

Contributions pour 2006

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

Fonds complémentaire

Contributions pour 2005

L'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé de continuer de consentir au Fonds complémentaire des prêts, remboursables avec intérêt, pour couvrir ses dépenses administratives. L'Assemblée du Fonds complémentaire a donc décidé en octobre 2005 de remettre à l'automne 2006 le recouvrement des premières contributions au fonds général. Elle a également décidé que, puisqu'il ne s'était pas produit de sinistre amenant ou susceptible d'amener le Fonds à verser des indemnités, il n'était pas nécessaire de mettre en

recouvrement des contributions à un fonds des demandes d'indemnisation.

Contributions pour 2006

En octobre 2006, l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé de mettre en recouvrement des contributions au fonds général d'un montant de £1,4 million, exigibles au 1er mars 2007. Ce montant comprend un fonds de roulement de £1 million et une somme à rembourser au Fonds de 1992 au titre de paiements effectués par ce fonds pour le compte du Fonds complémentaire. Elle a également décidé que, puisqu'il ne s'était pas produit de sinistre amenant ou susceptible d'amener le Fonds à verser des indemnités, il n'était pas nécessaire de mettre en recouvrement des contributions à un fonds des demandes d'indemnisation.

Le Protocole portant création du Fonds complémentaire a introduit un mécanisme provisoire de plafonnement des contributions, tel qu'indiqué à la section 9.1. Les contributions au fonds général pour 2006 ont été plafonnées en ce qui concerne le Japon.

9.3 Variation des contributions au fil des ans

Le détail des contributions annuelles des FIPOL pour 2005 et 2006 figure dans le tableau à la

page précédente. Les versements effectués par le Fonds de 1971 et par le Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures varient considérablement d'une année à l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser aux Fonds a lui aussi varié d'une année à l'autre, comme le montre le graphique à la page 41.

Le total mis en recouvrement au fil des années est de £386 millions pour le Fonds de 1971, de £359 millions pour le Fonds de 1992 et de £1,4 million pour le Fonds complémentaire. Des remboursements pour un montant de £117 millions et de £42 millions ont été effectués respectivement aux contribuables du Fonds de 1971 et à ceux du Fonds de 1992. Des appels de contributions lancés par le Fonds de 1971 au fil des ans, £328 558 restaient impayés au 31 décembre 2006. Quant aux appels de contributions lancés par le Fonds de 1992 au fil des ans, £328 916 restaient impayés à cette même date. Les arriérés représentent donc respectivement 0,08 % et 0,09 % des montants nets mis en recouvrement. Les premières contributions au Fonds complémentaire mises en recouvrements, d'un montant de £1,4 million, ne seront exigibles que le 1er mars 2007.

10 STOPIA 2006 ET TOPIA 2006

10.1 Examen d'une éventuelle révision des Conventions de 1992

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

L'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné le rapport final du Groupe de travail à sa session d'octobre 2005. Étant donné que les opinions favorables à la révision des Conventions étaient en nombre insuffisant, l'Assemblée a décidé qu'il convenait de mettre fin aux activités du Groupe de travail et de retirer cette question de son ordre du jour. À cet égard, il convient de reporter au Rapport annuel de 2005 (section 7).

10.2 Élaboration des accords volontaires du secteur

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

L'International Group of P&I Clubs avait également soumis une autre proposition visant à créer un 'Accord de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes' (TOPIA) en vertu duquel les Clubs rembourseraient au Fonds complémentaire 50 % des sommes versées par celui-ci à titre d'indemnisation.

En octobre 2005, l'International Group a fait une nouvelle proposition selon laquelle, si la décision de réviser les Conventions devait être suspendue, les Clubs seraient disposés à élargir l'accord STOPIA, à tous les États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à appliquer l'accord TOPIA aux États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire.

À la session d'octobre 2005 de l'Assemblée, l'Administrateur a été chargé de collaborer avec l'International Group of P&I Clubs, agissant au nom du secteur des transports maritimes, et avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) avant que le système d'accords volontaires ne soit présenté pour examen à l'Assemblée, et d'apporter des avis techniques et administratifs en vue de consolider ce système et de s'assurer qu'il soit juridiquement applicable.

L'Administrateur a rencontré à diverses reprises, en décembre 2005 et janvier 2006, les représentants de l'International Group et de l'OCIMF pour discuter de la création d'un dispositif volontaire. L'International Group a traité les sujets concernés avec la Chambre internationale de la marine marchande (CIMM) et l'Association internationale des armateurs indépendants de pétroliers (INTERTANKO). À la suite de ces discussions, l'International Group a élaboré une version révisée de l'accord STOPIA, qui doit être désigné sous le nom d'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) et un deuxième accord, l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes (TOPIA 2006). La CIMM, INTERTANKO et l'OCIMF ont appuyé les textes de ces deux accords tels que présentés.

10.3 Aperçu des accords volontaires

STOPIA 2006

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

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

TOPIA 2006

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

Le Fonds complémentaire continue, en ce qui concerne les sinistres visés par l'accord

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

Examen de l'expérience acquise

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

Entrée en vigueur et fin des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006

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

10.4 Examen par les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire

À leurs sessions de février/mars 2006, les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds

complémentaire ont pris note des accords volontaires STOPIA 2006 et TOPIA 2006.

L'International Group a fait savoir à l'Assemblée du Fonds de 1992 que les clubs P&I étaient disposés à élargir l'application de l'accord STOPIA 2006, non seulement aux États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais aussi aux États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui n'étaient pas membres du Fonds. Toutefois, l'International Group s'interrogeait sur le fait de savoir si une telle extension était opportune. Lorsque l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné la question en février/mars 2006, il n'y a pas eu d'avis en faveur de cette extension de l'accord

STOPIA 2006, dont on avait le sentiment que cela dissuaderait les États de ratifier la Convention de 1992 portant création du Fonds.

10.5 Mise en œuvre des accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006

Des discussions ont eu lieu entre l'Administrateur et l'International Group of P&I Clubs au sujet des procédures nécessaires pour mettre en œuvre les dispositions relatives au remboursement, prévues dans les accords STOPIA 2006 et TOPIA 2006. Le texte d'une note relative à ces procédures a été approuvé par les Assemblées du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire en octobre 2006 (voir la section 5).

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

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

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

Au 31 décembre 2006, huit États (l'Angola, Chypre, la Fédération de Russie, le Maroc, Saint-Kitts-et-Nevis, le Samoa, la Slovénie et les Tonga) avaient adhéré à la Convention HNS. Étant donné que deux de ces États seulement possèdent chacun une flotte représentant au moins 2 millions d'unités de jauge brute (Chypre et la Fédération de Russie) et que deux États seulement (Chypre et la Slovénie) ont soumis des rapports sur les cargaisons donnant lieu à contribution, les conditions pour l'entrée en vigueur de la Convention HNS sont loin d'être réunies.

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

Le Secrétariat a également achevé l'élaboration d'un système de suivi des cargaisons donnant lieu à contribution en vertu de la Convention HNS, système qui comprend une base de données de toutes les substances répondant à la définition de substances nocives et potentiellement dangereuses (substances HNS, selon le sigle anglais). La version finale du système a été distribuée en août 2005 sous forme d'un CD-ROM contenant un logiciel à installer sur l'ordinateur personnel de l'utilisateur. Le Secrétariat a également mis au point un site web spécialement conçu pour ce système (www.hnscccc.org).

En octobre 2005, l'attention de l'Assemblée du Fonds de 1992 a été appelée sur le fait qu'une réglementation révisée relative à la prévention de la pollution marine par des navires transportant des hydrocarbures ou des produits chimiques avait été adoptée par le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI (MEPC) de l'OMI, en octobre 2004, et devrait entrer en vigueur le 1er janvier 2007. L'entrée en vigueur de cette réglementation révisée ôterait tout sens à la partie de la définition des substances HNS qui figure à l'alinéa a) ii) de l'article 1.5 de la Convention HNS, à compter de cette date, puisque l'appendice II de l'annexe II de la Convention MARPOL 73/78 auquel cette partie de la définition fait référence, aura cessé d'exister.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a donc estimé qu'il était essentiel, afin de faciliter l'entrée en vigueur de la Convention HNS, de régler cette question au plus vite et a chargé l'Administrateur de l'examiner avec le Secrétaire général de l'OMI dans le but de trouver une solution concrète et aussi pour tenter d'éviter que des problèmes semblables ne se reproduisent à l'avenir. À la suite de ces discussions, en février 2006, le Secrétaire général de l'OMI a envoyé une lettre circulaire pour apporter des éclaircissements sur la question et indiquer que des notes de bas de page explicatives seraient ajoutées dans les nouvelles publications de l'OMI, le cas échéant. Par ailleurs, à sa session d'avril 2006, le Comité juridique a adopté la résolution LEG.4(91) concernant ce sujet, qui renvoie les parties concernées aux dispositions correspondantes pertinentes de la nouvelle annexe II de la Convention MARPOL 73/78. À sa session

d'octobre 2006, notant qu'il apparaissait clairement que la réglementation révisée entrerait en vigueur le 1er janvier 2007, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a adopté une résolution analogue. La première Assemblée du Fonds HNS devrait adopter une résolution dans ce sens.

Pour faire suite au premier atelier tenu en juin 2005, le Secrétariat des FIPOL a organisé un deuxième atelier à Londres, les 25 et 26 mai 2006, afin d'aider les États à préparer la ratification de la Convention HNS. Ce deuxième atelier, consacré essentiellement aux aspects plus pratiques de la mise en œuvre de la Convention, s'est appuyé sur la version révisée du 'Manuel pour la mise en œuvre de la Convention HNS' qui avait été élaboré pour le premier atelier, tenu

en 2005. Le Manuel, ainsi que les présentations Powerpoint faites lors des deux ateliers, sont disponibles sur le site web dédié à la mise en œuvre de la Convention HNS.

En 2006, le Secrétariat a participé à plusieurs séminaires et manifestations analogues autour de la Convention HNS prévus à l'intention des États qui envisagent de ratifier la Convention. Il a également fait des présentations sur la Convention HNS dans le cadre de séminaires organisés par l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

Une brochure de quatre pages fournissant une introduction simple à la Convention HNS a été publiée en anglais, en espagnol et en français. Elle peut être obtenue auprès des FIPOL.



Un baril contenant une substance nocive et potentiellement dangereuse est échoué sur une plage de sable

12 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

12.1 Renseignements d'ordre général

Les organes directeurs des FIPOL ont conféré à l'Administrateur le pouvoir général de conclure le règlement des demandes d'indemnisation et de verser les indemnités convenues dans les cas où il apparaît probable que le montant total des indemnités à verser par le Fonds concerné ne dépassera pas 2,5 millions de DTS (£1,9 million). Pour les sinistres donnant lieu à des demandes d'un montant plus élevé, l'Administrateur doit, en principe, faire approuver le règlement par l'organe directeur du Fonds concerné (Conseil d'administration du Fonds de 1971, Comité exécutif du Fonds de 1992 ou Assemblée du Fonds complémentaire). Toutefois, les organes directeurs confèrent normalement à l'Administrateur le pouvoir très étendu de conclure le règlement des demandes d'indemnisation en l'habilitant à conclure des accords engageant le Fonds concerné pour toutes les demandes nées d'un sinistre particulier, sauf lorsqu'une demande donne lieu à une question de principe qui n'aurait jamais été tranchée par les organes directeurs. L'Administrateur est habilité, dans certaines circonstances et dans certaines limites, à effectuer des paiements provisoires avant le règlement d'une demande, lorsqu'il est nécessaire d'atténuer les trop grandes difficultés financières que peuvent connaître les victimes des sinistres de pollution. Ces procédures ont pour objet de diligenter l'indemnisation.

Des problèmes sont apparus concernant plusieurs sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont eu à connaître, dans le cadre desquels le montant total des demandes d'indemnisation dépassait ou risquait de dépasser le montant total disponible pour indemnisation. En vertu des Conventions portant création des Fonds, ceux-ci sont tenus de faire en sorte que tous les demandeurs soient traités de la même manière. Les Fonds doivent parvenir à un juste équilibre entre le fait qu'il importe d'indemniser les victimes aussi rapidement que possible et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement. Dans un certain nombre de cas, les Fonds ont donc dû limiter les paiements destinés aux victimes à un pourcentage du montant approuvé de leurs demandes (dits paiements 'au prorata'). Dans la plupart des cas, il a finalement été possible de relever le niveau des paiements à 100 % après avoir établi que le total des demandes recevables ne dépasserait pas le montant d'indemnisation disponible.

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

12.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation

Les FIPOL ne peuvent indemniser un demandeur que dans la mesure où la demande de ce dernier est accompagnée de pièces justificatives et répond aux critères de recevabilité énoncés dans la Convention portant création du Fonds applicable. À cet effet, les demandeurs sont tenus d'étayer leur demande en fournissant notes explicatives, factures, reçus et autres justificatifs.

Pour qu'elle soit admise par les Fonds, une demande doit correspondre à une dépense effective ou à un dommage effectivement subi et il faut qu'il y ait un lien de causalité entre la dépense engagée ou le préjudice subi et la contamination. Toute dépense engagée doit l'avoir été à des fins raisonnables.

Les FIPOL ont acquis une grande expérience en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation. Dans le cadre du règlement des demandes, ils ont mis au point un certain nombre de principes relatifs au sens de la définition du 'dommage par pollution', c'est-à-dire un 'dommage causé par une contamination'. En 1994, un groupe de travail créé par le Fonds de 1971 avait élaboré et codifié les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et des Conventions de 1992. Le rapport du Groupe de travail a été approuvé par l'Assemblée du Fonds de 1971. L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que ce rapport constituerait l'ossature de sa politique en matière de recevabilité des demandes.

Les Assemblées des trois Fonds ont estimé qu'il était indispensable d'adopter une interprétation uniforme de la définition du 'dommage par pollution' si l'on voulait que le régime d'indemnisation mis en place par les Conventions

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
<i>Antonio Gramsci</i>	Suède	1979	£9,2 millions
<i>Tanio</i>	France	1980	£18,7 millions
<i>Ondina</i>	République fédérale d'Allemagne	1982	£3 millions
<i>Thuntank 5</i>	Suède	1986	£2,4 millions
<i>Rio Orinoco</i>	Canada	1990	£6,2 millions
<i>Haven</i>	Italie	1991	£30,3 millions
<i>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£34,1 millions
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£45,7 millions
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7,2 millions
<i>Keumdong N°5</i>	République de Corée	1993	£11 millions
<i>Toyotaka Maru</i>	Japon	1994	£5,1 millions
<i>Sea Prince</i>	République de Corée	1995	£21,1 millions
<i>Yuil N°1</i>	République de Corée	1995	£15,9 millions
<i>Senyo Maru</i>	Japon	1995	£2,3 millions
<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	1996	£31,2 millions
<i>Nakhodka²</i>	Japon	1997	£49,6 millions
<i>Nissos Amorgos³</i>	Venezuela	1997	£11 millions
<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	1997	£8,2 millions

puisse fonctionner. La position des FIPOL sur ce point s'applique non seulement aux questions de principe concernant la recevabilité des demandes mais aussi, lorsque les demandes ne donnent lieu à aucune question de principe, à l'évaluation du préjudice ou dommage effectivement subi.

À sa session de mai 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1992, agissant pour le compte de l'Assemblée, a adopté une résolution relative à l'interprétation et à l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (résolution n° 8 du Fonds de 1992). La résolution rappelle qu'il est important, si l'on veut que le régime établi par les Conventions de 1992 fonctionne correctement et équitablement, que ces conventions soient mises en oeuvre et appliquées de manière uniforme dans tous les États qui y sont parties, et que les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures reçoivent un traitement identique dans tous ces États. La résolution souligne également qu'il est essentiel que les tribunaux des États Parties accordent l'intérêt qu'il convient aux décisions des organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 concernant l'interprétation et l'application des Conventions de 1992.

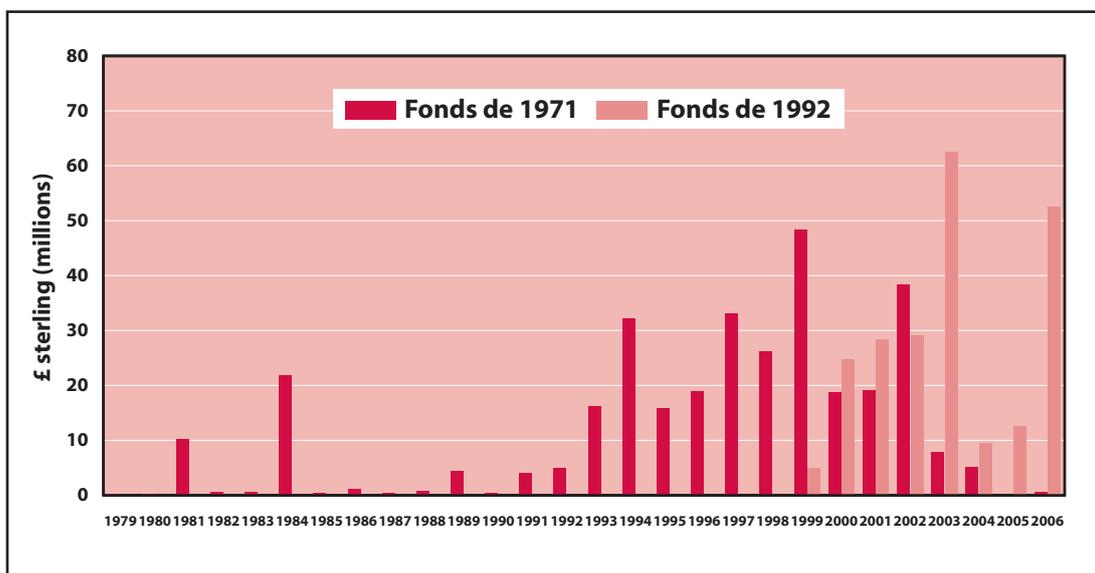
Les Fonds examinent chaque demande sur le fond, compte tenu des circonstances de l'espèce. S'il est vrai que des critères de recevabilité ont bien été adoptés, une certaine souplesse reste néanmoins de mise, ce qui permet aux Fonds de tenir compte d'éventuelles situations nouvelles et de nouveaux types de demandes. D'une manière générale, la démarche des Fonds est pragmatique, ce qui facilite les accords de règlement à l'amiable.

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont publié des manuels sur les demandes d'indemnisation dans lesquels on trouve une information d'ordre général sur la manière de présenter une demande et sur les critères généraux de recevabilité pour différents types de demandes. Une version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992, a été publiée en anglais, en espagnol et en français en avril 2005.

Le Fonds complémentaire n'est normalement pas appelé à intervenir directement dans le processus de traitement des demandes d'indemnisation. Le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992 précise que les critères selon lesquels les demandes d'indemnisation peuvent être prises en compte pour indemnisation par le Fonds complémentaire sont identiques à ceux du Fonds

² *Le fonds de 1992 a versé par ailleurs £61,1 millions à titre d'indemnisation pour le sinistre du Nakhodka.*

³ *Des demandes présentées par des tiers sont en suspens.*



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

de 1992. Eu égard aux dispositions du Protocole portant création du Fonds complémentaire et pour des raisons d'ordre pratique, l'Assemblée du Fonds complémentaire a décidé en mars 2005 qu'il était inutile que ce Fonds dispose de son propre manuel des demandes d'indemnisation.

Le Manuel des demandes d'indemnisation est disponible sur le site web des Fonds (www.iopcfund.org).

12.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 2006

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 2006, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 100 événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève à ce jour à £329 millions (US\$631 millions).

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

Le montant des indemnités réclamées au Fonds de 1971 a considérablement augmenté au fil des ans. Dans plusieurs affaires, le montant total des demandes soumises dépasse en effet largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans certains cas ont également été présentées des demandes qui, de l'avis du Fonds de 1971, ne relèvent pas de la définition des dommages par pollution énoncée dans les Conventions. De nombreuses autres demandes, tout en étant recevables dans leur principe, portent néanmoins sur des montants que le Fonds estime fortement exagérés. De ce fait, le Fonds de 1971 et des demandeurs sont engagés dans de longues procédures judiciaires concernant plusieurs sinistres.

Le Fonds de 1971 a effectué des versements de plus de £2 millions à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière à la suite des sinistres énumérés à la page 50.

Sinistres non encore réglés par le Fonds de 1971

Au 31 décembre 2006, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour huit sinistres intéressant le Fonds de 1971, survenus avant le 24 mai 2002, date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur. La situation à l'égard des

deux plus gros sinistres est résumée ci-dessous.

S'agissant du sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), des demandes ont été approuvées à ce jour pour un montant de US\$24,4 millions (£13 millions) et Bs 350 millions (£53 000). Toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement ont été intégralement payées. Des demandes correspondant à des montants importants ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux vénézuéliens.

Pour ce qui est du sinistre du *Pontoon 300* (Émirats arabes unis, 1998), toutes les demandes recevables ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de Dh 7,9 millions (£1,2 million). Le Fonds de 1971 a versé des indemnités à hauteur de £1 million, correspondant pour la plupart des demandes à 75 % des montants approuvés. En décembre 2006, le Fonds de 1971 a porté le niveau des paiements à 100 % des montants approuvés et les sommes dues seront versées début 2007.

12.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1992 entre 1996 et 2006

Depuis sa création en mai 1996 le Fonds de 1992 a eu à connaître de 31 sinistres. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à £224,6 millions (US\$439,6 millions).

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

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1992
<i>Nakhodka</i> ⁴	Japon	1997	£61,1 millions
<i>Erika</i>	France	1999	£75,9 millions
<i>Prestige</i>	Espagne	2002	£81,2 millions

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

Au 31 décembre 2006, on comptait cinq sinistres survenus avant 2006 et qui ont donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992, ou pourraient le faire à l'avenir, les plus gros sinistres étant ceux de l'*Erika* (France, 1999)

et du *Prestige* (Espagne, 2002). Ces deux sinistres ont fait naître des demandes d'indemnisation qui dépassent largement le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992.

Le Gouvernement français et la compagnie pétrolière française Total SA se sont engagés à ne faire valoir leurs demandes d'indemnisation au titre de l'*Erika* que si et pour autant que les autres demandeurs auront été intégralement indemnisés. Des indemnités d'un montant total de £84,5 millions ont été versées au titre de 5 665 demandes nées de ce sinistre.

Des demandes d'indemnisation concernant le sinistre du *Prestige* ont été déposées en Espagne pour des montants très élevés et, en France, pour des montants importants. Les autorités portugaises ont également présenté des demandes. Des indemnités ont été versées aux gouvernements espagnol et portugais à hauteur de £78,4 millions et £222 600 respectivement. D'autres indemnités pour un montant de £3,2 millions ont été versées à des demandeurs privés en Espagne et en France.

Sinistres survenus en 2006 relevant du Fonds de 1992

Au cours de l'année 2006, le Fonds de 1992 a eu à connaître d'un nouveau sinistre aux Philippines (le sinistre du *Solar 1*) et d'un nouveau sinistre au Japon (le sinistre du *Shosei Maru*), qui pourraient donner lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992.

Le sinistre du *Solar 1* a eu un important impact sur les petites entreprises de pêche et sur l'industrie aquacole ainsi que sur les petites entreprises du secteur du tourisme. Le montant des demandes recevables dépassera le montant de limitation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le sinistre relève de l'accord STOPIA 2006 (voir la section 10) et les indemnités versées par le Fonds seront remboursées par l'assureur P&I du propriétaire du navire jusqu'à hauteur de 20 millions de DTS (£15,4 millions). Le Shipowners' Club a informé le Fonds de 1992 qu'il avait néanmoins l'intention de se réserver le droit que lui octroie le paragraphe 3 de l'article III de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile de s'opposer à des demandes émanant de demandeurs dont la négligence pourrait avoir causé les dommages par pollution ou y avoir contribué et qu'il n'avait pas l'intention de

⁴ Comme indiqué ci-dessus, le Fonds de 1971 a versé par ailleurs £49,6 millions à titre d'indemnisation pour le sinistre du *Nakhodka*.

verser des indemnités pour des demandes présentées par des tiers lorsqu'il ressortait à l'évidence qu'il y avait eu négligence concurrente.

Il est entendu que les demandes émanant de ces tierces parties sont susceptibles de ne porter que sur les mesures de sauvegarde. Aux termes du paragraphe 3 de l'article 4 de la Convention portant création du Fonds de 1992, le Fonds serait cependant tenu de verser des indemnités pour toutes demandes soumises au titre de coûts raisonnables afférents à des mesures de sauvegarde prises par des tiers même lorsque la négligence de ces parties pourrait avoir causé les dommages par pollution ou y avoir contribué. Les indemnités

versées par le Fonds pour ce type de demande, ne seraient pas remboursées, au moins dans un premier temps, par le Shipowners' Club en application des termes de l'accord STOPIA 2006.

Le sinistre du *Shosei Maru* (Japon) a endommagé un certain nombre de navires et d'installations portuaires et a pollué des exploitations d'élevage d'algues marines. Ce sinistre ne relève pas de l'accord STOPIA 2006. Le montant total des demandes recevables pourrait dépasser le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il se peut donc que ce sinistre oblige le Fonds de 1992 à verser des indemnités.

13 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2006

Le Rapport donne dans cette section des renseignements sur les sinistres dont les FIPOL se sont occupés en 2006, retraçant l'évolution des différentes affaires au cours de l'année 2006 et indiquant la position adoptée par les organes directeurs à l'égard des demandes d'indemnisation. Il ne s'agit pas de rapporter intégralement les débats des organes directeurs. Ces débats sont repris dans les comptes rendus des décisions des réunions des organes directeurs, disponibles sur le site internet des FIPOL (www.iopcfund.org).

Le Fonds complémentaire n'a pas eu à connaître de sinistre en 2006.

Les montants des demandes ont été arrondis dans le Rapport. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 29 décembre 2006, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992, pour lesquelles les conversions ont été faites selon le taux de change applicable à la date de l'achat des devises.

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



Bateaux de pêche souillés d'hydrocarbures sur l'île de Guimaras (Philippines), après le sinistre du Solar 1

14 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

14.1 VISTABELLA

(Caraiïbes, 7 mars 1991)

Le sinistre

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

Le *Vistabella* n'était couvert par aucun club P&I; il avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité, mais cette dernière a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire était estimé à FF2 354 000 ou €359 000 (£242 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas répondu à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.

Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 a versé des indemnités s'élevant à FF8,2 millions ou €1,3 million (£890 000) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'indemnisation d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques, et aux autorités des îles Vierges britanniques.

Procédures judiciaires

Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire du *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de première instance de Basse-Terre (Guadeloupe), afin de se faire indemniser pour les opérations de nettoyage effectuées par la marine française. Le Fonds de 1971 est intervenu dans la procédure et a acquis par subrogation la créance du Gouvernement français, lequel s'est ensuite retiré de la procédure.

Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'engager une action directement contre l'assureur de ce dernier, et a accordé au Fonds le

droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français. L'assureur a interjeté appel de cette décision.

La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Selon elle, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre et la Convention s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur même si, dans ce cas particulier, le propriétaire du navire n'avait pas été obligé de contracter une assurance, puisque le navire transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac. L'affaire a été renvoyée devant le tribunal de première instance.

Dans un jugement rendu en mars 2000, le tribunal de première instance a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 une somme de FF8,2 millions ou €1,3 million (£890 000) plus les intérêts. L'assureur a interjeté appel de cette décision.

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

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

14.2 AEGEAN SEA

(Espagne, 3 décembre 1992)

Le sinistre

Par gros temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (57 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de brut, s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière est restée en grande partie intacte. Des sauveteurs travaillant à partir du littoral ont récupéré les hydrocarbures restés dans la section arrière. On ne connaît pas la

quantité déversée mais la majeure partie de la cargaison a été consumée par l'incendie ou s'est dispersée en mer. Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits, comme l'a été l'estuaire abrité de la Ría de Ferrol. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Ptas 48 187 millions (£195 millions) ont été soumises devant les tribunaux pénal et civil. De nombreuses demandes ont été réglées à l'amiable, mais beaucoup de demandeurs ont poursuivi leur action en justice.

Procédure pénale

Une procédure pénale a été engagée auprès du tribunal pénal de première instance de La Corogne à l'encontre du capitaine de l'*Aegean Sea* et du pilote chargé de faire entrer le navire dans le port. Le tribunal a examiné non seulement les aspects pénaux de l'affaire mais aussi les demandes d'indemnisation qui avaient été présentées dans le cadre de la procédure pénale à l'encontre du propriétaire du navire, du capitaine, de l'assureur du propriétaire du navire (United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (le UK Club)), du Fonds de 1971, du propriétaire de la cargaison se trouvant à bord de l'*Aegean Sea* et du pilote.

Dans un jugement rendu en avril 1996, le tribunal pénal a déclaré que le capitaine et le pilote étaient tous deux coupables de négligence criminelle. Chacun a été condamné à une amende de Ptas 300 000 (£1 215). Le capitaine, le pilote et l'État espagnol ont fait appel du jugement mais, en juin 1997, la cour d'appel a confirmé le jugement.

Accord de règlement global

En juin 2001, le Conseil d'administration a autorisé l'Administrateur à conclure et signer au nom du Fonds de 1971 un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club, sur le règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, à condition que ledit accord contienne certains éléments. En juillet 2001, l'Administrateur a adressé une offre officielle aux fins d'un accord de ce type. Selon cette offre, la conclusion de l'accord dépendait du retrait par les demandeurs des actions en justice

qu'ils avaient intentées, représentant au moins 90 % du montant total revendiqué en justice.

Le 17 octobre 2002, le Parlement espagnol a adopté un décret-loi royal ('Decreto-Ley') autorisant le Ministre des finances à signer au nom du Gouvernement espagnol un accord entre l'Espagne, le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. Ce décret-loi autorisait en outre le Gouvernement espagnol à conclure des accords de règlement à l'amiable avec les demandeurs en échange du retrait des actions en justice de ceux-ci. Au 30 octobre 2002, le Gouvernement espagnol avait conclu avec les demandeurs un accord de règlement représentant plus de 90 % du principal des pertes ou dommages revendiqués. Les conditions énoncées dans l'offre du Fonds de 1971 étaient donc remplies.

Le 30 octobre 2002, un accord a été conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club, aux termes duquel le montant total dû aux victimes par le propriétaire de l'*Aegean Sea*, le UK Club et le Fonds de 1971 en raison de la répartition des responsabilités telle que décidée par la cour d'appel de La Corogne s'élevait à Ptas 9 milliards (£36 millions). Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'est engagé à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur condamnant le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités du fait du sinistre.

Le 1er novembre 2002, en application de cet accord, le Fonds de 1971 a payé au Gouvernement espagnol un montant de €38 386 172 correspondant à Ptas 6 386 921 613 (£24,4 millions).

Faits récents

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

engagé à indemniser toutes les victimes du sinistre ayant des demandes en souffrance et où cet engagement avait été approuvé par un décret-loi royal.

En octobre et en décembre 2005, le tribunal a prononcé des jugements sur trois de ces demandes. Dans ses jugements, le tribunal rejetait les arguments du Fonds de 1971 au motif que le décret-loi royal ne déchargeait pas le Fonds de 1971 de ses responsabilités à l'égard des victimes, dans la mesure où il se rapportait à un contrat conclu entre le Fonds de 1971 et l'État espagnol. Le tribunal a également considéré que l'État espagnol n'avait pas été autorisé par les victimes à conclure un accord au sujet des demandes qu'ils avaient formées auprès de tiers. Le tribunal a considéré que le gouvernement et le Fonds étaient conjointement responsables à l'égard des demandeurs mais il a octroyé des sommes nettement inférieures à celles qui avaient été demandées. Toutes les parties ont fait appel de ces jugements. En juillet 2006, le tribunal a ordonné l'exécution provisoire du jugement rendu en ce qui concerne l'un des demandeurs.

En septembre 2006, la cour d'appel de La Corogne a rendu un jugement concernant l'une des demandes susmentionnées, dans lequel elle réduisait le montant accordé par le tribunal de première instance. Le demandeur a interjeté appel auprès de la Cour suprême. Ni le Gouvernement espagnol ni le Fonds n'ont fait appel de ce nouveau jugement.

En octobre et en novembre 2006, le tribunal de première instance de La Corogne a rendu des jugements concernant deux des autres demandes, essentiellement selon les mêmes conditions que pour les trois demandes mentionnées ci-dessus, et a octroyé des montants inférieurs à ceux qui avaient été demandés. Le Gouvernement espagnol, le Fonds de 1971 et l'un des demandeurs ont fait appel de ces jugements.

La demande restante demeure en instance.

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

14.3 BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire a fini par se fracturer, déversant la cargaison et les soutes dans la mer. Sous l'action des intempéries, la plupart des hydrocarbures déversés se sont dispersés naturellement et le rivage n'a guère été touché. Des vents forts ont cependant rabattu des embruns d'hydrocarbures sur des terres agricoles et des maisons situées à proximité du littoral. Le Gouvernement du Royaume-Uni a imposé une zone d'interdiction de pêche dans un secteur situé le long de la côte occidentale des îles Shetland, qui avait été touchée par les hydrocarbures, en vue d'interdire la capture, la récolte et la vente de toutes espèces de poissons, de mollusques et de crustacés en provenance de cette zone.

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes, sauf une, ont fait l'objet d'un accord de règlement; le montant total des indemnités versées s'est élevé à £51,9 millions environ, dont le Fonds de 1971 a payé £45,7 millions et l'assureur du propriétaire du navire, Assuranceforeningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millions.

La seule demande restante, présentée par Shetland Sea Farms Ltd, une société installée dans les îles Shetland, avait trait à un contrat d'achat de smolts provenant d'une société située sur le continent. En 1995, le Comité exécutif a estimé que, pour évaluer la demande, il fallait tenir compte de tout avantage dont d'autres sociétés du groupe auraient pu bénéficier. Les tentatives d'accords de règlement à l'amiable ont échoué.

Action en justice intentée par Shetland Sea Farms Ltd

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

Le tribunal de première instance a rendu sa décision en juillet 2001. Après audition des témoins, il a décidé que les représentants du demandeur avaient sciemment fourni des copies de fausses lettres à l'appui de la demande

d'indemnisation de Shetland Sea Farms. Le tribunal a soutenu que ces documents avaient été présentés dans l'intention de tromper le Bureau des demandes d'indemnisation mis en place par le Fonds de 1971 et le Skuld Club en faisant croire que les prétendus engagements contractuels de Shetland Sea Farms étaient fondés sur une correspondance fixant les modalités des contrats. De plus, le tribunal a soutenu qu'ils l'avaient fait dans le cadre d'un plan visant à soumettre une importante demande d'indemnisation.

Le tribunal a ensuite examiné la question de savoir si, à cause de cela, il convenait de rejeter la demande sans autre forme de procès. Reconnaissant qu'il avait en effet toute l'autorité voulue pour rejeter une demande lorsqu'une partie se rendait coupable d'emploi abusif de moyens de procédure, le tribunal a cependant déclaré qu'il s'agissait d'un pouvoir drastique. Il a toutefois décidé que, comme la société Shetland Sea Farms n'allait plus fonder sa demande sur de fausses lettres, il faudrait lui donner la possibilité de présenter une nouvelle argumentation ne reposant pas sur ce moyen, et que le refus d'une version révisée de la demande constituerait une sanction excessive.

Le tribunal a décidé qu'il convenait de poursuivre l'affaire dans le cadre d'une audience limitée à la question de savoir si Shetland Sea Farms était en mesure de prouver qu'un contrat avait été conclu avant le sinistre du *Braer* en vue de la fourniture de smolts à Shetland Sea Farms sans référence à de fausses lettres et factures. Des audiences ont eu lieu en avril et en septembre 2002. Le tribunal a rendu sa décision en mai 2003. Il n'a pas accepté l'élément de preuve de Shetland Sea Farms selon lequel un contrat avait été établi pour la fourniture de smolts qui obligeait la société à payer, indépendamment des fausses lettres. Le tribunal a considéré que cet élément de preuve révélait que la direction de la société avait participé à un plan frauduleux, et a renvoyé l'affaire au Procureur général écossais pour qu'il détermine s'il y avait lieu d'engager une action au pénal à l'encontre de trois des témoins de Shetland Sea Farms. Néanmoins, le tribunal a autorisé la poursuite de la procédure, la limitant à une réclamation fondée sur une perte de profits de Shetland Sea Farms dans la mesure où cette société pouvait établir le nombre probable de smolts qui auraient été introduits aux Shetland s'il n'y avait pas eu le sinistre du *Braer*.

Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette partie de la décision du tribunal au motif que la revendication d'une perte de profits reposait sur le nombre et le coût des smolts tels qu'indiqués dans la demande fondée sur les prétendus contrats dont il avait été déterminé qu'ils étaient faux.

En janvier 2005, la cour d'appel a prononcé un jugement confirmant la décision du tribunal de première instance. En conséquence et bien que Shetland Sea Farms ne puisse se prévaloir de l'existence d'un prétendu contrat, la société pouvait poursuivre la procédure en fondant sa réclamation sur le fait que, même en l'absence de contrat préexistant, elle aurait acheté, élevé et vendu des smolts dont elle aurait tiré des bénéfices. Le demandeur n'a pas encore chiffré la demande d'indemnisation conformément aux critères fixés par le tribunal.

Au vu de la conduite de Shetland Sea Farms, en juillet 2006, la cour d'appel a rendu une ordonnance provisoire contre cette société, l'enjoignant de payer au propriétaire du navire, au Skuld Club et au Fonds la majeure partie des dépenses engagées en rapport avec la procédure judiciaire. La cour a indiqué qu'elle autoriserait Shetland Sea Farms à poursuivre la procédure à condition qu'elle rembourse ces dépenses. Au 31 décembre 2006, ces dépenses n'avaient toujours pas été remboursées.

À la suite de la décision de la cour, des discussions se sont tenues entre Shetland Sea Farms, le Skuld Club et le Fonds de 1971, qui indiquent que la demande d'indemnisation devrait probablement être retirée.

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

14.4 ILIAD

(Grèce, 9 octobre 1993)

Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce) et quelque 300 tonnes de brut léger syrien se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et les hydrocarbures déversés ont été assez rapidement nettoyés.

En mars 1994, l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Dr 1 497 millions, soit €4,4 millions (£3 millions), auprès du tribunal compétent, en déposant une garantie bancaire.

Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées dans le cadre de la procédure en limitation pour un total de Dr 3 071 millions, soit €9 millions (€6 millions), plus un montant de Dr 378 millions, soit €1,1 million (£740 000), au titre du préjudice moral.

En mars 1994, le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Le liquidateur ayant tardé anormalement à rendre son rapport au tribunal, les demandeurs ont déposé officiellement une plainte à son encontre pour manquement au devoir. Une enquête officielle a été ouverte et le Procureur général a enjoint le liquidateur de s'expliquer sur les délais de soumission du rapport.

Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 pour faire en sorte que ne soient forclos ni leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire ni leur droit à la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le tribunal de première instance examinera l'affaire en février 2008.

Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande porte sur une somme de Dr 1 044 millions, soit €3 millions (£2 millions), a lui aussi interrompu la période de prescription en intentant une action contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le liquidateur a rendu son rapport au tribunal en mars 2006, dans lequel il a évalué les 527 demandes à €2 125 755 (£1,4 million), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire du navire. Toutefois, 446 de ces demandeurs, dont le propriétaire du navire et son assureur, ont fait opposition au rapport. Le Fonds a également présenté des conclusions au tribunal concernant le rapport, dans lesquelles il aborde les

critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans ses conclusions, le Fonds a réservé tous les droits découlant de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir l'article concernant la prescription, vis-à-vis de tous les demandeurs autres que le propriétaire du navire, son assureur et le propriétaire de l'installation piscicole.

La prochaine audience dans le cadre de la procédure en limitation aura lieu à la cour d'appel le 15 mars 2007.

14.5 KRITI SEA

(Grèce, 9 août 1996)

Alors qu'il procédait au déchargement d'hydrocarbures dans un terminal pétrolier du port d'Agioi Theodori (Grèce), à quelque 22 milles nautiques à l'ouest du Pirée, le navire-citerne grec *Kriti Sea* (62 678 tjb) a déversé entre 20 et 50 tonnes de brut léger d'Arabie. Des côtes rocheuses et des plages ont été polluées; sept installations piscicoles ont été touchées et les coques de bateaux de plaisance et d'embarcations de pêche de la zone ont été souillées.

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

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

La cour d'appel examinera l'affaire en mai 2007.

Le montant total des demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement et des sommes réclamées dans le cadre des affaires en instance reste en deçà du niveau auquel le Fonds de 1971 serait appelé à verser des indemnités ou à effectuer une prise en charge financière.

14.6 NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 février 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait quelque 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela le 28 février 1997. Selon les autorités vénézuéliennes, le navire se serait en fait échoué en dehors du canal proprement dit. On estime à 3 600 tonnes la quantité de brut déversée.

Le sinistre a donné lieu à des procédures juridiques auprès d'un tribunal pénal de Cabimas, de tribunaux civils à Caracas et à Maracaibo, de la cour d'appel de Maracaibo et de la Cour suprême. Un certain nombre de demandes ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable et les actions en justice correspondantes ont été retirées.

Procédure pénale

Une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine. Dans sa défense devant le tribunal pénal de Cabimas, celui-ci a maintenu que les dommages étaient en très grande partie dus aux défauts du chenal de navigation du lac de Maracaibo imputables à la République du Venezuela.

Dans un jugement prononcé en mai 2000, le tribunal pénal a rejeté les arguments du capitaine, déclarant celui-ci responsable du dommage dû au sinistre et le condamnant à un an et quatre mois de prison. Le capitaine a fait appel du jugement devant la cour d'appel de Maracaibo.

En septembre 2000, la cour d'appel a décidé de ne pas examiner l'appel et a ordonné au tribunal pénal de Cabimas d'adresser le dossier à la Cour suprême puisque celle-ci examinait une demande d'*avocamiento*⁵ présentée par le syndicat de pêcheurs FETRAPESCA, la décision de la cour

d'appel semblant laisser entendre que le jugement du tribunal de première instance était nul et non avenu.

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

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

Demandes d'indemnisation soumises aux tribunaux

La situation en ce qui concerne les demandes d'indemnisation importantes en instance devant les tribunaux vénézuéliens est présentée à la page suivante.

Demandes présentées par la République du Venezuela

La République du Venezuela a présenté une demande d'indemnisation de US\$60 250 396 (£31 millions) au titre de dommages à l'environnement contre le capitaine, le propriétaire du navire et son assureur, Assurancéföreningen Gard (Gard Club), devant le tribunal pénal de Cabimas. Le Fonds de 1971 a été informé de l'action pénale et est intervenu dans la procédure en présentant des conclusions.

La République du Venezuela a également présenté une demande d'indemnisation de US\$60 250 396 (£31 millions) au titre de dommages à l'environnement contre le propriétaire du navire, le capitaine du *Nissos Amorgos* et le Gard Club devant le tribunal civil de Caracas. Le Fonds de 1971 n'a pas été informé de la procédure civile.

À sa session de juillet 2003, le Conseil d'administration a réaffirmé la position du Fonds de 1971, selon laquelle les éléments des demandes

⁵ *En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence, 'avocamiento', et statuer sur le fond. De telles circonstances exceptionnelles sont définies comme étant des circonstances qui affectent directement l'intérêt public et l'ordre social' ou dans lesquelles il est nécessaire de remettre de l'ordre dans la procédure judiciaire en raison de l'extrême importance de l'affaire. Lorsque la demande d' 'avocamiento' est accordée, la Cour suprême agit comme tribunal de première instance et son jugement est sans appel.*

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

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

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

Les droits à indemnisation prévus par l'article 4 et à la prise en charge financière visée à l'article 5 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles, ou de notification faite conformément à l'article 7, paragraphe 6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement ayant causé le dommage.

La République du Venezuela a intenté des actions en justice devant les tribunaux civils et pénaux à

l'encontre du propriétaire du navire et du Gard Club, et non à l'encontre du Fonds de 1971. Le Fonds n'était donc pas défendeur dans ces actions, et bien qu'il soit intervenu dans la procédure engagée devant le tribunal pénal de Cabimas, ces actions n'auraient pas pu aboutir à un jugement à son encontre. Comme indiqué ci-dessus, aux termes de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, pour empêcher qu'une demande d'indemnisation ne soit frappée de prescription envers le Fonds de 1971, une action en justice doit être intentée contre celui-ci dans les six ans à compter de la date de l'événement. Aucune action en justice contre le Fonds de 1971 n'avait été intentée par la République du Venezuela dans le délai de six ans venu à expiration en février 2003. Le Conseil d'administration, à sa session d'octobre 2005, a fait sienne l'opinion de l'Administrateur selon laquelle les demandes formées par la République du Venezuela étaient donc frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Demandes présentées par les entreprises de transformation de poisson

Trois entreprises de transformation de poisson ont présenté devant la Cour suprême des demandes d'indemnisation s'élevant au total à US\$30 millions (£15 millions), contre le Fonds de 1971 et l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). Dans ce cas, la Cour suprême agirait en tant que tribunal de première et de dernière instance ('avocamiento'). À sa session de juillet 2003, le Conseil d'administration a noté qu'aucune pièce justificative n'avait été fournie à l'appui des demandes d'indemnisation et qu'il fallait par conséquent considérer ces demandes comme étant irrecevables.

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

'Avocamiento'

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

Montant maximum disponible à titre d'indemnisation

Immédiatement après le sinistre, le *Nissos Amorgos* a été saisi, conformément à une ordonnance rendue par le tribunal pénal de première instance de Cabimas. Le propriétaire du navire a offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£530 000), correspondant au montant de limitation applicable au *Nissos Amorgos* aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le tribunal de Cabimas a ordonné de lever la saisie du navire le 27 juin 1997.

Le 27 juin 1997, le tribunal de Cabimas a rendu une ordonnance qui disposait que le montant maximum payable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de DTS, correspondait à Bs39 738 millions, soit US\$83 221 800 (£43 millions).

Niveau des paiements

Au vu de l'incertitude quant au montant total des

demandes nées de ce sinistre, le Comité exécutif puis le Conseil d'administration ont décidé de limiter les paiements à un pourcentage des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

À la session du Conseil d'administration tenue en mai 2004, la délégation vénézuélienne a déclaré que la République du Venezuela avait proposé d'être indemnisée 'en dernière position' et en fonction du montant d'indemnisation disponible au Fonds. Le Conseil a noté que le Vice-Ministre des affaires étrangères avait déclaré, dans une lettre à l'Administrateur, que la République du Venezuela avait accepté que les demandes qu'elle avait formulées soient traitées une fois que le Fonds aurait totalement indemnisé les demandeurs légalement reconnus, dans les limites du montant maximum disponible fixé par les Conventions.

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

Une lettre du Ministre des affaires étrangères du Venezuela, reçue le 13 août 2004, contenait, de l'avis de l'Administrateur, les assurances nécessaires. De ce fait, l'Administrateur a décidé de relever le niveau des paiements à 100 %.

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

Les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement sont résumées dans le tableau figurant au verso.

Faits récents

À la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration, la délégation vénézuélienne,

Demandeur	Catégorie	Montant du règlement (Bs)	Montant du règlement (US\$)
Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Nettoyage		US\$8 364 223
ICLAM ⁶	Mesures de sauvegarde	Bs61 075 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		US\$16 033 389
Autres demandes ⁷	Dommages aux biens et manque à gagner	Bs289 000 000	
Total		Bs350 075 468 (£53 000)	US\$24 397 612 (£13 millions)

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

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

En juin 2006, s'est tenue à Londres une réunion entre le Gouvernement vénézuélien et le Fonds de 1971. Le Fonds a alors été informé que les autorités vénézuéliennes avaient bien progressé

dans leurs discussions internes et qu'auraient lieu dans un proche avenir au Venezuela des réunions entre les cinq ministères concernés ainsi qu'avec des représentants des demandeurs privés. Le Gouvernement vénézuélien a déclaré qu'il informerait le Fonds de 1971 des conclusions de ces réunions. Lors de discussions avec le Gouvernement vénézuélien en septembre 2006, le Fonds de 1971 a été informé qu'une réunion avait eu lieu à Caracas en août 2006. Le Fonds de 1971 et le Gard Club ont participé à une réunion au Venezuela début octobre 2006, mais aucun progrès n'a été réalisé.

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

À sa session de mai 2004, le Conseil d'administration s'est penché sur la question de savoir si le Fonds de 1971 devait entreprendre une action récursoire contre l'INC, l'organisme chargé de l'entretien du chenal de navigation du lac de Maracaibo. La discussion était basée sur un document présenté par l'Administrateur. En conclusion, l'Administrateur a tenu compte plus particulièrement des principaux facteurs suivants:

- certaines faits militaient en faveur d'une explication du sinistre fondée sur les défauts du chenal et d'autres faits confortaient l'opinion selon laquelle l'échouement avait été dû à une négligence à bord du navire;
- il incomberait au Fonds de 1971 d'assumer la charge de la preuve et d'établir que ce sont les défauts du chenal qui avaient causé ou contribué à causer le sinistre;

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

⁷ Intégralement honorées par l'assureur du propriétaire du navire, à l'exception de la demande présentée par *Corpozulia*, un office du tourisme de la République du Venezuela.

- c) il existait un élément de risque dans toute procédure et en l'occurrence les éléments d'appréciation contradictoires signalés plus haut faisaient qu'il était difficile de prévoir l'issue;
- d) un cas très proche avait été examiné dans le cadre d'un arbitrage à New York et les arbitres avaient conclu que l'échouement était uniquement dû à une erreur de navigation; et
- e) un tribunal pénal vénézuélien avait imputé au capitaine du *Nissos Amorgos* la responsabilité du sinistre même si ce jugement faisait l'objet d'un appel⁸.

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

Dans son résumé du débat qui s'était déroulé à la session du Conseil de mai 2004, le Président a déclaré qu'il était important de dégager un large consensus en ce qui concernait la décision de ne pas entreprendre d'action récursoire contre l'INC et que, puisqu'une légère majorité des délégations qui s'étaient exprimées s'étaient déclarées favorables au report de la décision et que même certaines des délégations qui appuyaient la proposition de l'Administrateur avaient été très hésitantes, un tel consensus n'existait pas. Le Conseil d'administration a décidé que le Fonds de 1971 devrait remettre à plus tard la décision d'entreprendre ou non une action récursoire contre l'INC.

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

14.7 PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 mai 1997)

Le sinistre

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

Actions en justice

Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 3,6 millions de DTS (£2,8 millions). Le propriétaire du navire a fourni une garantie bancaire du Banco Venezolano de Crédito (BVC) d'un montant de Bs2 844 millions (£430 000).

En juin 1997, un syndicat local de pêcheurs, le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda, a présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* pour un montant estimé à US\$20 millions (£10 millions).

En juin 1997, un autre syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande au tribunal pénal à l'encontre du capitaine et du propriétaire du *Plate Princess* au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, réclamant un montant estimatif de US\$10 060 par bateau (£5 000), soit un montant total de US\$17 millions (£8,7 millions). Cette demande était présentée au titre des dommages qui auraient été causés aux bateaux et aux filets de pêche, ainsi que du manque à gagner. FETRAPESCA a également présenté au tribunal civil de Caracas une demande d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* d'un montant estimé à US\$10 millions (£5 millions), au titre du manque à gagner enregistré par les pêcheurs.

Le Fonds de 1971 n'a été notifié d'aucune des actions en justice.

Dispositions en matière de prescription contenues dans la Convention de 1971 portant création du Fonds

Pour éviter qu'une demande ne devienne forclose, le demandeur doit, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, soit intenter une

⁸ Comme mentionné ci-dessus, il a été mis fin aux procédures pénales au motif que l'action contre le capitaine était frappée de forclusion.

action en justice contre le Fonds de 1971 soit notifier au Fonds une action contre le propriétaire et/ou son assureur, comme le prévoit l'article 7.6 de la Convention (première phrase de l'article 6.1). Même lorsque le demandeur a notifié au Fonds de 1971 une action contre le propriétaire et/ou son assureur dans le délai ainsi défini, la demande est prescrite à moins qu'il n'ait intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 dans un délai de six ans après la date du sinistre (deuxième phrase de l'article 6.1).

Examen de la question à la session d'octobre 2005 du Conseil d'administration

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

Notification au Fonds de 1971

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

Examen de la question à la session de février/mars 2006 du Conseil d'administration

À la session de février/mars 2006 du Conseil d'administration, l'Administrateur a présenté un document dans lequel il déclarait:

Les demandes d'indemnisation contre le capitaine et le propriétaire du navire ont été présentées devant les tribunaux vénézuéliens en juin 1997. Le Fonds de 1971 n'a pas été désigné en tant que défendeur dans ces actions. Le Fonds de 1971 n'a pas été informé de l'action contre le propriétaire du navire avant le 31 octobre 2005, soit près de sept ans

et demi après la date à laquelle le dommage est survenu. Étant donné que le Fonds n'a pas été informé des demandes d'indemnisation formées contre le propriétaire du navire dans les trois ans qui ont suivi la date à laquelle le dommage est survenu, l'Administrateur pense que ces demandes sont prescrites en vertu de la première phrase de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Elles le sont également, d'après lui, en vertu de la deuxième phrase de cet article, étant donné qu'aucune action en justice n'a été intentée contre le Fonds dans un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit l'événement.

L'Administrateur a examiné le jugement de la Cour suprême auquel la délégation vénézuélienne s'était reportée à la session d'octobre 2005 du Conseil, et a observé que le jugement en question concerne une action intentée par le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda contre BVC, la banque qui a délivré la garantie fournie par le propriétaire du navire en relation avec le sinistre. Le jugement a été prononcé sur la question de savoir s'il convenait de restituer à BVC la garantie que cette banque avait fournie. L'Administrateur estime que le jugement n'a aucun lien avec le Fonds de 1971, puisqu'il concerne une action complètement différente de celles intentées par les syndicats de pêcheurs à l'encontre du propriétaire du navire.

À cette session, la délégation vénézuélienne a indiqué qu'elle ne partageait pas le point de vue de l'Administrateur selon lequel la demande d'indemnisation formée par les pêcheurs était frappée de prescription, car l'action en justice avait été engagée contre le propriétaire du navire dans les délais fixés aux articles 6 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Cette délégation a aussi déclaré que l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds se reportait directement à l'article 7.6 de cette même convention, qui disposait qu'une action en réparation devait avoir été intentée contre le

propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ou que le Fonds de 1971 devait avoir été informé d'une telle action. La délégation a en outre indiqué qu'il n'était pas nécessaire que les deux conditions soient remplies; il suffisait de satisfaire à une seule.

La délégation vénézuélienne a fait valoir que toute décision de la Cour s'imposait au Fonds de 1971 et que ce dernier disposait du temps nécessaire pour présenter ses arguments devant les tribunaux, puisque les conclusions de la défense n'avaient pas encore été soumises. La délégation a invité le Conseil d'administration à donner instruction à l'Administrateur d'intervenir dans la procédure, d'examiner les demandes d'indemnisation qui avaient été présentées et de verser les indemnités dues aux victimes.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur de prendre les dispositions nécessaires pour défendre la position du Fonds de 1971 s'agissant de la question de la prescription devant les tribunaux vénézuéliens.

Examen de la question à la session de mai 2006 du Conseil d'administration

Dans un document présenté au Conseil d'administration à sa session de mai 2006, l'Administrateur a déclaré que, s'il reconnaissait que la décision finale s'agissant de savoir si les demandes étaient frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971 relevait de la compétence des tribunaux vénézuéliens, il ne partageait pas l'analyse de la délégation vénézuélienne quant aux dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Dans ce document, l'Administrateur a indiqué que les dispositions relatives à la prescription étaient toujours difficiles à mettre en application car les demandeurs perdaient leurs droits à obtenir réparation si ces dispositions n'étaient pas respectées, mais que les organes directeurs du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 avaient décidé que les dispositions relatives à la prescription figurant dans les Conventions devaient être rigoureusement respectées. L'Administrateur a également déclaré que le Fonds de 1971 n'avait pas été informé de l'action contre le propriétaire du navire selon les modalités requises par le règlement du tribunal saisi et que, d'après lui, les demandes d'indemnisation étaient donc forcloses en vertu de la première phrase de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant

création du Fonds. Il estimait en outre que ces demandes étaient également prescrites en vertu de la deuxième phrase de l'article 6.1 étant donné qu'aucune action n'avait été engagée contre le Fonds de 1971 dans les six ans à compter de la date à laquelle le sinistre s'était produit.

La délégation vénézuélienne a déclaré qu'elle maintenait sa position selon laquelle les demandes d'indemnisation n'étaient pas devenues forcloses puisqu'une action en justice avait été intentée contre le propriétaire du navire en juin 1997, ce qui remplit les conditions énoncées aux articles 6.1 et 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La délégation a fait valoir qu'il n'était pas nécessaire, en vertu de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, que les deux conditions soient remplies; il suffisait de satisfaire à une.

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

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

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

14.8 KATJA

(France, 7 août 1997)

Le sinistre

Le *Katja* (52 079 tjb), navire-citerne immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il

manoeuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France), provoquant le déversement de 190 tonnes de fuel-oil de soufre. Les plages situées au nord et au sud du Havre, ainsi que 15 kilomètres de quais et d'autres ouvrages situés dans le port ont été contaminés. Les hydrocarbures ont atteint un port de plaisance situé à l'entrée du port, et de nombreux bateaux de plaisance ont été souillés.

Le montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à €7,3 millions (£5 millions).

Demandes d'indemnisation

Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a été réglée à hauteur de €207 000 (£140 000) en juillet 2000. D'autres demandes, au titre des opérations de nettoyage, des dommages matériels et du manque à gagner dans le secteur de la pêche, ont été réglées à hauteur de €2,3 millions (£1,5 million).

Des actions en justice ont été engagées à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur-responsabilité et du Fonds de 1971 concernant les demandes au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales, de dommages matériels et du manque à gagner subi dans le secteur de la pêche pour un montant total de €1,4 million (£940 000).

Seulement trois demandes, d'un montant total de €976 000 (£600 000), demeurent en instance devant les tribunaux; la plus importante d'entre elles, formée par le Port autonome du Havre au titre des frais de nettoyage, se chiffre à €915 000 (£620 000).

Il est quasiment certain que toutes les demandes seront réglées pour un montant inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1971 ne sera pas amené à effectuer de paiements au titre de ce sinistre.

Le propriétaire du navire et son assureur ont engagé une procédure contre le Port autonome du Havre. Cette action est fondée sur les motifs suivants: a) le port avait envoyé le *Katja* vers un poste à quai non approprié et est donc entièrement ou partiellement responsable du sinistre et, b) l'intervention inadéquate du port pour lutter contre la pollution due au sinistre avait accru l'ampleur du dommage par pollution en question. Comme il est peu probable que le Fonds de 1971

soit amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre, ledit Fonds n'est pas partie intervenante dans la procédure.

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

Des audiences sont prévues pour le début 2007.

14.9 EVOIKOS

(Singapour, 15 octobre 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes à cargaison de l'*Evoikos*, lequel transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, ont subi des dommages, et quelque 29 000 tonnes de combustible se sont déversées. L'*Orapin Global*, qui effectuait un voyage sur ballast, n'a rien déversé. Dans un premier temps, les hydrocarbures déversés ont atteint les eaux de Singapour et quelques îles situées au sud de Singapour mais, par la suite, des nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997, les hydrocarbures ont souillé par endroits la côte malaisienne de la province de Selangor, sur 40 kilomètres.

À la date du sinistre, Singapour était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1971 portant création du Fonds ni aux Conventions de 1992, alors que la Malaisie et l'Indonésie étaient parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Demandes d'indemnisation

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

Dans le cadre de la procédure en limitation intentée par le propriétaire du navire à Singapour, le tribunal a établi à 8 846 942 de DTS

(£6,8 millions) le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

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

L'assureur du propriétaire du navire a cependant engagé des actions en justice contre le Fonds de 1971 à Londres, en Indonésie et en Malaisie pour protéger ses droits contre le Fonds. Le tribunal indonésien, à la demande de l'assureur et du Fonds, a interrompu la procédure en Indonésie. Les actions engagées à Londres et en Malaisie ont été suspendues par consentement mutuel. Bien qu'en vertu des Conventions, toute demande future soit frappée de forclusion, l'assureur a informé le Fonds qu'il n'était pas disposé à retirer ses actions contre le Fonds en Malaisie et à Londres tant qu'il ne serait pas possible d'établir que le propriétaire du navire ne fait l'objet d'aucune demande en suspens qui pourrait avoir pour effet d'exposer le Fonds au paiement d'indemnités ou à une prise en charge financière. L'Administrateur a engagé des discussions avec l'assureur du propriétaire du navire en vue de régler les questions en souffrance.

14.10 PONTOON 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

Le sinistre

La barge de mer de Saint-Vincent-et-les-Grenadines *Pontoon 300* (4 233 tjb) a sombré à une profondeur de 21 mètres au large de Hamriyah, dans l'Émirat de Sharjah (Émirats arabes unis) alors qu'elle était remorquée par le remorqueur *Falcon 1*. Une quantité de fuel-oil intermédiaire de 8 000 tonnes, selon les estimations, s'est déversée; le fuel-oil s'est étalé sur 40 kilomètres de littoral, atteignant quatre Émirats. L'Émirat le plus fortement touché a été Umm al Quwain.

Le *Pontoon 300*, dont le propriétaire était une compagnie libérienne, n'était couvert par aucune assurance-responsabilité pour les cas de pollution par les hydrocarbures malgré l'obligation de souscrire une telle assurance. Le remorqueur *Falcon 1* était immatriculé à Abou Dhabi et appartenait à un ressortissant de cet émirat.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'indemnisation présentées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de Dh 6,3 millions (£958 000) et le Fonds de 1971 a versé au total une somme de Dh 4,8 millions (£817 000) correspondant à 75 % des montants approuvés.

Les autorités municipales d'Umm al Quwain ont présenté contre le Fonds de 1971 des demandes s'élevant au total à Dh 199 millions (£28 millions) pour le compte de pêcheurs, de propriétaires d'hôtels, de propriétaires de biens privés, du Centre de recherche sur les ressources marines et de la municipalité elle-même (voir le tableau au verso). Il n'a été fourni que peu de pièces justificatives, voire aucune, à l'appui de ces demandes, et les montants concernés semblaient être fondés sur des estimations. La principale demande soumise par la municipalité au titre des dommages causés à l'environnement avait trait à des pertes alléguées de stocks de poisson et autres ressources marines, dont des mangroves. L'estimation des dommages semblait être basée sur des modèles théoriques.

Le Fonds de 1971 a informé les autorités municipales d'Umm al Quwain que les demandes au titre des dommages à des biens et des préjudices économiques effectivement subis étaient recevables dans leur principe mais que de très nombreuses pièces justificatives seraient requises préalablement à une estimation de ces demandes par le Fonds. Le Fonds de 1971 a également rappelé que les demandes au titre des dommages causés à l'environnement, fondées sur des modèles théoriques, n'étaient pas recevables.

Procédure pénale à l'encontre du capitaine du remorqueur *Falcon 1*

En novembre 1999, un tribunal pénal de première instance a déclaré que le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire présumé de la cargaison, ainsi que le directeur général du propriétaire du remorqueur et celui du propriétaire présumé de la cargaison, étaient coupables de mauvaise utilisation de la barge *Pontoon 300*, laquelle n'était pas en état de naviguer et était donc en infraction par rapport à la législation en vigueur dans les Émirats arabes unis, et d'avoir causé des torts à des personnes et à l'environnement pour avoir utilisé une barge qui n'était pas en état de naviguer. Le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et son directeur général ont fait appel du jugement, contrairement au propriétaire

préssumé de la cargaison et à son directeur général.

En février 2000, la cour d'appel du tribunal pénal a déclaré le propriétaire du remorqueur et son directeur général non coupables. La cour d'appel a confirmé le verdict de culpabilité prononcé à l'encontre du capitaine du *Falcon 1*, du propriétaire présumé de la cargaison et de son directeur général. Le capitaine du remorqueur *Falcon 1* a fait appel auprès de la Cour fédérale de cassation, qui a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel pour que celle-ci examine la question de la navigabilité du *Pontoon 300* et la cause de 'force majeure' invoquée par le capitaine pour sa défense.

En mai 2004, la cour d'appel du tribunal pénal a rouvert le dossier à la demande du capitaine du remorqueur *Falcon 1*. En mars 2005, la cour a débouté le capitaine de son appel et l'a condamné à un an d'emprisonnement.

Actions en justice concernant les demandes d'indemnisation

En septembre 2000, la municipalité d'Umm al Quwain avait intenté une action en justice devant le tribunal de cette même localité au titre des demandes formées à l'encontre du propriétaire du remorqueur et du propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du *Pontoon 300*. Le Fonds de 1971 n'était pas intervenu en tant que défendeur dans la procédure et n'avait pas été officiellement notifié de cette action. Toutefois, les demandeurs avaient demandé au tribunal de notifier le Fonds par voie diplomatique conformément à l'article 7.6 de la Convention

de 1971 portant création du Fonds et par l'intermédiaire du Ministère de la justice en vertu du Code de procédure civile des Émirats arabes unis.

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 8 janvier 2001 ou autour de cette date, la municipalité d'Umm al Quwain n'ayant pas pris les mesures énoncées dans la Convention de 1971 portant création du Fonds pour empêcher la prescription. Au cours de la procédure, le Fonds de 1971 a donc soutenu que les demandes présentées par la municipalité étaient frappées de prescription.

En décembre 2000, le Ministère de l'agriculture et des pêches d'Umm al Quwain s'est associé à l'action de la municipalité d'Umm al Quwain en tant que co-demandeur pour un montant de Dh 6,4 millions (£890 000), correspondant à la demande présentée par le Centre de recherche sur les ressources marines comprise dans la demande émanant de ladite municipalité. Cependant, le Ministère s'est également associé à l'action du Fonds de 1971 en tant que co-défendeur. Cette action n'a pas été notifiée au Fonds de 1971 mais le Conseil d'administration a décidé que cette demande n'était pas frappée de prescription puisque le Fonds était intervenu comme défendeur dans cette action avant que le délai de trois ans n'arrive à expiration.

En décembre 2001, le tribunal d'Umm al Quwain a rendu un jugement préliminaire dans lequel il décidait de renvoyer la question devant un groupe d'experts expérimentés en matière de pollution par

Demande d'indemnisation	Montant demandé (Dh)	Montant évalué (Dh)
Pêche		
- Manque à gagner	10 008 840	1 137 048
- Dommages aux biens	306 593	123 429
Tourisme	765 389	122 570
Dommages aux biens	7 000 000	0
Centre de recherche sur les ressources marines	6 352 660	335 000
Dommages à l'environnement		
- Organismes marins	130 294 415	0
- Mangroves	24 280 000	1 500 000
Opérations de nettoyage	19 744 600	0
Total	Dh 198 752 497 (£28 millions)	Dh 3 218 047 (£450 000)

les hydrocarbures et d'environnement, qui seraient nommés par le Ministère de la justice des Émirats arabes unis. Le tribunal a décidé en outre de réunir toutes les argumentations relatives aux questions de compétence et de prescription et de les examiner de nouveau après soumission du rapport des experts.

Les experts ont soumis leur rapport au tribunal de première instance d'Umm al Quwain en février 2003. Les demandes en attente et l'évaluation des demandes d'indemnisation par les experts du tribunal sont résumées dans le tableau à la page précédente.

Le Fonds de 1971 a présenté au tribunal des observations sur le rapport des experts, où il faisait valoir qu'indépendamment de la position du Fonds selon laquelle les demandes étaient frappées de prescription, l'évaluation de ces demandes par le groupe d'experts était dans l'ensemble conforme aux critères appliqués par le Fonds de 1971 quant à la recevabilité des demandes d'indemnisation.

La municipalité d'Umm al Quwain et le Ministère de l'agriculture et des pêches ont contesté l'évaluation faite par les experts des préjudices subis et demandé que le tribunal renvoie la question à ces derniers en les invitant à réévaluer les demandes d'indemnisation à la lumière de leurs observations.

Le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* a soumis des conclusions dans lesquelles il affirmait que les experts n'avaient pas évalué les demandes d'indemnisation de façon objective. Il a fait valoir que le rapport avait été publié en violation du droit et de la jurisprudence du pays et qu'il contenait des contradictions concernant les faits et les conclusions. Il a également fait valoir que ce rapport était erroné et incomplet et a invité le tribunal à l'ignorer dans sa totalité. En octobre 2003, le tribunal a décidé de renvoyer l'affaire aux experts pour qu'ils répondent aux objections formulées par les différentes parties.

Le Fonds a tenu plusieurs réunions avec les experts et les autres parties aux fins de parvenir à un accord sur le montant des préjudices subis, sans préjuger de la question de la prescription s'agissant des demandes d'indemnisation déposées par la municipalité d'Umm al Quwain. À la suite de ces réunions, la demande formulée par le Ministère de l'agriculture et des pêches pour le Centre de recherche sur les ressources marines, laquelle n'était pas prescrite, a fait l'objet d'un accord de règlement

pour un montant de Dh 1,6 million (£220 000). La demande ayant été réglée, l'action en justice a été retirée en novembre 2006 et le montant approuvé a été versé en décembre 2006.

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

En janvier 2000, le Fonds de 1971 a engagé une action à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, soutenant que, puisque le naufrage du *Pontoon 300* était imputable au fait que la barge n'était pas en état de naviguer et à la négligence du capitaine et du propriétaire du *Falcon 1* au cours du remorquage, le propriétaire du remorqueur était responsable du dommage qui s'en était suivi. Le Fonds a réclamé un montant de Dh 6 millions (£830 000).

Les poursuites engagées par le Fonds ont donné lieu à un long procès devant le tribunal de première instance et la cour d'appel de Doubaï. À cet égard, il convient de se reporter à la page 65 du Rapport annuel de 2005.

En avril 2004, la cour d'appel a rendu un jugement favorable au Fonds de 1971 dans lequel elle déclare que l'affrèteur et le propriétaire du *Falcon 1* sont conjointement et solidairement tenus de payer au Fonds la somme de Dh 4,7 millions (£650 000).

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

Dans son jugement rendu en janvier 2006, la Cour de cassation a rejeté l'appel du propriétaire du remorqueur. Elle a aussi rejeté le recours présenté par le Fonds sur le montant et annulé le jugement de la cour d'appel à l'égard de l'affrèteur en estimant que celui-ci n'était pas tenu de verser d'indemnités au Fonds. La Cour de cassation a confirmé le jugement de la cour d'appel en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire du remorqueur, à savoir que celui-ci était tenu de verser des indemnités au Fonds de 1971 pour un montant de Dh 4,7 millions (£650 000).

À la demande du propriétaire du *Falcon 1* une réunion s'est tenue à Londres le 20 avril 2006,

entre l'Administrateur et le Président de la Société Mohammed Al Otaiba Group Est, entreprise propriétaire du *Falcon 1*. Le Président a confirmé qu'il se livrait à des négociations avec la municipalité d'Umm al Quwain afin de parvenir à un règlement à l'amiable concernant la demande d'indemnisation de la municipalité. Il a demandé au Fonds de retarder sa remise de pièces dans le cadre de la procédure d'exécution comme suite au jugement de la Cour de cassation de Doubaï afin qu'il ait le temps de trouver une issue à la demande de la municipalité et aux poursuites engagées devant le tribunal d'Umm al Quwain.

En septembre 2006, le propriétaire du *Falcon 1* a fait savoir qu'il était parvenu à un accord de règlement avec la municipalité d'Umm al Quwain.

À sa session d'octobre 2006, le Conseil d'administration a invité l'Administrateur à ne pas requérir l'exécution du jugement contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* si la municipalité d'Umm al Quwain retirait l'action en justice qu'elle avait engagée contre le Fonds de 1971. L'action a été retirée en novembre 2006. Le Fonds de 1971 ne demandera donc pas l'exécution du jugement.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

Le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS (£46 millions).

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

À sa session d'octobre 2006, le Conseil d'administration s'est à nouveau penché sur la question du niveau des paiements. Une fois réglée la demande formée par le Ministère de l'agriculture et des pêches, le montant total réclamé contre le Fonds serait de Dh 200,3 millions (£27,9 millions). Cependant, si la demande présentée par la municipalité d'Umm al Quwain, qui se monte au total à Dh 192,4 millions (£26,7 millions), devait être retirée, le montant total des demandes recevables tomberait très en deçà du montant total d'indemnisation disponible.

Le Conseil d'administration a donc décidé d'autoriser l'Administrateur à relever le niveau des paiements de 75 % à 100 % du montant de toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement, si l'action en justice présentée par la municipalité d'Umm al Quwain contre le Fonds de 1971 était retirée.

Puisque l'action engagée par la municipalité d'Umm al Quwain a été retirée, le Fonds de 1971 a relevé le niveau des paiements de 75 % à 100 % du montant de toutes les demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement, conformément à la décision du Conseil d'administration. Le Fonds prend actuellement des dispositions pour payer les sommes dues au début de l'année 2007.

14.11 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb, indique-t-on), chargé de fuel-oil, a coulé à environ 10 mètres de profondeur à cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abou Dhabi (Émirats arabes unis). Il est estimé que de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave. Les hydrocarbures ont dérivé sous l'effet de vents forts qui soufflaient vers le littoral à proximité, et ont contaminé un certain nombre de petites îles et de bancs de sable. Plusieurs mangroves ont aussi été souillées. Les sauveteurs ont renfloué le navire naufragé et l'ont ramené au port franc d'Abou Dhabi.

Le navire n'était immatriculé auprès d'aucune société de classification et n'était couvert par aucune assurance en responsabilité.

Applicabilité des Conventions et répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que puisqu'au moment du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, les Émirats arabes unis étaient parties aussi bien aux Conventions de 1969/1971 qu'à celles de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et celui de 1992 à raison de 50 % pour chacun des deux Fonds.

Demandes d'indemnisation

Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,1 million en différentes devises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont été approuvées et acquittées à hauteur de Dh 6,4 millions (£920 000).

Procédure pénale

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

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

Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£700) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

Action en recours

Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que les Fonds devaient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire de l'*Al Jaziah 1*.

En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre la société à qui appartenait le navire et son unique propriétaire, demandant que les défendeurs versent Dh 6,4 millions aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.

En mai 2003, les défendeurs ont déposé des argumentations selon lesquelles les Fonds n'avaient pas soumis d'élément de preuve juridique recevable concernant le sinistre ou de détail sur les pertes prétendument subies par les parties et la subrogation des droits des demandeurs n'avait pas été effectuée conformément au droit en vigueur dans les Émirats arabes unis. Les défendeurs ont soutenu également que les personnes ayant prétendument subi des pertes n'avaient pas exercé

leur droit de demander réparation contre le propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile. Ils ont avancé qu'en vertu des articles 2, 4.1 et 5 des Conventions portant création des Fonds, ceux-ci n'étaient tenus d'indemniser les victimes des dommages par pollution que si ces personnes n'avaient pas été en mesure d'obtenir réparation auprès du propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile.

Les Fonds ont présenté de nouvelles argumentations dans lesquelles ils font valoir que le propriétaire du navire n'avait pas constitué de fonds de limitation en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que, comme rien n'indiquait que le propriétaire du navire avait l'intention de verser des indemnités, les Fonds avaient décidé d'indemniser les victimes des dommages par pollution. Les Fonds ont avancé en outre que la subrogation des droits des demandeurs était fondée sur l'article 9 des Conventions portant création du Fonds et non pas sur le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis selon lequel il fallait un jugement du tribunal pour déterminer qu'une partie peut acquérir des droits par subrogation afin de pouvoir engager une procédure contre un tiers. Les Fonds ont, de plus, présenté au tribunal de nouveaux éléments de preuve relatifs au sinistre et aux pertes causées, notamment des documents provenant de différentes autorités gouvernementales.

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

En août 2005, l'expert a informé le tribunal qu'il n'était pas en mesure de terminer son rapport en raison d'autres engagements et le tribunal a nommé un nouvel expert doté du même mandat. Les Fonds ont rencontré le nouvel expert en octobre 2005 et lui ont fourni tous les renseignements qu'il avait demandés pour lui permettre de terminer son rapport.

L'expert a rendu son rapport au tribunal en juillet 2006, dans lequel il confirme ce qui suit:

- Le sinistre avait causé des dommages par pollution à diverses parties de l'Émirat d'Abou Dhabi.
- Les Fonds avaient indemnisé les victimes de dommages par pollution à hauteur de Dh 6,4 millions.
- Le navire n'était pas immatriculé en tant que pétrolier et ses assurances avaient expiré.
- Le propriétaire du navire était responsable des dommages causés par le sinistre.

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

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

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

Lors d'une audience en septembre 2006, le propriétaire du navire a demandé un ajournement pour qu'il puisse soumettre ses observations sur le rapport de l'expert.

En octobre 2006, le propriétaire du navire a soumis un mémoire au tribunal, dans lequel il faisait état de ses observations sur le rapport de l'expert.

Lors d'une audience tenue le 29 novembre 2006, le tribunal a renvoyé la question à ce même expert afin qu'il examine les objections formulées par le propriétaire du navire dans son mémoire. La prochaine audience est prévue pour le 16 janvier 2007 afin de permettre à l'expert de présenter un rapport complémentaire.

14.12 ALAMBRA

(Estonie, 17 septembre 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne maltais *Alambra* (75 366 tjb) chargeait une cargaison de fuel-oil lourd dans le port de Muuga à Tallinn (Estonie), lorsqu'une quantité estimée à 300 tonnes s'est échappée par une fissure apparue dans le bordé de fond du navire. L'*Alambra* est resté à quai pendant les opérations de nettoyage, mais il a ensuite été saisi par les autorités estoniennes en attendant que l'autorité portuaire de Tallinn décide d'autoriser l'enlèvement des 80 000 tonnes de pétrole restées à bord. Le transfert de la cargaison a finalement été effectué en février 2001 et, en mai 2001, le navire a quitté l'Estonie pour la ferraille.

Limitation de la responsabilité

Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 7,6 millions de DTS (£5,8 millions).

Demandes d'indemnisation

Le propriétaire du navire et son assureur, la London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd (London Club), ont accepté les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage à hauteur de US\$620 000 (£320 000). Le tribunal estonien de première instance a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et il a été mis fin à toutes les procédures contre le propriétaire du navire et le Club dans le cadre des demandes au titre des opérations de nettoyage.

Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£335 000) une demande de EK 45,1 millions (£1,9 million) formée par l'État estonien et qui relève plutôt de l'amende ou du droit. Le tribunal a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et la procédure contre le propriétaire du navire et le Club, dans le cadre de cette demande, est terminée.

L'affrètement d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage a présenté au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£51 000).

Le propriétaire du quai du port de Muuga, où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités de chargement pour le compte de celui-ci, ont formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK 29,1 millions (£1,3 million) et de EK 9,7 millions (£420 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Actions en justice

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

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

Point de droit constitutionnel

Le 1er décembre 1992, l'Estonie a déposé ses instruments de ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds auprès de l'Organisation maritime internationale. Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. Toutefois, les

avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi les avocats estoniens du Fonds de 1971, ont appelé l'attention de leurs clients respectifs sur la Constitution estonienne, selon laquelle, à leur avis, la ratification des Conventions n'aurait pas dû intervenir avant que le Parlement estonien n'ait donné son approbation et n'ait modifié en conséquence la législation nationale. Or, les Conventions n'ont pas été soumises au Parlement et la législation nationale n'a pas été modifiée. De surcroît, les Conventions n'ont pas été publiées dans le Journal officiel. Pour toutes ces raisons, les avocats ont estimé que les Conventions ne faisaient pas partie intégrante du droit interne estonien et ne pouvaient donc pas être invoquées devant les tribunaux estoniens.

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

Le 1er décembre 2003, le tribunal de première instance a rendu sa décision sur le point de droit constitutionnel. Le tribunal a déclaré que puisque le Gouvernement avait ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans l'accord du Parlement, le processus de ratification n'était pas conforme à la Constitution estonienne. Le tribunal a donc décidé que la Convention était inapplicable en l'espèce et devait être déclarée incompatible avec la Constitution. Le tribunal a par conséquent décidé qu'il faudrait procéder à un examen de constitutionnalité auprès de la Cour suprême.

Examen de constitutionnalité

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

La Cour suprême a fait référence au fait que le tribunal de première instance avait engagé une procédure d'examen de constitutionnalité sans se prononcer sur le fond de l'affaire. Dans ses décisions précédentes, la Cour suprême avait soutenu que lorsqu'elle avait procédé à un examen de constitutionnalité, elle avait tout d'abord vérifié si la disposition

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

Autres questions soulevées dans le cadre de la procédure judiciaire

En septembre 2002, le London Club a déposé auprès du tribunal des argumentations relatives aux demandes présentées par le port de Muuga et l'entrepreneur au titre des opérations de chargement, affirmant que le propriétaire du navire avait délibérément omis de procéder aux réparations nécessaires de l'*Alambra*, que de ce fait le navire n'était pas en état de prendre la mer et que, par conséquent, en vertu du contrat d'assurance ainsi que de la Loi sur la marine marchande, le Club n'avait pas à verser d'indemnités au titre des dommages causés par ce sinistre.

Le Fonds de 1971 a présenté une argumentation soutenant qu'en vertu du droit estonien, la notion de faute intentionnelle devait être interprétée comme étant un acte délibéré, s'agissant du sinistre mais aussi de ses effets, c'est-à-dire que le propriétaire du navire avait délibérément occasionné le dommage par pollution. Le Fonds a affirmé que les éléments de preuve présentés au sujet de l'état de l'*Alambra* ne permettaient pas d'établir que le propriétaire du navire était coupable de faute intentionnelle, et que par conséquent l'assureur n'était pas exonéré de sa responsabilité pour dommage par pollution.

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

15 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1992

15.1 SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

(Allemagne, juin 1996)

Le sinistre

Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées en mer du Nord, à proximité de la frontière danoise. Les autorités allemandes ont entrepris des opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages.

Il ressort de l'enquête menée par les autorités allemandes que le pétrolier russe *Kuzbass* (88 692 tjb) avait déchargé du brut de Libye dans le port de Wilhelmshaven le 11 juin 1996. D'après elles, il restait à bord quelque 46 m³ de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.

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

Rôle du Fonds de 1992

Les autorités allemandes ont informé le Fonds de 1992 que si leurs tentatives de recouvrement du coût des opérations de nettoyage auprès du propriétaire du *Kuzbass* et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est évalué à environ 38 millions de DTS (£29 millions).

Actions en justice

En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure

contre le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions ou €1,3 million (£875 000). La demande a ultérieurement été portée à DM2,8 millions, soit €1,4 million (£940 000) plus les intérêts.

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

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

Afin que ses demandes contre le Fonds ne soient pas frappées de prescription à l'expiration du délai de six ans à compter de la date du sinistre, le Gouvernement allemand a engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 en juin 2002. Le Fonds a adressé au tribunal une demande de suspension de la procédure relative à cette action en attendant l'issue de l'action en justice engagée par le Gouvernement allemand contre le propriétaire et le West of England Club et a obtenu gain de cause.

En décembre 2002, le tribunal de première instance a rendu un jugement partiel selon lequel le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables du dommage par pollution. Le tribunal reconnaissait que le Gouvernement allemand n'avait pas fourni d'élément de preuve concluant, selon lequel le *Kuzbass* était le navire responsable, mais que les éléments de preuve indirects indiquaient de manière accablante que tel était le cas. Le tribunal n'a pas traité du calcul des pertes subies par les autorités allemandes; il a déclaré que cette question serait examinée à la demande de l'une des parties mais pas avant le jugement définitif sur la question de la responsabilité.

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

À l'audience qui s'est tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein a fait valoir

que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusqu'à présent ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution. Elle a notamment appelé l'attention sur les autres navires qui auraient pu causer la pollution et sur lesquels les autorités allemandes n'avaient pas mené d'enquête. La cour a également émis des réserves quant à l'exactitude des éléments de preuve indirects et sur l'interprétation qui en avait été donnée par le tribunal de première instance. Se fondant sur les documents ayant été soumis, la cour d'appel a indiqué que les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand. Elle a vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable stipulant que le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €120 000 (£80 000) et que les dépenses récupérables seraient partagées entre ce dernier, le propriétaire du navire/West of England Club sur la base de 92 % - 8 %. Cette recommandation laisserait entendre que le Fonds de 1992 devrait payer le solde du montant recevable de la demande d'indemnisation du Gouvernement allemand.

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

À sa session de mars 2005, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement à l'amiable avec toutes les autres parties en présence (soit la République fédérale d'Allemagne, le propriétaire du navire et le West of England Club) à condition que le montant devant être versé par le propriétaire du navire et le Club dépasse les 18 % qui constituaient l'offre en vigueur.

À la suite de la session de mars 2005, le West of England Club et le propriétaire du navire ont augmenté leur offre, la portant de 18 % à 20 %. Estimant que, compte tenu des circonstances, il n'était pas possible de convaincre ces derniers

d'augmenter leur offre au-delà de 20 % et, au vu de la décision du Comité, l'Administrateur a décidé d'accepter la proposition de règlement qui était faite.

En juillet 2005, le Fonds de 1992 et le West of England Club ont achevé, avec l'assistance de leurs experts, une première évaluation de la demande d'indemnisation présentée par les autorités allemandes. La demande a été évaluée à titre provisoire à €932 000 (£630 000) en attendant de recevoir des informations supplémentaires concernant certains éléments de la demande.

En février 2006, les autorités allemandes ont fourni à l'appui de leurs demandes un complément de documentation qui a permis au Fonds et au West of England Club de relever le montant évalué à €1,1 million (£740 000). La demande devrait faire l'objet d'un accord de règlement début 2007.

15.2 DOLLY

(*Caraïbes, 5 novembre 1999*)

Le sinistre

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

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

Le *Dolly* était à l'origine un navire destiné au transport de marchandises diverses qui, par la suite, a été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison. Le navire n'était couvert par aucune assurance-responsabilité. C'est une société de Sainte-Lucie qui en est le propriétaire.

Les autorités ont demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave mais, sans doute faute de fonds, le propriétaire n'a pas obtempéré.

Définition du terme 'navire'

En janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la

définition du terme 'navire' à la lumière des informations que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, qui comprenaient notamment les plans originaux et un croquis indiquant les modifications apportées par la suite au navire. De l'avis des experts du Fonds de 1992, le *Dolly* avait été initialement conçu comme navire pour marchandises diverses mais il avait ensuite été adapté au transport de cargaisons d'hydrocarbures en vrac et relevait donc de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a décidé que le *Dolly* relevait bien de cette définition.

Mesures tendant à prévenir la pollution

Le propriétaire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute et ont demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Ces sociétés ont présenté des propositions en se fondant sur des inspections de l'épave effectuées par des plongeurs. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies de ces propositions.

En juillet 2001, le Comité exécutif a estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992. Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume.

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

En août 2004, les autorités françaises ont signalé au Fonds qu'un contrat avait été accordé à un consortium composé d'une société française de plongée et des directeurs d'un port de plaisance en

Martinique. À l'origine, l'intention était de redresser l'épave au fond de la mer avant de retirer les trois citernes contenant le bitume de la cale du navire, puis de remorquer les citernes et de les placer en cale sèche à Fort de France pour évacuer le bitume. Le coût total de l'opération a été estimé à environ €1,1 million (£740 000).

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

Demandes d'indemnisation

En mars 2006, le Gouvernement français a présenté une demande d'indemnisation de €1 388 361 (£935 000) au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures de soute et de la cargaison de bitume à bord de l'épave. En juin 2006, cette demande a été portée à €1 457 753 (£1 030 000) pour tenir compte de la majoration des dépenses en raison des problèmes techniques et météorologiques rencontrés.

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

En août 2006, le Fonds de 1992 a approuvé le montant de la demande d'indemnisation qui avait été présentée, soit €1 457 753 (£1 030 000). Cette somme a été versée au Gouvernement français en septembre 2006.

Action en justice

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

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

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

15.3 ERIKA

(France, 12 décembre 1999)

Le sinistre

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

Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 se sont déversées lors de la rupture. La partie avant du navire a coulé à une centaine de mètres de profondeur. Quant à la poupe, elle a sombré par 130 mètres de fond, à une dizaine de milles de la proue. Il restait environ 6 400 tonnes de cargaison dans la partie avant du navire et 4 700 tonnes dans la partie arrière.

Opérations de nettoyage

Quelque 400 kilomètres de littoral ont été pollués par les hydrocarbures. Bien qu'on ait enlevé le gros des hydrocarbures assez rapidement, il a fallu procéder en 2000 à un deuxième nettoyage important en de nombreux endroits. Les opérations de nettoyage de la contamination résiduelle ont commencé au printemps 2001. Hormis quelques rares sites difficiles d'accès en

Loire-Atlantique et dans les îles du Morbihan, la quasi-totalité du nettoyage secondaire était achevée avant la saison touristique 2001. Le nettoyage de ces sites s'est poursuivi durant l'automne et, pour l'essentiel, était terminé en novembre 2001.

Plus de 250 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassées sur les plages et stockées provisoirement. Total SA, la compagnie pétrolière française, a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets qui avaient été récupérés, opération qui s'est terminée en décembre 2003 et dont le coût a été estimé à quelque €46 millions (£31 millions).

Enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave

Le Gouvernement français a décidé qu'il fallait enlever les hydrocarbures restés dans les deux parties de l'épave. Un consortium international a procédé à cet enlèvement, financé par Total SA, pendant la période de juin à septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

Fonds de limitation du propriétaire du navire

À la demande du propriétaire du navire, le tribunal de commerce de Nantes a ordonné, le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733, soit €12 843 484 (£8,6 millions), le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de son assureur en responsabilité, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

En 2002, le fonds de limitation a été transféré du tribunal de commerce de Nantes à celui de Rennes. En 2006, il a été transféré à nouveau, cette fois, au tribunal de commerce de Saint-Brieuc.

Montant maximum disponible à titre d'indemnisation

Le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de DTS par événement, y compris la somme payée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Ce montant est converti en

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

Appliquant les principes arrêtés par l'Assemblée dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé en février 2000 que la conversion se ferait au taux de change du DTS en vigueur le 15 février 2000 et a chargé l'Administrateur de procéder aux calculs nécessaires. Selon les calculs de ce dernier, 135 millions de DTS = FF1 211 966 811, soit €184 763 149 (£124 millions).

Engagements pris par Total SA et par le Gouvernement français

Total SA s'est engagé à ne pas présenter contre le Fonds de 1992 ni contre le fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur de demandes d'indemnisation au titre du coût des interventions sur l'épave, du nettoyage du rivage, de l'évacuation des déchets mazoutés et de la campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, si, du fait de ces demandes, le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992 pour l'ensemble des demandes nées du sinistre, soit 135 millions de DTS, était dépassé.

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

Autres sources de crédits

Le Gouvernement français a mis en place, afin d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche, un mécanisme géré par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et de la pêche. OFIMER a indiqué que ses paiements reposaient sur les évaluations effectuées par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. OFIMER a versé €4,2 millions (£2,8 millions) à des

demandeurs du secteur de la pêche et €2,1 millions (£1,4 million) à des producteurs de sel.

Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements complémentaires dans le secteur du tourisme. Ce mécanisme a permis d'effectuer des paiements s'élevant au total à €10,1 millions (£6,8 millions).

Niveau des paiements du Fonds de 1992

En juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des incertitudes quant au total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, les paiements devraient être limités à 50 % du montant du préjudice ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992. En janvier 2001, le Comité a décidé de porter le niveau des paiements à la charge du Fonds de 1992 de 50 % à 60 % et, en juin 2001, à 80 %. En février 2003, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements à 100 % lorsqu'il estimerait pouvoir le faire en toute sécurité. En avril 2003, l'Administrateur a porté le niveau des paiements à 100 %.

Paiements à l'État français

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

Après avoir revu l'évaluation du montant total des demandes recevables, l'Administrateur a estimé qu'il y avait une marge suffisante pour commencer à effectuer des paiements à l'État français et, en décembre 2003, le Fonds de 1992 a effectué un versement initial de €10,1 millions (£7 millions) à l'État français, correspondant à la demande subrogée présentée par ce dernier au titre des paiements complémentaires versés aux demandeurs du secteur du tourisme. En octobre 2004, le Fonds de 1992 a versé à l'État français €6 millions (£4,2 millions) de plus au titre des paiements supplémentaires effectués par ce dernier dans le cadre du mécanisme visant à procéder à des versements d'urgence aux demandeurs des secteurs de la pêche, de la mariculture et de la production de sel, géré par

OFIMER. En décembre 2005, le Fonds de 1992 a versé €15 millions (£10,3 millions) à l'État français au titre des frais engagés par les autorités françaises pour les opérations de nettoyage. En octobre 2006, le Fonds de 1992 a versé à l'État français €10 millions supplémentaires (£6,8 millions) au titre de ces frais.

Des paiements supplémentaires devraient être effectués en 2007 au titre des frais de nettoyage, à mesure que diminuera le montant que risque de devoir payer le Fonds au titre des autres demandes d'indemnisation.

Bureau des demandes d'indemnisation

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

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

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

Traitement des demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2006, 6 997 demandes

d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €387 millions (£260 millions). À cette date, 98,4 % des demandes avaient été évaluées. Quelque 1 060 demandes, d'un montant total de €24 millions (£16,2 millions), avaient été rejetées.

Des indemnités avaient été versées au titre de 5 665 demandes pour un montant total de €128 millions (£84,5 millions), dont €12,8 millions (£8,6 millions) avaient été pris en charge par la Steamship Mutual et €115,2 millions (£75,9 millions) par le Fonds de 1992.

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

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

La procédure d'évaluation de la demande de l'État français pour les dépenses engagées par les autorités françaises au titre des opérations de nettoyage a été examinée par le Comité exécutif en février 2006. La demande, qui représentait quelque 250 000 pages de documents, s'élevait à un total de €178,8 millions (£120 millions). Si les experts du Fonds devaient l'évaluer selon la procédure habituelle, il leur faudrait au moins deux ans pour mener à bien leur travail. Au moment de la session du Comité, les paiements effectués aux demandeurs (à l'exception des €15 millions versés à l'État français à titre d'acompte pour les frais de nettoyage)

BILAN DES DEMANDES PRÉSENTÉES AU 31 DÉCEMBRE 2006

Catégorie	Demandes déposées	Demandes évaluées	Demandes rejetées	Versements effectués	
				Nombre de demandes	Montants €
Mariculture et ostréiculture	1 007	1 002	89	846	7 763 339
Ramassage de coquillages	530	527	109	370	889 189
Bateaux de pêche	319	318	29	282	1 099 551
Entreprises de transformation du poisson et des coquillages	51	50	6	43	976 832
Tourisme	3 692	3 672	441	3 207	76 449 977
Dommages aux biens	712	686	342	334	2 152 132
Opérations de nettoyage	149	143	12	125	31 806 507
Divers	537	490	30	458	6 907 815
Total	6 997	6 888	1 058	5 665	128 045 342

s'élevaient au total à €102,4 millions (£67,1 millions). L'Administrateur estimait que le montant total des versements qui seraient effectués aux demandeurs (autres que le Gouvernement français) atteindrait au moins quelque €120 millions (£81 millions)⁹. Étant donné que le montant d'indemnisation disponible pour ce sinistre était de €184,8 millions (£124 millions), le montant payable à l'État français au titre des opérations de nettoyage ne dépasserait pas quelque €65 millions (£43 millions). Pour ces motifs, l'Administrateur a cherché une méthode plus pragmatique pour évaluer la demande de l'État français jusqu'à concurrence de ce montant en procédant à une évaluation approximative des trois éléments essentiels de la demande, de manière à déterminer le montant recevable le plus bas qu'il soit possible d'envisager.

L'élément essentiel de la demande d'indemnisation, d'un montant de €128 millions (£86 millions), relatif aux dépenses engagées pour le nettoyage du littoral par les préfetures des cinq départements touchés en soutien aux communes situées sur la côte, avait été évalué à €64 millions (£43 millions). Un autre élément important de la demande, d'un montant de €23 millions (£15,4 millions), relatif au coût du déploiement de personnel militaire pour aider au nettoyage des plages avait été évalué à €16 millions (£10,8 millions). Le troisième élément par ordre d'importance, d'un montant de €18,4 millions (£12,4 millions), relatif au coût des opérations menées en mer, dont le remorquage du navire sinistré, la veille de l'épave, la surveillance aérienne des hydrocarbures et les opérations de nettoyage, avait été évalué à €1 million (£670 000), même s'il était prévu qu'une évaluation plus détaillée porterait inévitablement ce montant à quelque €9 millions (£6,1 millions).

Sur la base de cette évaluation approximative des trois grands éléments de la demande présentée par l'État français, le montant minimum recevable était estimé à €81 millions (£54,6 millions) environ, c'est-à-dire bien plus que le montant maximum qui serait probablement à la disposition de l'État français (quelque €65 millions) une fois payées toutes les autres demandes nées du sinistre (sauf celles de Total SA) ayant fait l'objet d'un accord de règlement. Une évaluation complète de la demande présentée par l'État français aboutirait certes inévitablement à une augmentation notable

du montant recevable, mais de l'avis de l'Administrateur cette évaluation complète ne se justifierait pas, étant donné le temps considérable qu'il faudrait pour mener à bien ce travail et la somme limitée dont on disposerait pour acquitter la demande.

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

Demandes déposées par les producteurs de sel

Des efforts ont été faits pour réduire au minimum l'impact du déversement sur la production de sel dans les marais salants de Loire-Atlantique et de Vendée, et plusieurs programmes de contrôle et d'analyse ont été mis en oeuvre. La production a repris à Noirmoutier (Vendée) à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer et le 23 mai 2000 les interdictions de prélever de l'eau de mer prononcées à Guérande (Loire-Atlantique) ont été levées. Un groupement de producteurs indépendants de Guérande a voulu reprendre la production mais n'a pu le faire, faute d'un apport d'eau de mer suffisant. Les membres d'une coopérative produisant quelque 70 % du sel de Guérande ont décidé de suspendre la production en 2000 afin de protéger l'image de marque de leur produit.

Des paludiers (indépendants ou membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier ont présenté des demandes d'indemnisation au titre du manque à produire dû au report de la campagne de production de sel de l'année 2000 par suite de l'interdiction de prise d'eau et du manque à produire dû au report de la campagne 2001. Des demandes ont également été présentées au titre du coût de la restauration des étangs salés de Guérande en 2001.

Les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual avaient estimé qu'il était

⁹ Ce montant comprend les paiements effectués à l'État français en décembre 2003 et en octobre 2004 à hauteur de €16,1 millions (£13 millions), qui concernent les demandes subrogées du gouvernement, mais ne tiennent pas compte du paiement de l'acompte de €15 millions (£10,3 millions) versé à l'État en décembre 2005.

possible de produire du sel à Guérande en 2000 mais que, par suite de l'interruption due à l'interdiction de prise d'eau, le rendement maximum aurait représenté 20 % de celui escompté cette année-là. Des indemnités ont été versées à titre provisoire aux demandeurs sur la base de 80 % de manque à produire.

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

À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de déterminer s'il aurait été possible, en 2000, de produire à Guérande du sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. L'expert a présenté son rapport à la fin décembre 2004. Il y concluait que la production de sel aurait été possible en 2000 mais que, par suite des interdictions imposées, le rendement maximum aurait oscillé entre 4 et 11 % de la production normale.

Au vu des conclusions de l'expert judiciaire, le Fonds de 1992 a pris contact avec les demandeurs aux fins d'étudier la possibilité de parvenir à des règlements à l'amiable. Des règlements ont été négociés avec 22 producteurs de sel de Guérande sur la base d'une perte de production de 95 %. Environ cent quarante producteurs de cette région ont fait valoir leurs demandes en justice. Les procès devraient avoir lieu en mars 2007.

Procédures pénales

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

société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et l'un des directeurs de RINA, ainsi que Total SA et certains de ses cadres supérieurs.

Le procès devrait débiter le 12 février 2007 et durer plusieurs mois.

Enquêtes sur la cause du sinistre

L'*Erika* étant immatriculé à Malte, c'est l'Autorité maritime de Malte qui, pour ce sinistre, a procédé à l'enquête de l'État du pavillon, publiant son rapport en septembre 2000. Une enquête a également été menée en France par la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer. Le rapport d'enquête a été publié en décembre 2000. Les conclusions de ces enquêtes sont récapitulées dans le Rapport annuel de 2001 aux pages 118 et 119.

En janvier 2000, à la demande de la société Total International Limited (Total), propriétaire de la cargaison à bord de l'*Erika*, et des assureurs de Total et d'autres parties concernées, le tribunal de commerce de Dunkerque a nommé un groupe d'experts chargé d'enquêter sur les circonstances et la cause du sinistre et de reconstituer le processus qui a abouti à la rupture des structures internes de l'*Erika*. Le groupe se composait de quatre experts maritimes assistés d'un spécialiste de l'architecture navale et des procédures propres aux sociétés de classification ainsi que d'un expert en métallurgie et d'un certain nombre de techniciens de l'Institut de soudures de Paris qui avaient été consultés pour des études et des calculs concernant les structures.

Le groupe a soumis son rapport en novembre 2005. Dans le rapport, les experts estimaient que les structures internes de l'*Erika* étaient conformes aux règles arrêtées en 1973 par Nippon Kaiji Kyokai, la société de classification qui avait suivi la construction du navire. Sur la base de la documentation fournie par RINA, ils ont confirmé que les structures internes du navire étaient conformes aux règles de classification de cette société telles qu'elles étaient en vigueur en 1998, mais que d'après les mesures et les calculs effectués sur l'épave et sur les fragments d'acier récupérés sur l'épave, l'épaisseur des structures d'acier de l'*Erika* lorsque RINA avait pris la relève était inférieure aux limites acceptables.

Les experts ont également conclu qu'à l'origine, la cause de la rupture n'avait pas été le flambement du

pont principal même s'il existait un fort niveau de corrosion sur le bordé du pont. Le processus qui a entraîné la rupture de l'*Erika* a été résumé par les experts comme suit:

- Les structures internes qui supportaient le bordé de muraille à proximité de la citerne à ballast de tribord n° 2 et la cloison longitudinale entre la citerne à cargaison centrale n° 3 et la citerne à ballast de tribord n° 2, qui avaient été sévèrement corrodées, ont souffert de cassures. Les cassures sur le bordé de muraille se situaient au-dessous de la ligne de flottaison et ont permis à l'eau de mer de s'engouffrer dans la citerne à ballast de tribord n° 2. Cet envahissement s'est combiné avec l'écoulement de la cargaison entre la citerne centrale n° 3 et la citerne à ballast de tribord n° 2.
- L'inondation a entraîné la détérioration des structures internes dans la citerne à ballast de tribord n° 2 et notamment le détachement d'une section du bordé de muraille se trouvant à proximité de la citerne à ballast, ce qui a provoqué une augmentation du volume d'eau envahissant la citerne et a donc contribué à ce que des contraintes hydrodynamiques excessives s'exercent sur le reste des structures internes de la citerne à ballast.
- Ces contraintes excessives, qui venaient s'ajouter aux moments de flexion créés par la houle, ont fait que l'*Erika* s'est plié vers l'extérieur, que le bordé du pont s'est déformé dans ce secteur et que le fond du navire s'est rompu, ce qui a entraîné la séparation des sections avant et arrière.

Les experts ont exprimé l'opinion que le capitaine et l'équipage avaient fait face à cette situation avec professionnalisme et que même si le capitaine avait pu comprendre pleinement la situation qui s'était créée, cela n'aurait eu aucun effet sur le déroulement des événements qui ont abouti à la perte du navire. Ils ont également noté que pendant le déroulement du sinistre, le capitaine avait respecté le plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures à deux exceptions près, d'une part il n'a pas informé les autorités françaises que des hydrocarbures s'échappaient de l'*Erika* et d'autre part il n'a pas pris contact avec

le conseiller technique de RINA.

En ce qui concerne Total SA, les experts ont été d'avis que ni au moment de l'affrètement ni pendant l'inspection de contrôle il n'avait été possible à Total SA de déceler l'état de corrosion des structures internes de l'*Erika*.

Les experts ont également déclaré que Panship en sa qualité de gestionnaire technique de l'*Erika*, qui avait arrêté et supervisé les réparations effectuées pendant l'été 1998, aurait eu connaissance de la détérioration des structures internes relevées dans leur rapport. Ils ont indiqué en outre que RINA, en tant que société de classification, aurait également eu connaissance de cette détérioration dans la mesure où elle avait eu la responsabilité du contrôle des travaux, lesquels avaient été menés conformément à ses règles de classification. Les experts ont également laissé entendre que RINA n'avait pas suivi les procédures normales pour la délivrance des certificats de classification à l'occasion de la visite annuelle effectuée en août/novembre 1999.

Les experts ont également conclu que les parties qui ont réagi au sinistre n'avaient pas été en mesure d'influer sur le sort de l'*Erika*. Selon eux, compte tenu de l'état de ses structures internes lorsqu'il a quitté Dunkerque, l'*Erika* était condamné à se briser étant donné le mauvais temps qui sévissait à l'époque des faits.

Actions en recours engagées par le Fonds de 1992

Bien que, tant que les enquêtes sur la cause du sinistre ne seront pas achevées, le Fonds de 1992 ne puisse pas décider définitivement s'il conviendrait d'intenter des actions récursoires pour recouvrer les indemnités qu'il aura versées et, dans l'affirmative, de déterminer les parties contre lesquelles ces actions seraient engagées, le Comité exécutif a étudié, en octobre 2002, la question de savoir s'il y avait lieu que le Fonds prenne les mesures nécessaires pour empêcher la prescription de ses droits. Le Comité a décidé que le Fonds de 1992 devrait contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et intenter des actions récursoires, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de trois ans, contre les parties ci-après:

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

Le 11 décembre 2002, le Fonds de 1992 a engagé des actions auprès du tribunal de grande instance de Lorient contre les parties indiquées ci-dessus.

Après la session d'octobre 2002 du Comité exécutif, le Fonds a été informé du fait que la société de classification Bureau Veritas avait inspecté l'*Erika* avant le transfert de classe à RINA. Le Fonds a ensuite introduit une action récursoire, à titre conservatoire, contre le Bureau Veritas, devant le tribunal de grande instance de Lorient le 11 décembre 2002.

Aucun fait nouveau n'est intervenu dans le cadre de ces actions en 2006. Le Fonds de 1992 a informé le tribunal qu'il examinera d'autres mesures qu'il pourrait prendre concernant ces actions lorsque le procès au pénal sera terminé.

Comme indiqué plus haut, le Directeur adjoint du CROSS et trois officiers de la marine française, entre autres, ont été mis en examen au pénal. Si leur culpabilité était établie, le Fonds de 1992 pourrait être fondé à introduire une action récursoire contre l'État français, mais tant que le procès au pénal n'aura pas eu lieu, il ne pourra décider si un tel fondement existe.

Selon le droit français, le délai de prescription en matière commerciale – sous réserve de nombreuses exceptions – est généralement de 10 ans. Pour les questions engageant la responsabilité d'organes publics, il y a lieu, afin d'éviter que les droits à une

indemnisation ne soient frappés de prescription, de notifier toute demande d'indemnisation à l'Administration française avant le 31 décembre de la quatrième année suivant le sinistre à l'origine de la demande d'indemnisation, c'est-à-dire dans le cas du sinistre de l'*Erika* le 31 décembre 2003 au plus tard. Le Fonds de 1992 a effectué ladite notification en décembre 2003 et l'État français a accepté que, du fait de cette notification, le délai de prescription soit interrompu.

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

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

Procédures judiciaires

Le Conseil général de la Vendée et un certain nombre d'autres instances, tant publiques que privées, ont intenté des actions devant divers tribunaux contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, des sociétés du groupe Total SA et d'autres parties, demandant que les défendeurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 a demandé à être autorisé à se porter partie intervenante dans les procédures. À ce jour, seules des audiences sur la procédure ont eu lieu.

L'État français a intenté des poursuites auprès du tribunal de grande instance de Lorient contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management and Services Srl, la Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc, le fonds de limitation dont il est question ci-dessus et le Fonds de 1992, réclamant un montant de €190,5 millions (£128 millions).

Quatre sociétés appartenant au Groupe Total SA ont introduit des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual, le Fonds de 1992 et d'autres parties leur demandant une somme de €143 millions (£96 millions).

La Steamship Mutual a engagé des poursuites auprès du tribunal de commerce de Rennes contre le Fonds de 1992, demandant notamment au tribunal de noter que, s'acquittant des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Steamship Mutual avait versé €12 843 484 (£8,6 millions), c'est-à-dire le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, en accord avec le Fonds de 1992 et son Comité exécutif. La Steamship Mutual a également demandé au tribunal de déclarer qu'elle avait rempli toutes les obligations que lui imposait la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, que le montant de limitation avait été acquitté et que le propriétaire du navire était exonéré de la responsabilité qui lui incombait en vertu de la Convention. La Steamship Mutual a demandé en outre au tribunal d'ordonner au Fonds de 1992 de lui rembourser tout montant que l'assureur du propriétaire du navire aura versé au-delà du montant de limitation.

Des demandes se chiffrant au total à €497 millions (£335 millions) ont été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire, constitué par la Steamship Mutual. Cette somme englobe les demandes formées par l'État français et par Total SA. Cependant, la plupart de ces demandes, autres que celles de l'État français et de Total SA, ont fait l'objet d'un accord; il semblerait donc qu'elles doivent être retirées à l'égard du fonds de limitation dans la mesure où elles portent sur le même préjudice ou dommage. Le Fonds de 1992 a reçu officiellement du liquidateur du fonds de limitation les notifications des demandes formées contre ce fonds.

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

Sept cent quatre-vingt-seize demandeurs ont engagé des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Au 31 décembre 2006, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 440 de ces demandeurs. Les tribunaux s'étaient prononcés sur 89 demandes d'indemnisation. Les actions engagées par 307 demandeurs (dont 144 paludiers) étaient toujours en instance. Le montant total des demandes en instance, hors les demandes de l'État français et de Total SA, était de €59,8 millions (£40 millions).

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

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

En 2006, 26 jugements ont été prononcés par différents tribunaux français dont la plupart ont été rendus en faveur du Fonds de 1992. Ces jugements portaient essentiellement sur des questions de recevabilité des demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner subi par des personnes dont les biens n'avaient pas été pollués (dit 'préjudice économique pur').

Comme indiqué à la section 12.2, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont adopté des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. S'agissant des demandes au titre de préjudices économiques purs, ces critères peuvent se résumer comme suit.

Les demandes d'indemnisation pour préjudices économiques purs ne sont recevables que si elles portent sur des pertes ou des dommages causés par une contamination. Le point de départ est la pollution et non pas l'événement lui-même.

Pour qu'un préjudice économique pur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un lien de causalité suffisamment étroit entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande n'est pas jugée recevable pour la seule raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures. Pour établir l'existence d'un tel lien de causalité, on prend en considération les éléments suivants:

- la proximité géographique entre l'activité du demandeur et la zone contaminée
- le degré de dépendance économique du demandeur par rapport à la ressource atteinte
- la possibilité pour le demandeur de disposer d'autres sources d'approvisionnement ou de débouchés commerciaux
- le degré d'intégration de l'activité commerciale du demandeur dans l'économie de la zone touchée par le déversement.

Le Fonds de 1992 tient également compte de la mesure dans laquelle le demandeur a pu atténuer sa perte.

Pour ce qui est du secteur du tourisme, une distinction est établie entre a) les demandeurs qui vendent des biens ou des services directement aux touristes et dont les entreprises sont directement atteintes par une baisse de la fréquentation touristique dans la zone touchée par un déversement d'hydrocarbures et b) les demandeurs qui fournissent des biens ou des services, non pas directement aux touristes, mais à d'autres entreprises du secteur touristique. Il est estimé que,

dans cette deuxième catégorie, le lien de causalité entre la contamination et les pertes alléguées par les demandeurs n'est généralement pas suffisamment étroit. Les demandes de ce type ne seront donc normalement pas considérées comme recevables dans leur principe.

Une demande pour un préjudice économique pur est évaluée en fonction des résultats financiers effectivement obtenus par le demandeur lors de périodes comparables d'années antérieures à l'événement. L'évaluation n'est pas fondée sur des chiffres prévisionnels. Il est tenu compte des circonstances particulières propres au demandeur et de tous les éléments de preuve qui sont présentés. Le critère est de savoir si l'activité commerciale du demandeur dans son ensemble a enregistré une perte économique à la suite de la contamination.

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

Certains tribunaux ont appliqué les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds de 1992, d'autres ont fait observer que les tribunaux n'étaient pas liés par ces critères mais que ceux-ci constituaient une référence utile, et d'autres encore ont ignoré ces critères mais sont généralement arrivés aux mêmes conclusions que celles auxquelles on serait parvenu sur la base de ces critères. Dans quatre cas où le tribunal de première instance avait statué contre le Fonds, la cour d'appel a annulé ces jugements. Dans certains cas, les tribunaux ont accepté les évaluations des pertes effectuées par le Fonds ou ont évalué les pertes pour un montant très proche des estimations du Fonds, même si ces estimations étaient sensiblement moins élevées que les montants réclamés.

Le Fonds a fait appel de huit jugements et huit demandeurs ont interjeté appel.

Tous les jugements rendus en 2006 concernant des demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992 sont signalés dans les documents



soumis au Comité exécutif et peuvent être consultés sur le site web des FIPOL (www.iopcfund.org).

Certains jugements rendus en 2006, qui présentent un intérêt particulier en raison des questions traitées ou des déclarations des tribunaux, sont résumés ci-après.¹⁰

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

Jugements prononcés par la cour d'appel de Rennes

Un pêcheur et un syndicat local de pêcheurs

Un pêcheur, qui avait accepté l'évaluation de sa demande faite par le Fonds de 1992 et qui avait reçu deux versements à titre provisoire et signé un reçu et un quitus concernant ces sommes, a par la suite engagé une action contre le Fonds alléguant que l'accord conclu avec le Fonds n'était pas valable, et a demandé une indemnisation supplémentaire. Un syndicat local de pêcheurs s'est associé à la procédure judiciaire en soutien au demandeur, lequel était membre de ce syndicat, et bien que

celui-ci n'ait pas déposé de demande spécifique au titre de pertes ou dommages causés par le sinistre de l'*Erika*, il a réclamé une somme symbolique de €1 (£0,70) pour dommage non défini.

Dans un jugement rendu en mars 2005, le tribunal de commerce de Rennes a rejeté la demande du demandeur concerné, au motif qu'en signant un reçu et un quitus, le demandeur avait accepté les modalités de l'accord proposé et avait conclu une transaction valable au regard de la législation française. Le tribunal a estimé que le syndicat du demandeur n'avait subi aucun dommage relevant de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et la demande a par conséquent été jugée irrecevable. Le tribunal a également déclaré que les actions du demandeur concerné et du syndicat étaient excessives et il leur a ordonné de verser au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds un montant symbolique de €1.

Le demandeur concerné et le syndicat ont fait appel de ce jugement.

En mai 2006, la cour d'appel de Rennes a confirmé le jugement du tribunal de commerce concernant

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

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

S'agissant du syndicat de pêcheurs, la cour d'appel a déclaré recevable l'action en justice engagée par celui-ci puisque tout syndicat pouvait être partie à des procédures judiciaires pour défendre l'intérêt général des membres de la profession qu'il représentait. La cour a reconnu que le syndicat avait le droit de mettre en question en termes généraux les mécanismes et les modalités des réparations accordées aux pêcheurs et à d'autres personnes tirant leur revenu de la mer, mais qu'il n'avait pas à s'occuper des pertes subies individuellement par les victimes de la pollution. La cour a rejeté la demande du syndicat comme dénuée de fondement.

Le demandeur et le syndicat de pêcheurs ont fait appel de ce jugement auprès de la Cour de cassation.

Grossiste en boissons

Un grossiste qui, à partir de plusieurs emplacements en Bretagne, fournissait des boissons en bouteilles aux cafés, hôtels et terrains de camping (mais pas directement aux touristes), non seulement dans la zone touchée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika* mais aussi dans d'autres zones, a soumis une demande d'indemnisation pour pertes de recettes, d'un montant de €609 455 (£410 000). Le Fonds a rejeté la demande au motif qu'il s'agissait d'une demande du secteur du tourisme de 'deuxième degré'. Dans un jugement rendu en novembre 2004, le tribunal de commerce de Vannes, donnant raison au Fonds, a estimé que le demandeur n'avait pas démontré que la baisse de son chiffre d'affaires était due à la pollution causée par le sinistre de l'*Erika*. Le demandeur a fait appel du jugement.

Dans un jugement rendu en juin 2006, la cour d'appel de Rennes a rejeté l'appel, déclarant que,

même si les tribunaux nationaux n'étaient pas liés par les critères arrêtés par le Fonds de 1992, la cour pouvait s'en inspirer. Elle a fait valoir qu'un grand nombre de clients du demandeur, comme les hôpitaux, les casernes et les collectivités locales, n'avaient pas été affectés par la contamination causée par le sinistre de l'*Erika*, et que les pertes prétendument subies par le demandeur avaient un caractère indirect étant donné que les difficultés que ce dernier connaissait en ce qui concerne la fourniture de boissons en bouteilles à ses clients, ne pouvaient être considérées comme une conséquence directe certaine de la pollution, mais pouvaient avoir été le résultat d'autres facteurs comme les conditions météorologiques, l'emplacement et la rentabilité du marché local.

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

Exploitant d'un terrain de camping

Le propriétaire d'un terrain de camping situé dans les Côtes d'Armor, dans le nord de la Bretagne, a présenté une demande s'élevant à €23 195 (£15 600) au titre de pertes qu'il aurait subies en 2000. Il a également présenté une demande de €33 265 (£22 400) au titre de pertes qu'il aurait subies en 2001. La demande concernant les pertes subies en 2000 a été réglée pour un montant de €15 883 (£10 700), qui a été versé au demandeur par le Fonds de 1992 en décembre 2002. Le Fonds a toutefois rejeté la demande concernant des pertes subies en 2001, dans la mesure où, à de rares exceptions près, il ne restait pas de trace de contamination sur les plages bretonnes après la fin de la saison 2000. Le demandeur a engagé une action contre le Fonds.

Dans un jugement rendu en septembre 2004, le tribunal de commerce de Saint-Brieuc a déclaré que la demande était recevable et, considérant que la baisse du chiffre d'affaires en 2001, par rapport à 1999, était due au sinistre de l'*Erika*, a ordonné au Fonds de 1992 de verser une indemnité de €26 719 (£18 000). Le Fonds de 1992 a fait appel du jugement.

Dans un jugement rendu en juin 2006, la cour d'appel de Rennes a rejeté la demande, déclarant qu'il n'avait pas été démontré que le sinistre de l'*Erika*, qui s'était produit en décembre 1999, avait eu des répercussions négatives sur l'activité touristique en 2001 et que d'autres facteurs, comme les conditions météorologiques, la

réduction du temps de travail en France, ou la concurrence des autres destinations touristiques, expliquaient pourquoi, en 2001, certaines entreprises du secteur du tourisme n'avaient pas retrouvé leur niveau d'activité d'avant le sinistre.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

Annulation d'une fête du Millénaire

Un assureur avait déposé contre le Fonds de 1992 une demande subrogée, pour un montant de €630 000 (£425 000), au titre d'une indemnité qu'il avait payée à un groupe hôtelier de La Baule pour des pertes encourues du fait de l'annulation d'une grande fête du Millénaire qui devait avoir lieu sur la plage locale. Ce paiement avait été effectué conformément aux termes d'une police d'assurance couvrant les frais de l'organisation de la fête annulée. Le 27 décembre 1999, le maire de La Baule avait pris un décret interdisant tout accès aux plages de La Baule, ce qui avait eu pour conséquence l'annulation de la fête.

Le Fonds de 1992 a rejeté la demande aux motifs que le demandeur n'avait pas fourni suffisamment d'informations pour permettre au Fonds d'évaluer les pertes et que l'assureur n'avait pas tenu compte des revenus perçus par les hôtels durant la période des festivités du Millénaire, alors que ces revenus auraient dû être déduits du montant réclamé au titre des pertes imputables à l'annulation de la fête.

Dans un jugement rendu en décembre 2004, le tribunal a évalué les recettes pour la période des fêtes du Millénaire à €200 000 (£135 000). Le tribunal a ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de payer le solde à l'assureur, soit €430 000 (£290 000).

Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement.

En novembre 2006, la cour d'appel de Rennes a annulé le jugement du tribunal de commerce et a rejeté la demande. Elle a déclaré qu'elle n'était pas liée par les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds de 1992 mais que ces critères pouvaient constituer des points de référence utiles pour les tribunaux nationaux. La cour a invoqué le fait que la décision prise en décembre 1999 par le Conseil municipal de La Baule, avant que les déversements d'hydrocarbures n'aient eu lieu, de ramener de 1 400 m² à 800 m² la surface autorisée

des grandes tentes où se tiendraient les festivités, ce qui avait eu pour conséquence de réduire de quelque 50 % le revenu potentiel de ces festivités, avait ôté toute rentabilité à ces dernières. La cour a également déclaré que la très forte tempête survenue les 26 et 27 décembre 1999 avait rendu impossible le montage des grandes tentes et qu'elle avait endommagé le toit de l'hôtel en face duquel les festivités devaient avoir lieu, ce qui constituait un risque pour les participants à la fête. Elle a estimé qu'il était évident que du fait des dommages provoqués par la tempête, les festivités n'auraient pas pu avoir lieu sur cette plage pour des raisons de sécurité. La cour a considéré que bien que dans sa décision d'interdire l'accès à la plage, le maire ait fait référence aux hydrocarbures qui s'y étaient déversés, cela n'empêchait aucunement que les festivités aient lieu sous les tentes et que si les tentes n'avaient pas été montées, cela avait été à cause de la tempête. De l'avis de la cour, la décision d'annuler les festivités avait été prise à cause de la tempête et non de la pollution. La cour d'appel a donc estimé qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre l'annulation des festivités et le sinistre de l'*Erika* et que l'assureur n'avait pas prouvé qu'il y avait une relation directe et certaine entre son obligation d'indemniser le groupe hôtelier et le sinistre de l'*Erika*.

Au 31 décembre 2006, le demandeur n'avait pas interjeté appel auprès de la Cour de cassation, mais la période pour interjeter cet appel n'expire qu'en février 2007.

Jugements des tribunaux de première instance

Terrains de camping

En avril 2006, le tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon s'est prononcé sur une demande, soumise par une entreprise qui gérait un terrain de camping situé à Saint-Jean-de-Monts, au titre du manque à gagner qu'elle aurait subi par suite de la baisse de son chiffre d'affaires due au sinistre de l'*Erika*.

Le tribunal a déclaré que les pertes subies par le demandeur avaient été évaluées par le Fonds d'après les critères arrêtés par ce dernier et résumés dans un manuel, mais que ces critères ne pouvaient être considérés comme faisant l'objet d'un accord

entre les parties au sens de l'article 31.3 de la Convention de Vienne sur le droit des traités, et que la résolution du Conseil d'administration du Fonds de 1992 de mai 2003, d'après laquelle 'les tribunaux des États parties aux Conventions de 1992 [doivent] tenir compte des décisions prises par les organes directeurs du Fonds...', n'avait pas d'effet contraignant et n'était qu'un vœu pieux. Dans son jugement, le tribunal a déclaré également que c'était au tribunal compétent qu'il appartenait d'interpréter le concept de 'dommage par pollution' et de l'appliquer au cas particulier afin de vérifier s'il y avait un lien de causalité suffisant entre l'événement et les dommages et de déterminer l'étendue de ces dommages. Toutefois, le tribunal a souscrit à l'évaluation faite par le Fonds et a rejeté la demande.

Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

Grossiste de jouets de plage, ostréiculteur, hôtel-bar-restaurant, grossiste de produits alimentaires et de boissons, grossiste de produits alimentaires congelés et marchand de vêtements au détail

En février et mars 2006, le tribunal de commerce de Lorient a prononcé six jugements sur des demandes déposées par un grossiste de jouets de plage et de matériel de camping, un ostréiculteur, un propriétaire d'un hôtel-bar-restaurant, un grossiste de produits alimentaires et de boissons, un grossiste de produits alimentaires congelés et un marchand de vêtements au détail. Le tribunal a déclaré, dans chaque cas, qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité arrêtés par le Fonds et qu'il appartenait au tribunal d'interpréter le concept de 'dommage par pollution' énoncé dans les Conventions de 1992 et de l'appliquer à chaque demande en déterminant s'il y avait un lien de causalité suffisant entre l'événement et les dommages.

Trois de ces demandes avaient été rejetées par le Fonds de 1992 au motif qu'il n'y avait pas un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et la pollution par les hydrocarbures. Le tribunal a donné raison au Fonds et a rejeté les demandes. S'agissant de deux demandes qui avaient été acceptées par le Fonds comme étant recevables en principe mais évaluées à des montants inférieurs aux montants réclamés, le tribunal a souscrit aux évaluations faites par le Fonds.

En ce qui concerne la demande du grossiste de produits alimentaires congelés, qui avait été rejetée par le Fonds au motif qu'il n'y avait pas un lien de causalité suffisant, le tribunal a déclaré que les faits pertinents n'avaient pas été établis et a donc chargé un expert judiciaire de déterminer à combien se montaient les pertes et si ces pertes étaient directement dues au sinistre de l'*Erika*.

Les demandeurs n'ont pas fait appel des jugements.

15.4 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Voir les pages 74 à 76.

15.5 SLOPS

(Grèce, 15 juin 2000)

Le sinistre

Alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce), suite à une explosion, un incendie s'est déclaré à bord du *Slops* (10 815 tjb), installation de réception des déchets mazoutés immatriculée en Grèce et à bord de laquelle se trouvaient 5 000 m³ d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, dont 1 000 à 2 000 m³ auraient été des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, mais on en ignore le volume exact; une partie s'est consumée au cours de l'incendie.

Le *Slops* n'était couvert par aucune assurance-responsabilité répondant à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Des postes d'amarrage, des cales sèches et des chantiers de réparation situés au nord du mouillage ont été touchés avant que les hydrocarbures ne quittent le port en direction du sud pour s'échouer sur un certain nombre d'îles. Un entrepreneur local a mené à bien les opérations de nettoyage en mer et à terre.

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

Le *Slops*, immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée en 1994, avait initialement été conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. En 1995, il avait subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice avait été enlevée et le moteur mis hors service et officiellement plombé. Il a été indiqué qu'il s'était agi de transformer le navire en installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés. Depuis la conversion, le *Slops* semblait être resté en permanence au mouillage au même endroit et avoir servi exclusivement au stockage et au traitement des déchets mazoutés. L'autorité portuaire locale a confirmé que le *Slops* était resté en permanence au mouillage depuis mai 1995 sans appareil de propulsion. À ce que l'on savait, les résidus d'hydrocarbures récupérés étaient vendus, après traitement, comme fuel de médiocre qualité.

En juillet 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Slops* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) devaient être considérés comme des navires uniquement lorsqu'ils transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils sont normalement exploités. Le Comité exécutif a noté que cette décision se fondait sur les conclusions d'un Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Le Comité exécutif a également noté que, bien que le Groupe de travail se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur off-shore, il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur offshore et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Il a en outre été noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour relever de la définition du terme 'navire' en vertu des

Conventions de 1992, un engin exploité au large devait notamment avoir à bord des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou dans les soutes.

Un certain nombre de délégations ont estimé que puisque le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992. Une délégation a fait observer que cette position était étayée par le fait que les autorités grecques avaient dégagé le navire de l'obligation d'avoir à bord un certificat d'assurance en application de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Comité a décidé que, pour les raisons exposées ci-dessus, le *Slops* ne devrait pas être considéré comme étant un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Actions en justice

Procédures auprès du tribunal de première instance

En février 2002, deux entrepreneurs grecs ont engagé des actions en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992 pour obtenir réparation à raison de €1,5 million (£1 million) et de €787 000 (£530 000) (plus les intérêts), respectivement au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Ces entrepreneurs ont allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder aux opérations de nettoyage et de prendre des mesures de prévention pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures. Ils ont ajouté qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de rembourser les coûts susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.

Dans leur argumentation, les entrepreneurs ont déclaré que le *Slops* avait été construit uniquement pour le transport des hydrocarbures en mer (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que navire-citerne), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que navire et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Ils ont soutenu également que même dans les cas où il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), le *Slops* flottait en

mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque. Ils ont précisé que le *Slops* n'avait aucune assurance responsabilité répondant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces entrepreneurs ont déclaré que le propriétaire immatriculé ne possédait aucun avoir hormis le *Slops*, qui avait été détruit par un incendie et n'avait donc aucune valeur même comme ferraille. Ils ont avancé qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du *Slops*, à savoir qu'ils avaient engagé une action en justice à son encontre, enquêté sur sa situation financière et demandé au tribunal de saisir ses avoirs et de le déclarer en faillite. Ils ont soutenu que, puisque le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés par le Fonds de 1992 au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.

Le tribunal a prononcé son jugement en décembre 2002.

Concernant les actions contre le propriétaire immatriculé du *Slops*, qui ne s'est pas présenté à l'audience, le tribunal a prononcé un jugement par défaut contre lui pour les montants réclamés plus les intérêts.

Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal a soutenu dans son jugement que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. De l'avis du tribunal, toute unité flottante, quelle qu'elle soit, initialement construite en tant que bâtiment de mer pour le transport des hydrocarbures est et demeure un navire, bien qu'elle puisse être ultérieurement transformée en un autre type d'unité flottante, comme installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés, et bien qu'elle ait pu être immobile ou que l'hélice ait pu être provisoirement enlevée et le moteur plombé. Le tribunal a ordonné au Fonds de 1992 de verser aux entreprises €1,5 million (£1 million) et €787 000 (£530 000) respectivement, soit les montants réclamés, plus les intérêts légitimes à compter de la date de l'assignation (12 février 2002) jusqu'à la date du paiement, et les dépens de €93 000 (£63 000).

Procédures auprès de la cour d'appel

En février 2003, le Comité exécutif du Fonds

de 1992 a examiné la question de savoir s'il y avait lieu de faire appel du jugement. Au cours des débats, plusieurs délégations ont souligné que la décision du Comité exécutif selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992 reposait sur une décision de politique générale de l'Assemblée du Fonds relative aux conditions selon lesquelles les unités de stockage flottantes devraient être considérées comme un 'navire' au sens qu'en donnent les Conventions, à savoir seulement quand elles transportent des hydrocarbures en vrac, ce qui impliquait que cela avait lieu pendant un voyage. Ces délégations ont évoqué le préambule des Conventions, qui se réfère spécifiquement au transport d'hydrocarbures. Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement.

Dans son appel, le Fonds de 1992 a soutenu que le tribunal de première instance avait estimé à tort que le *Slops* transportait des hydrocarbures au moment du sinistre, considérant les résidus d'hydrocarbure présents à bord comme ayant été transportés. Il a soutenu en outre que selon le tribunal, il y avait transport des 2 000 m³ d'hydrocarbures à bord dans le sens où ils étaient destinés à être transportés vers des raffineries de pétrole, mais que rien ne permettait de prouver que c'était réellement le cas. Le Fonds a appelé l'attention sur un document émis par le Ministère de la marine marchande établissant de façon certaine que le *Slops*, qui avait constitué une unité industrielle flottante de traitement des résidus d'hydrocarbures et de séparation de ces résidus d'avec l'eau, avait fonctionné continuellement en tant que telle depuis le 2 mai 1995 et était demeuré à compter de cette date en permanence au mouillage sans appareil de propulsion. Le Fonds a affirmé que le *Slops* n'était pas destiné au transport par mer de résidus d'hydrocarbures vers des raffineries de pétrole et n'avait jamais réalisé ce type d'opération au cours de la période durant laquelle il avait servi d'installation flottante de traitement de résidus d'hydrocarbures, ce transport d'hydrocarbures ayant été effectué au moyen de barges appartenant à des tiers, qui s'étaient amarrées le long du *Slops* de façon à recevoir les résidus d'hydrocarbures et les transportaient vers des raffineries où ils étaient traités. Le Fonds a avancé également que le *Slops* n'avait pas d'assurance responsabilité répondant à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les autorités grecques ne



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

lui avaient jamais imposé cette obligation. Il a été fait valoir qu'en vertu de l'article VII.10 de cette convention, celles-ci ne devaient pas autoriser un navire battant le pavillon grec à commercer s'il n'était pas muni d'un certificat attestant que sa responsabilité était couverte. Le Fonds a conclu qu'au vu de ces faits, le *Slops* ne pouvait pas être considéré comme relevant de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992.

Lors d'une audience qui a eu lieu en novembre 2003, les demandeurs ont soutenu que tout type d'engin marin intentionnellement construit pour le transport d'hydrocarbures était considéré comme un navire même s'il avait été transformé ultérieurement et que son moteur avait été provisoirement plombé et son hélice enlevée. Ils ont ajouté que le fait que le *Slops* ait été immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée prouvait qu'il s'agissait bien d'un navire. Ils ont soutenu que le terme 'cargaison' ne signifiait pas que le navire était tenu de transporter effectivement des hydrocarbures, ledit terme étant utilisé pour distinguer les hydrocarbures en tant que cargaison des hydrocarbures se trouvant dans les citernes du navire. Les demandeurs ont affirmé

qu'au moment du sinistre, le *Slops* avait encore effectivement à son bord des résidus de déchets datant du dernier voyage qu'il avait effectué en tant que pétrolier, en 1995. Ils ont affirmé qu'une assurance n'était pas une condition nécessaire pour que le *Slops* soit considéré comme un navire. Ils ont déclaré en outre que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dont l'objectif principal était la protection du milieu marin, fournissait un cadre à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile appelant une interprétation compatible avec cet objectif. Les demandeurs ont ajouté qu'ils avaient été mis au courant de la mauvaise situation financière du propriétaire immatriculé alors que les opérations de nettoyage avaient considérablement progressé et qu'en tout état de cause ils auraient pu être accusés de contribuer aux dommages à l'environnement s'ils n'avaient pas achevé ces opérations. Les demandeurs ont déclaré également que le fait que le Fonds de 1992 ait organisé le voyage en Grèce de deux experts techniques chargés de faire rapport sur le sinistre les amenait à penser que le Fonds était disposé à leur verser des indemnités.

Le Fonds de 1992 a appelé l'attention du tribunal sur la résolution n° 8, adoptée en mai 2003 par le

Conseil d'administration, selon laquelle celui-ci considère que les tribunaux des États parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 concernant l'interprétation et l'application des Conventions.

La cour d'appel a rendu son jugement en février 2004. Elle a soutenu que le *Slops* ne répondait pas aux critères requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et a rejeté les demandes d'indemnisation. La cour a interprété le terme 'navire' d'après la définition énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, c'est-à-dire comme un engin marin transportant des hydrocarbures d'un lieu A à un lieu B.

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

Procédures auprès de la Cour suprême

Les demandeurs ont interjeté appel auprès de la Cour suprême.

Dans l'argumentation présentée à la Cour suprême, les demandeurs ont soutenu que la cour d'appel avait interprété de façon incorrecte la définition du terme 'navire' dans la Convention

de 1992 sur la responsabilité civile. Selon les demandeurs il était clair que ce terme est défini de façon non seulement à prévenir la pollution mais aussi à indemniser les victimes de pollution par des hydrocarbures et ceux qui contribuent à la prévention d'une telle pollution.

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

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

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

Le Fonds de 1992 a présenté à la Cour suprême l'avis d'expert de M. Thomas A. Mensah¹¹ à l'appui de sa position. Dans cet avis, le Dr Mensah a conclu qu'aucun élément ne permettait de penser, que ce soit dans les dispositions et les termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, dans le droit international de la mer ou dans les règles et principes du droit international relatifs à l'interprétation et à l'application des traités, que l'on pouvait qualifier le *Slops* de 'navire' en relation avec le sinistre. Il a estimé qu'au moment du sinistre, le *Slops* ne satisfaisait à aucun critère requis pour être considéré comme un navire tel que défini par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, puisque ce n'était pas un 'bâtiment de mer ou engin marin [...] construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison'; ce n'était pas non plus un navire qui 'transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison' ou 'pendant tout voyage faisant suite à un tel transport'. De l'avis du Dr Mensah, on ne pouvait donc pas dire que les dommages dus à la pollution résultant du sinistre relevaient du champ d'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il s'ensuivait donc que le Fonds de 1992 ne saurait être soumis à une quelconque obligation d'indemniser ces dommages par pollution.

En septembre 2005, les cinq juges de la Cour suprême qui ont examiné l'affaire ont conclu que la question de savoir si la cour d'appel avait ou non correctement interprété et appliqué l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile devait être renvoyée devant une session plénière de la Cour suprême. D'après le Code de procédure civile grec, pour qu'un jugement prononcé par une division de la Cour suprême soit concluant et contraignant, ce jugement doit être prononcé au moins à la majorité plus une voix. Il est ressorti que trois juges avaient été favorables aux demandeurs et deux au Fonds de 1992. La Cour suprême a rejeté les autres motifs de l'appel invoqués par les demandeurs.

Procédures auprès de la session plénière de la Cour suprême

La session plénière s'est tenue en mai 2006; la Cour suprême était alors composée de 22 juges choisis au

hasard. À sa session plénière, la Cour n'a examiné que la question concernant l'interprétation et l'application de l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Conformément au règlement intérieur de la Cour suprême, le procureur général de la Cour était présent et a formulé des recommandations à la Cour. Il a souscrit aux conclusions des deux juges minoritaires de la Cour suprême selon lesquels le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992 et a proposé de rejeter l'appel comme étant sans fondement.

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

Cinq juges ont été d'avis que pour être considéré comme un 'navire' selon la définition des Conventions de 1992, l'engin doit avoir été

¹¹ Ancien Sous-Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, ancien président du Tribunal international du droit de la mer à Hambourg (Allemagne).

construit ou adapté pour le transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, avec la condition supplémentaire que, s'il s'agit d'une unité flottante de stockage, il doit effectivement transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison pendant le voyage en question ou pendant un voyage faisant immédiatement suite au déchargement desdits hydrocarbures, à moins qu'il soit prouvé qu'à la suite du déchargement les citernes du navire ne contenaient plus de résidus d'hydrocarbures. Les juges minoritaires ont également déclaré que cette interprétation découlait de l'objet des conventions internationales qui se référaient au transport d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

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

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

Évaluation du montant des demandes

S'agissant des deux demandes soumises au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde, les experts engagés par le Fonds de 1992 ont examiné les documents soumis initialement avec les assignations déposées par les demandeurs, afin d'évaluer les montants recevables. Ces documents ne sont pas suffisants pour réaliser une évaluation détaillée des demandes et les demandeurs ont été invités à fournir un complément d'information.

15.6 SINISTRE SURVENU EN SUÈDE

(Suède, 23 septembre 2000)

Le sinistre

Entre le 23 septembre et début octobre 2000, des hydrocarbures persistants ont échoué sur les rivages de Fårö et de Gotska Sandön, deux îles situées au nord de l'île de Gotland, dans la mer Baltique, ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm. Le Service des garde-côtes suédois, l'Agence suédoise des services de secours ainsi que les autorités locales ont mené des opérations de nettoyage, récupérant ainsi quelque 20 m³ de pétrole en mer et sur le rivage.

D'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui est passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Selon le Service des garde-côtes, l'analyse a montré que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondaient à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

L'*Alambra* était assuré par la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club). Le propriétaire du navire et son assureur ont affirmé que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

Limitation de la responsabilité

Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 32 684 760 de DTS (£25 millions).

Demandes d'indemnisation

Le Service des garde-côtes a engagé des dépenses pour un montant de SKr 1,1 million (£82 000), et l'Agence suédoise des services de secours, de concert avec les autorités locales, pour un montant de SKr 4,1 millions (£306 000), au titre des opérations de nettoyage. Le montant global des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.

Les autorités suédoises ont fait savoir au Fonds de 1992 qu'elles avaient l'intention de soumettre leurs demandes d'indemnisation au propriétaire du navire, et que, si elles ne parvenaient pas à obtenir réparation auprès de celui-ci, elles envisageraient de former des demandes contre le Fonds. Cependant, pour obtenir réparation auprès du Fonds de 1992, les autorités devaient établir que les dommages résultaient d'un sinistre mettant en cause un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Les autorités suédoises ont communiqué au Fonds de 1992 les résultats d'analyses effectuées par le laboratoire de la police suédoise sur des échantillons d'hydrocarbures transportés à bord de l'*Alambra* et sur des échantillons prélevés sur plusieurs îles suédoises. Le Fonds a examiné le résultat des analyses et souscrit à la conclusion des autorités, à savoir que les échantillons de pétrole ressemblaient beaucoup à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

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

En septembre 2003, le Gouvernement suédois a engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra*, et demandant une indemnisation de SKr 5,3 millions (£393 000) au titre des opérations de nettoyage. Le Gouvernement a également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, à titre conservatoire, pour éviter que sa demande d'indemnisation adressée au Fonds ne soit frappée de prescription. Le Gouvernement a évoqué la responsabilité du Fonds de 1992 de l'indemniser si ni le propriétaire du navire ni le London Club n'étaient déclarés tenus de verser une indemnisation.

Le Fonds de 1992 a soumis sa réponse au tribunal en octobre 2003, demandant la suspension de l'action contre le Fonds jusqu'à ce que soit prononcé le jugement définitif concernant l'action en justice engagée contre le propriétaire du navire et son assureur. Le Fonds a informé le tribunal qu'il partageait le point de vue du Gouvernement suédois selon lequel l'*Alambra* était selon toute probabilité la source de la pollution.

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

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

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

En juin 2006 le Gouvernement suédois, le propriétaire du navire et le London Club sont parvenus à un accord de règlement à l'amiable sans qu'aucune responsabilité ne soit reconnue par aucune partie. De ce fait, les actions en justice en instance contre le propriétaire du navire et le London Club ont été retirées.

En juin 2006 également, le Gouvernement suédois et le Fonds de 1992 ont conclu un accord de règlement aux termes duquel le premier acceptait de verser au second SKr 79 000 (£5 900), somme qui correspondait à l'ensemble des dépens du Fonds et de ses frais d'experts. De ce fait, la procédure en instance devant le tribunal contre le Fonds a été retirée.

15.7 PRESTIGE

(Espagne, 13 novembre 2002)

Le sinistre

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



Le Gouvernement espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 800 tonnes de cargaison restaient à bord de l'épave.

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

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

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

Le *Prestige* avait contracté une assurance auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club) pour couvrir sa

responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.

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

Bureaux des demandes d'indemnisation

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

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

Responsabilité du propriétaire du navire

Le montant de limitation applicable au *Prestige*, en vertu de la Convention de 1992 sur la

responsabilité civile, est d'approximativement 18,9 millions de DTS, soit €22 777 986 (£15,3 millions). Le 28 mai 2003, le propriétaire du navire a déposé ce montant auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) pour constituer le fonds de limitation requis en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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

Le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de DTS par événement, y compris la somme versée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Ce montant devrait être converti en monnaie nationale, sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de la décision de l'Assemblée concernant la date du premier versement des indemnités.

Suivant les principes appliqués dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé en février 2003 que, dans l'affaire du *Prestige*, la conversion se ferait sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de cette session, soit le 7 février 2003. Par conséquent, 135 millions de DTS correspondent à €171 520 703 (£115 millions).

Niveau des paiements

Position du London Club

Contrairement à la politique adoptée précédemment par les assureurs dans d'autres affaires du Fonds, le London Club a décidé de ne pas effectuer de paiement individuel à hauteur du montant de limitation du propriétaire du navire, suivant en cela le conseil juridique selon lequel, si le Club payait les demandeurs de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient probablement pas compte de ces paiements lors de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire et le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation.

Examen de la question par le Comité exécutif en mai 2003

En mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les

paiements du Fonds de 1992 devraient, pour le moment, être limités à 15 % du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds et le London Club. Cette décision a été prise à la lumière des chiffres fournis par les délégations des trois États touchés et d'une évaluation effectuée par l'Administrateur selon laquelle le montant total des dommages pouvait atteindre €1 milliard (£674 millions). Le Comité exécutif a décidé en outre que le Fonds de 1992 devrait, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, payer les demandeurs, même si le London Club ne leur versait pas une indemnisation directement.

Paiements au Gouvernement espagnol en 2003

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

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

- Sous réserve qu'il procède à une évaluation générale du montant total du dommage recevable en Espagne dans le cadre du sinistre du *Prestige*, l'Administrateur était autorisé à verser la différence entre les 15 % du montant évalué de la demande soumise le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15 % de la demande soumise (15 % de €383,7 millions = €57 555 000). Ce versement serait effectué sous réserve également que le Gouvernement espagnol fournisse une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol et dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement.
- Cette garantie devrait couvrir la différence entre les 15 % du montant évalué de la demande présentée le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15 % de la demande soumise (15 % de €383,7 millions = €57 555 000). Les termes et conditions de la garantie

devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur.

- Si le Comité exécutif réduisait le montant du versement, la différence devrait être remboursée par le Gouvernement espagnol.
- Si un autre État ayant subi des pertes en raison du sinistre du *Prestige* présentait une demande de versement selon les mêmes termes, cette demande devrait être soumise au Comité exécutif.

Avec l'aide d'un certain nombre d'experts, l'Administrateur a procédé à une évaluation provisoire de la demande du Gouvernement espagnol. Sur la base des pièces justificatives fournies, il a fait une première estimation de €107 millions (£72 millions), en fonction de laquelle le Fonds de 1992 a versé €16 050 000 (£11,1 millions), soit 15 % de l'estimation provisoire.

L'Administrateur a également effectué avec l'aide d'un certain nombre d'experts une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, et il a conclu que ce coût serait d'au moins €303 millions (£204 millions).

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

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

Examen de la question en octobre 2005

En octobre 2005, le Comité exécutif a examiné une proposition de l'Administrateur tendant à ce qu'il soit procédé au relèvement du niveau des paiements et à une répartition provisoire entre les trois États concernés du montant maximum payable par le Fonds de 1992 sur la base du

montant total des demandes d'indemnisation recevables, tel que déterminé par les évaluations effectuées jusqu'à cette date, et à ce que des engagements soient pris et des garanties données par les gouvernements espagnol, français et portugais.

Par le passé, le niveau des paiements du Fonds avait généralement été fixé en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes susceptibles d'être formées contre le Fonds et non pas en fonction de l'évaluation par le Fonds des pertes recevables. D'après les chiffres présentés par les gouvernements des trois États touchés par le sinistre, d'où il ressortait que le montant total des demandes pourrait atteindre quelque €1 050 millions (£674 millions), le niveau des paiements devrait probablement être maintenu à 15 % pendant plusieurs années à moins que l'on ne puisse adopter une nouvelle approche. L'Administrateur a donc proposé qu'au lieu de suivre la pratique habituelle consistant à déterminer le niveau de paiements en fonction du montant total des demandes déjà présentées et des demandes pouvant l'être ultérieurement, il conviendrait de se reposer sur une estimation du montant définitif des demandes recevables formées contre le Fonds de 1992, arrêtée sur la base soit d'accords conclus avec les demandeurs soit de jugements définitifs rendus par un tribunal compétent.

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

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

Il a donc estimé que le niveau des paiements pourrait être porté à 30 %¹².

De l'avis de l'Administrateur, le Fonds de 1992 devrait toutefois recevoir des trois États concernés

les engagements et les garanties appropriés afin de protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement et de s'assurer que le principe de l'égalité de traitement des victimes soit respecté.

Le comité exécutif a souscrit à la proposition de l'Administrateur et a pris les décisions suivantes:

1. Le niveau des paiements du Fonds de 1992 devrait passer de 15 à 30 % des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992 et le London Club.
2. Le montant de €133 840 000, représentant le montant total dû par le Fonds de 1992, moins une réserve de 10 %, devrait être réparti entre les trois États concernés comme indiqué dans le tableau ci-dessous.
3. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement espagnol un montant de €57 365 000 (£38,5 millions), à condition que celui-ci s'engage à dédommager tous les demandeurs qui avaient subi en Espagne des dommages par pollution à hauteur de montants au moins équivalents à 30 % des pertes ou dommages, à rembourser au Fonds de 1992 toute somme qu'il lui devrait si le Comité exécutif décidait de réduire la part due par le Fonds au titre des dommages survenus en Espagne et à fournir au Fonds de 1992 une garantie bancaire couvrant la différence entre le montant lui ayant été versé par le Fonds et 15 % du montant évalué.
4. L'Administrateur a été autorisé à verser au Gouvernement portugais €740 000
5. L'Administrateur a été autorisé à verser à chaque demandeur en France, exception faite de l'État français, un montant correspondant à 30 % des pertes ou dommages évalués par le Fonds de 1992 ou fixés par un tribunal compétent dans un jugement définitif, à condition que le Gouvernement français s'engage à accepter une réduction des indemnités auxquelles il aurait droit à hauteur du montant de sa demande recevable, pour protéger le Fonds de 1992 contre tout surpaiement aux demandeurs ayant subi des dommages en France, si le Comité exécutif décidait de réduire le niveau des paiements.
6. Les garanties bancaires que les Gouvernements espagnol et portugais devraient fournir devraient être apportées par un établissement financier dont la solvabilité serait conforme aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, répondre aux autres critères et, de façon générale, être établies à la satisfaction de l'Administrateur.

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

¹³ Les montants des garanties bancaires correspondent aux différences entre les montants répartis et 15 % des montants évalués, c'est-à-dire pour l'Espagne €115 000 000 - €36 150 000 (€241 millions à 15 %) = €78 850 000, et pour le Portugal €740 000 - €229 500 (€1 530 000 à 15 %) = €510 500.

Évolution de la situation après la session d'octobre 2005

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

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

En mars 2006, le Gouvernement espagnol a pris l'engagement requis et a fourni la garantie bancaire nécessaire et, en conséquence, un versement de €56 365 000 (£38,5 millions) a été effectué en mars 2006. Ainsi que le Gouvernement espagnol l'avait demandé, le Fonds de 1992 a retenu €1 million (£670 000) pour relever les paiements à 30 % des montants évalués pour les demandes d'indemnisation individuelles qui avaient été soumises au Bureau des demandes d'indemnisation en Espagne. Ces paiements seront effectués au nom du Gouvernement espagnol conformément à l'engagement qu'il a pris, et toute somme restante après les versements effectués à tous les demandeurs par le Bureau des demandes d'indemnisation sera restituée au Gouvernement espagnol. Si ce montant de €1 million était insuffisant pour rembourser tous les demandeurs qui ont présenté des demandes d'indemnisation au Bureau des demandes d'indemnisation, le Gouvernement espagnol s'est engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs pour atteindre 30 % du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.

Les conditions requises par le Comité exécutif se

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

Demandes d'indemnisation

Espagne

Au 31 décembre 2006, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 839 demandes pour un total de €610,7 millions (£411 millions), dont neuf demandes du Gouvernement espagnol pour un montant total de €559,4 millions (£377 millions), présentées entre octobre 2003 et octobre 2006.

Les demandes présentées par le Gouvernement espagnol portaient sur les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, les allègements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, les dépenses afférentes aux campagnes de publicité et les frais encourus par les autorités locales et remboursés par le Gouvernement. À l'origine, les demandes incluaient les éléments de dépenses afférents aux opérations de nettoyage dans le Parc national de l'Atlantique pour un montant de €11,9 millions (£8 millions). Ces éléments de dépenses ont été retirés, le financement de ces opérations ayant été obtenu d'une autre source. La demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €109,2 millions (£74 millions), a été ramenée à €24,2 millions

Catégorie de demande (Espagne)	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Dommages aux biens	232	2 065 970
Nettoyage	17	3 923 652
Mariculture	14	19 096 081
Pêche et ramassage de coquillages	180	3 610 885 ¹⁴
Tourisme	14	688 303
Entreprises de transformation/vente du poisson	299	20 145 298
Divers	74	1 761 785
Gouvernement espagnol	9	559 376 830 ¹⁵
Total	839	610 668 804

¹⁴ Une demande pour un montant de €132 millions (£89 millions) présentée par un groupe de 58 associations a été retirée à la suite d'un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol.

¹⁵ Après certaines réductions, concernant notamment les éléments de la demande relatifs au Parc national de l'Atlantique.



Les rivages difficiles d'accès ont gêné le nettoyage et le ramassage des hydrocarbures après le sinistre du Prestige

(£16,3 millions) pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source.

En septembre 2005, un groupe de 58 associations de Galice, des Asturies et de Cantabrie représentant 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages a retiré une demande de €132 millions (£89 millions) contre le Fonds de 1992, ces associations ayant signé au nom des victimes des accords de règlement avec l'État espagnol. Un certain nombre d'autres demandeurs qui avaient négocié un règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux mentionnés ci-dessous ont également retiré leurs demandes.

On trouvera dans le tableau de la page 106 une ventilation des différentes catégories de demandes reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

La première demande d'indemnisation reçue du Gouvernement espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions (£258 millions), a été provisoirement évaluée par l'Administrateur en décembre 2003 à €107 millions (£72 millions). Pour les paiements effectués au Gouvernement espagnol, voir la page 105.

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

En août 2006, le Gouvernement espagnol a soumis au Bureau des demandes d'indemnisation une demande pour les dépenses encourues par les 67 villes qu'il avait remboursées (51 en Galice, 14 dans les Asturies et deux en Cantabrie), soit au total €5,8 millions (£3,9 millions). Les experts du Fonds de 1992 examinent actuellement cette demande. Le Gouvernement espagnol a également soumis des demandes au titre des dépenses encourues par la région de Galice pour un montant de €28 millions (£19 millions) et par la région des Asturies pour un montant de €3,3 millions (£2,2 millions).

En mai 2006, le Gouvernement espagnol a soumis au Fonds de 1992 une demande au titre des dépenses encourues pour le règlement des demandes évaluées par le Consorcio de Compensación de Seguros (Consorcio).¹⁶

¹⁶ *Organisme étatique d'assurance créé pour régler les demandes soumises au titre de dommages qui ne sont normalement pas couverts par les polices d'assurance commerciales, notamment les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles.*

À la suite d'un certain nombre d'ajustements, le Gouvernement espagnol a fait savoir en décembre 2006 que le montant total de ses demandes était de €559 376 830 (£374,4 millions). Il a également fait savoir que d'autres ajustements seraient effectués en ce qui concerne les versements qu'il avait faits à deux des régions touchées par le sinistre du *Prestige* (Cantabrie et Pays basque), le traitement des résidus et chaque évaluation effectuée par le Consorcio.

Parmi les demandes autres que celles soumises par le Gouvernement espagnol, 88,8 % ont été évaluées à un montant de €3,7 millions (£2,5 millions). Des paiements provisoires¹⁷ d'un montant total de €484 500 (£326 000) ont été effectués pour 153 des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % du montant évalué. Sur les demandes restantes, quatre sont en cours d'évaluation, 10 sont en cours de traitement, 190 sont en attente d'une réponse des demandeurs, 77 sont en attente de documents complémentaires, 381 (pour un total de €27,4 millions (£18,4 millions)) ont été rejetées et 15 ont été retirées par les demandeurs.

France

Au 31 décembre 2006, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 474 demandes d'un montant total de €118,5 millions (£80 millions). On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différents types de demandes.

Sur les 474 demandes soumises au Bureau des demandes d'indemnisation, 84 % avaient été

évaluées au 31 décembre 2006. Bon nombre des demandes restantes ne s'appuient pas sur des pièces justificatives suffisantes et les demandeurs ont été invités à fournir ces pièces. Quatre cents demandes avaient été évaluées à €45,3 millions (£30,5 millions). Trois cent quatre-vingt-quatorze demandes avaient été approuvées pour un montant de €44,7 millions (£30 millions) et des versements provisoires d'un montant total de €3,1 millions (£2,1 millions) avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour 260 des demandes approuvées. Le reste des demandes approuvées est en attente d'une réponse des demandeurs ou fait l'objet d'une réévaluation lorsque les demandeurs n'ont pas accepté les montants évalués. Quarante demandes d'un montant total de €2 millions (£1,3 million) avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à cause du sinistre.

En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande d'un montant de €67,5 millions (£45 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage réalisées et les mesures de sauvegarde prises. Le Fonds de 1992 et le London Club ont provisoirement évalué la demande à €31,2 millions (£21 millions). Un complément d'information a été demandé au Gouvernement français en août 2005, pour que les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club puissent terminer l'évaluation.

Cinquante-neuf demandes supplémentaires, d'un montant total de €10,5 millions (£7,1 millions),

Catégorie de demande (France)	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Domages aux biens	9	87 772
Nettoyage	59	10 461 115
Mariculture	125	12 220 546
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	59	1 601 717
Tourisme	194	25 268 938
Entreprises de transformation/vente du poisson	9	301 446
Divers	15	982 860
Gouvernement français	1	67 499 154
Total	474	118 540 358

¹⁷ Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs ont été déduites du calcul des versements provisoires.

avaient été soumises par les autorités locales au titre des dépenses de nettoyage. Vingt-sept de ces demandes avaient été évaluées et approuvées à hauteur de €3,4 millions (£2,3 millions). Des versements provisoires d'un montant total de €1 million (£675 000) avaient été effectués pour 40 demandes à hauteur de 30 % des montants évalués.

Cent vingt-cinq demandes avaient été soumises par des ostréiculteurs pour un montant total de €12,2 millions (£8,2 millions) au titre de pertes qu'ils auraient subies par suite de la résistance du marché due à la pollution. Les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992 avaient examiné ces demandes et 118 d'entre elles, d'un montant total de €1,8 million (£1,2 million), avaient été évaluées à €468 000 (£315 000). Des versements d'un montant total de €87 000 (£59 000) avaient été effectués pour 75 de ces demandes à hauteur de 30 % des montants évalués. Aucune documentation n'a été soumise à l'appui de sept de ces demandes, et les personnes qui les ont soumises ont été invitées à fournir à l'appui des renseignements détaillés.

Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a soumis une demande d'un montant de €3,3 millions (£2,2 millions) au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Des documents additionnels, fournis en février 2005, contenaient une demande supplémentaire d'un montant de €1 million (£670 000), également soumise pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont finalement été évaluées à €2,2 millions (£1,5 million). Le Gouvernement portugais a accepté cette évaluation. Ce gouvernement ayant décidé, tel qu'indiqué ci-dessus, de ne pas apporter une garantie bancaire, le Fonds de 1992 a effectué en août 2006 un versement de €328 488 (£222 600), ce qui représentait 15 % de l'évaluation définitive. Cela n'exclut pas le versement d'autres indemnités au Gouvernement portugais si le Comité exécutif décidait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

Prescription

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation auprès du propriétaire du navire et de son assureur s'éteignent à défaut d'intenter une action en justice

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

En septembre 2005, des lettres individuelles concernant la question de la prescription ont été envoyées à tous ceux qui avaient présenté aux Bureaux des demandes d'indemnisation en Espagne et en France des demandes pour lesquelles on n'était pas parvenu à l'époque à un accord de règlement. Des annonces publicitaires ont été insérées dans la presse nationale et locale dans ces deux pays, appelant l'attention sur la question de la prescription.

Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités espagnoles

Le Gouvernement espagnol et les autorités régionales ont indemnisé à hauteur de €40 (£27) par jour toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquelles figuraient des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers, ainsi que des personnes dont le travail à terre était fortement tributaire de la pêche ayant été interdite, par exemple les poissonniers, les réparateurs de filets de pêche et les employés des coopératives de pêche, des criées ou des fabriques de glace. Ces paiements ont été intégrés dans les demandes subrogées des autorités espagnoles en vertu de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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

En juin 2003 et juillet 2004, le Gouvernement espagnol a adopté une législation sous la forme de deux décrets-lois royaux ouvrant un crédit de €249,5 millions (£168 millions) destiné à dédommager intégralement certaines catégories de

victimes de la pollution. Pour percevoir une indemnité, les demandeurs devaient renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation à l'État espagnol. Il est prévu dans les décrets que l'évaluation des demandes d'indemnisation sera effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

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

En mai 2005, le Gouvernement espagnol a informé le Fonds de 1992 que des accords avaient été conclus avec quelque 19 500 travailleurs du secteur de la pêche et que €88 millions (£59 millions) environ leur avaient été versés au total en vertu des décrets-lois royaux.

En 2004, le Fonds de 1992 a été informé par le Gouvernement espagnol que les demandes formées en vertu des décrets feraient l'objet d'une

évaluation au cas par cas par le Consorcio.

Étant donné que les décrets-lois royaux prévoient que l'évaluation des demandes doit être effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, des réunions ont eu lieu entre des représentants du Consorcio et du Fonds de 1992 pour débattre des critères en question. Au 31 décembre 2006, le Consorcio avait donné sur les demandes soumises les détails figurant dans le tableau ci-dessous.

Le montant total des demandes est de €230 millions (£155 millions).

Le Consorcio a demandé l'aide des experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 afin d'évaluer 241 de ces demandes d'un montant total de €47,8 millions (£32 millions). Un certain nombre des demandes transmises à ces experts ne s'appuyaient pas sur des preuves suffisantes pour que la perte faisant l'objet de la demande puisse être établie. Les experts du Consorcio et les experts désignés par le London Club et le Fonds de 1992 ont cependant fait une évaluation commune de 194 demandes. Cent quatre-vingt-sept de ces demandes, d'un montant de €20,3 millions (£13,7 millions), ont été approuvées par le Fonds de 1992 et le London Club à hauteur de €2,4 millions (£1,6 million). Cent trente-quatre des demandes faisant partie des 241 demandes pour lesquelles le Consorcio avait sollicité une aide ont également été directement soumises au Bureau des demandes d'indemnisation. Des renseignements

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



Nettoyage manuel des hydrocarbures sur une plage de sable en Espagne

détaillés ont été fournis au Consorcio sur 83 de ces évaluations.

En mai 2006, la délégation espagnole a informé le Comité que 381 des demandes évaluées par le Consorcio avaient été rejetées faute de documents à l'appui ou de preuves de la perte subie. Cette délégation a également indiqué qu'après avoir évalué 90 % des demandes examinées par cette procédure, il était possible d'en conclure que le montant maximum que le Gouvernement espagnol devrait verser au titre de ces demandes serait de l'ordre de €50 millions (£34 millions).

Paiements effectués et autre aide financière apportée par les autorités françaises

Le Gouvernement français a mis en place un mécanisme pour effectuer des paiements, en sus des montants versés par le Fonds de 1992, aux demandeurs des secteurs de la pêche et du ramassage des coquillages qui avaient présenté une demande dans ce sens avant le 13 décembre 2004. Des paiements ont été effectués en janvier 2005 à 175 demandeurs pour un montant total de €1,15 million (£770 000).

Le Gouvernement français a informé l'Administrateur que ces paiements avaient été

effectués à titre d'acompte sur les sommes à verser par le Fonds de 1992, que les demandeurs devraient les rembourser et qu'il ne présenterait pas de demandes subrogées à l'encontre du Fonds de 1992 en ce qui concerne les paiements effectués.

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

Les opérations

Comme indiqué plus haut, le *Prestige*, alors qu'il transportait une cargaison de fuel-oil lourd qui était initialement de 76 972 tonnes, s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne), la section avant à une profondeur de 3 500 mètres et la section arrière à une profondeur de 3 830 mètres. Un robot sous-marin non habité a été utilisé pour obturer et colmater provisoirement les fissures dans le but de réduire le plus possible les fuites d'hydrocarbures, à la suite de quoi les pertes ont diminué, passant à moins de 20 litres par jour selon les estimations.

Le Gouvernement espagnol a mis en place une commission scientifique pour examiner les différentes méthodes possibles de prise en charge de l'épave. Cette commission a retenu deux solutions possibles, à savoir l'extraction des

hydrocarbures demeurés à bord de l'épave et le confinement de l'épave dans une structure en béton ou en acier.

Les études réalisées en 2003 avaient permis d'établir qu'il restait 13 000 tonnes d'hydrocarbures dans la section avant et 700 tonnes dans la section arrière.

En décembre 2003, après plusieurs essais en Méditerranée puis sur l'emplacement de l'épave, le Gouvernement espagnol a conclu qu'il faudrait enlever la cargaison restée à bord, à l'aide d'un système de va-et-vient de conteneurs en aluminium remplis par gravité par des orifices forés dans les citernes. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures ont été effectuées de mai à octobre 2004. Quelque 13 000 tonnes de cargaison ont été retirées de la partie avant de l'épave, après quoi on a introduit des agents nutritifs dans les citernes pour faciliter la biodégradation des résidus mazoutés. Il n'a été fait aucune tentative pour enlever ou traiter les 700 tonnes restées dans la section arrière.

La demande

Le Gouvernement espagnol a soumis une demande d'indemnisation d'un montant de €109,2 millions (£74 millions) pour les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*, notamment aux travaux de préparation et aux essais de faisabilité effectués en Méditerranée et sur l'emplacement de l'épave. En février 2006, cette demande a été ramenée à €24,2 millions (£16,3 millions).

Examen de la question par le Comité exécutif du Fonds de 1992 en octobre 2005

À sa session d'octobre 2005, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si la demande du Gouvernement espagnol, d'un montant à l'époque de €109,2 millions (£74 millions), présentée au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Prestige* était recevable en application des critères du Fonds de 1992 tels qu'énoncés dans le Manuel des demandes d'indemnisation de ce Fonds, pour déterminer notamment si ces opérations étaient raisonnables d'un point de vue objectif et technique.

L'Administrateur avait demandé à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) de donner un avis au Fonds de 1992 afin

de déterminer si les opérations en question étaient techniquement raisonnables, en tenant compte des circonstances particulières du sinistre et des données disponibles au moment où il a été décidé d'entreprendre lesdites opérations, et de la question de savoir si les dépenses engagées et le rapport coût-bénéfice obtenu ou escompté étaient raisonnables. Le Gouvernement espagnol avait demandé un avis à une équipe internationale d'experts¹⁸ pour déterminer s'il y avait lieu, du point de vue écologique et social, de s'occuper de l'épave du *Prestige*¹⁹.

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

L'Administrateur pensait comme l'ITOPF et les experts désignés par le Gouvernement espagnol qu'il était peu probable qu'un rejet catastrophique d'hydrocarbures se produise et que toute fuite provenant de l'épave prendrait sans doute la forme d'écoulements lents et de faibles quantités et que, bien qu'il existe un risque réel que ces rejets atteignent les zones de culture de fruits de mer en Galice et les plages touristiques des îles situées dans l'Atlantique, il faudrait un rejet substantiellement plus important pour causer des dommages à ces ressources.

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

¹⁸ M. Michel Girin, Directeur du Centre de documentation de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE), (France), M. Lucien Laubier, Directeur de l'Institut océanographique de Paris (IOP), (France) et M. Ezio Amato, Directeur scientifique à l'Istituto Centrale per la Ricerca Scientifica e Tecnologica Applicata al Mare (ICRAM), (Italie).

¹⁹ Leurs avis peuvent être consultés sur le site web des FIPOL (document 92FUND/EXC.30/9/2, annexes I et II).

Après un long débat, reproduit aux pages 113 à 116 du Rapport annuel de 2005, le Comité exécutif a décidé de différer la décision sur la recevabilité de la demande, mais a chargé l'Administrateur de collaborer avec le Gouvernement espagnol pour examiner tous les éléments de la demande afin d'identifier ceux qui pourraient être recevables et d'en évaluer le montant recevable pour examen par le Comité à une session ultérieure.

Financement assuré par la Commission européenne

Le 4 décembre 2003, la Commission des communautés européennes (Commission européenne) a décidé d'octroyer une aide à l'État espagnol pour les travaux préparatoires à caractère technique visant l'application de solutions concernant le traitement à réserver aux hydrocarbures demeurés dans l'épave du *Prestige*. Le 31 mars 2005, la Commission européenne a décidé d'octroyer une aide à l'État espagnol pour les dépenses d'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Prestige*.

En février 2006, le Gouvernement espagnol a informé le Fonds de 1992 qu'il avait reçu à ce jour de la Commission européenne un total de €50,9 millions (£34 millions) et que d'autres versements d'un montant total de €33,1 millions (£22 millions) étaient attendus. Grâce aux sommes accordées par la Commission européenne, le Gouvernement espagnol a ramené sa demande à €24 168 265 (£16,3 millions), dont €4 785 000 (£3,2 millions) concernent les dépenses encourues en 2003 et €19 383 265 (£13 millions) celles encourues en 2004.

Évaluation de l'Administrateur

Comme le Comité exécutif l'en a chargé, l'Administrateur a procédé à une étude détaillée de tous les éléments de la demande présentée par le Gouvernement espagnol afin de dégager les éléments qui pourraient être recevables conformément aux critères des FIPOL. Le rapport de l'Administrateur sur cette étude, dont le résumé se trouve ci-dessous, a été examiné par le Comité en février 2006. L'Administrateur a estimé que les dépenses des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du navire pouvaient être réparties en deux grands volets, à savoir les dépenses encourues en 2003, d'un montant total de €33,1 millions (£22,3 millions), et celles encourues en 2004, d'un

montant total de €76,1 millions (£51,3 millions). Les dépenses encourues en 2003 concernaient les opérations de colmatage des fuites d'hydrocarbures qui continuaient de se produire dans l'épave et diverses études, notamment sur la faisabilité des différentes méthodes d'extraction des hydrocarbures de l'épave. Les dépenses encourues en 2004 concernaient les opérations proprement dites d'enlèvement des hydrocarbures et l'introduction d'agents nutritifs dans les citernes de la section avant de l'épave une fois que le gros des hydrocarbures avait été enlevé, dans le but de faciliter la biodégradation des résidus mazoutés.

L'Administrateur a estimé qu'au 30 avril 2003, le coût très élevé de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures par rapport aux effets économiques et environnementaux potentiels de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave était évident, et que les dépenses encourues après cette date étaient donc pour l'essentiel irrecevables. Toutefois, sur la base des informations apportées dans les pièces fournies à l'appui de la demande, l'Administrateur a estimé qu'un certain nombre d'éléments des dépenses encourues au début de 2003 étaient en principe recevables. Il considérait également que le coût des travaux entrepris en juillet et en août 2003 pour achever le colmatage de l'épave était en principe recevable.

Examen de la question par le Comité exécutif en février 2006

Au cours des débats tenus lors de la session de février 2006 du Comité exécutif, certaines délégations ont indiqué qu'elles ne partageaient pas l'avis de l'Administrateur selon lequel les dépenses afférentes aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures étaient hors de proportion, au motif que si les hydrocarbures n'avaient pas été enlevés de l'épave la pollution aurait perduré. Il a été fait valoir que, puisqu'il n'était pas possible de prédire avec certitude les conséquences de l'abandon des hydrocarbures dans l'épave, tout gouvernement, quel qu'il soit, aurait eu du mal à résister à la pression du public visant à l'élimination de ce risque. Il a été fait observer qu'il y avait un lien très étroit entre les dépenses encourues en 2003 et en 2004 dans la mesure où les opérations n'auraient pu être menées en 2004 sans les études et travaux préparatoires menés en 2003.

Certaines délégations ont estimé que la recevabilité de la demande devait être évaluée sur la base du

montant révisé de la demande et non du coût réel de l'opération d'enlèvement des hydrocarbures. D'autres délégations n'étaient pas d'accord et ont exprimé l'opinion qu'on ne devrait pas évaluer la recevabilité sur la base de la demande diminuée, puisque cela encouragerait à manipuler les demandes à l'avenir.

La plupart des délégations qui sont intervenues ont exprimé l'opinion que, sur la base des critères d'admissibilité actuels des Fonds, et afin d'appliquer de tels critères de façon uniforme, la demande concernant les dépenses encourues en 2004 par le Gouvernement espagnol pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave était irrecevable. Un certain nombre de délégations estimaient que pour que la demande soit recevable, il faudrait que le Fonds modifie sa politique actuelle de façon à permettre de faire les évaluations sur la base d'une analyse plus large comprenant une dimension sociale. Certaines délégations ont estimé qu'il importait que les Fonds soient prêts à examiner les demandes analogues d'une manière plus souple à l'avenir.

Le Comité exécutif a décidé que certaines des dépenses engagées en 2003 pour éviter que les hydrocarbures ne s'échappent de l'épave ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études étaient recevables en principe, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave n'était pas recevable.

Le Comité a chargé l'Administrateur de procéder à un examen des critères de recevabilité concernant les demandes au titre des dépenses afférentes aux mesures de sauvegarde, notamment celles concernant l'extraction des hydrocarbures à partir de navires coulés, afin que l'Assemblée du Fonds de 1992 puisse examiner d'éventuelles alternatives aux critères actuels de recevabilité tout en restant dans le cadre des Conventions de 1992. Cet examen a été soumis à l'Assemblée en octobre 2006 (voir la page 29).

Nouvelle évaluation de la demande

Conformément à la décision du Comité exécutif, on a entrepris d'évaluer la part recevable des dépenses que le Gouvernement espagnol a engagées en 2003, avant l'enlèvement des

hydrocarbures de l'épave, pour déterminer le risque de pollution que posaient les hydrocarbures à bord de l'épave.

Enquêtes sur la cause du sinistre

Autorité maritime des Bahamas

L'Autorité maritime des Bahamas, c'est-à-dire l'autorité de l'État du pavillon, a mené une enquête sur la cause du sinistre. Le rapport d'enquête a été publié en novembre 2004. Un résumé de ce rapport figure aux pages 116 et 117 du Rapport annuel de 2005.

Ministère espagnol des travaux publics

Le Ministère espagnol des travaux publics (Ministerio de Fomento) a mené une enquête sur la cause du sinistre par le biais de la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer, qui a pour mission d'établir les causes techniques des accidents maritimes. Pour un bref résumé des conclusions de l'enquête, se reporter aux pages 117 à 118 du rapport annuel de 2005.

Tribunal pénal de Corcubión

Le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il enquête sur le rôle du capitaine du *Prestige* et d'un fonctionnaire qui a eu un rôle à jouer dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol.

Secrétariat d'État français aux transports et à la mer

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

Magistrat instructeur à Brest

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

Implication du Fonds de 1992

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

Actions en justice

Espagne

Quelque 2 360 demandes ont été déposées dans le cadre de la procédure judiciaire engagée devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) et 384 d'entre elles l'ont été par des personnes qui ont directement saisi le London Club et le Fonds de 1992 par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. Des précisions sur les préjudices qui auraient été subis dans le cadre de certaines de ces actions en justice ont été communiquées au tribunal et sont en cours d'examen par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992. En septembre 2005, le groupe le plus important de victimes dans le secteur de la pêche, du ramassage des coquillages et de l'aquaculture a soumis au magistrat chargé de l'instruction à Corcubión un document indiquant que les membres de ce groupe avaient signé avec le Gouvernement espagnol un accord de règlement aux termes duquel toute action en justice ou indemnisation auxquelles pouvaient prétendre ces victimes à la suite du sinistre du *Prestige*, que ce soit contre l'État espagnol ou contre le Fonds de 1992, étaient retirées. Ce retrait concernait quelque 13 700 personnes, c'est-à-dire environ 75 % des personnes touchées par le sinistre du *Prestige* dans le secteur de la pêche. Un certain nombre d'autres demandeurs qui avaient passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets-lois royaux ont retiré leurs demandes de la procédure. Il faut s'attendre à ce que d'autres demandeurs renoncent à leurs actions en justice pour la même raison.

Le Gouvernement espagnol a saisi le tribunal pénal de Corcubión en son nom propre et au nom des autorités régionales et locales ainsi qu'au nom de 971 autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Un certain nombre d'autres demandeurs ont également engagé une action en justice et le tribunal étudie la question de savoir si ces demandeurs sont en droit de s'associer à la procédure.

France

Le Gouvernement français et 227 autres demandeurs ont engagé des poursuites contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux en France pour demander des indemnités d'un montant total

d'environ €131 millions (£88 millions), dont €67,7 millions (£45 millions) étaient réclamés par le Gouvernement.

En mars 2003, deux syndicats d'ostréiculteurs et une association ont engagé une action en justice, qui figure au nombre de celles mentionnées ci-dessus, contre le propriétaire du navire, le London Club, le propriétaire de la cargaison/affréteur du navire, l'État espagnol, l'American Bureau of Shipping (ABS) (la société de classification du *Prestige*) et le Bureau Veritas, la société de classification qui avait certifié le *Prestige* avant l'ABS. En juin 2006, le Fonds a été admis à se joindre à la procédure en qualité de défendeur.

Portugal

Le Gouvernement portugais a engagé une action en justice devant le tribunal maritime de Lisbonne contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 pour demander une réparation d'un montant de €4,3 millions (£2,9 millions). Après le règlement de la demande visée ci-dessus, l'État portugais a retiré son action en justice en décembre 2006.

États-Unis

L'État espagnol a engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de New York pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estimait initialement devoir dépasser US\$700 millions (£358 millions²⁰) et plus tard US\$1 milliard (£511 millions). L'État espagnol a notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux ni de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.

L'ABS a réfuté l'accusation de l'État espagnol et a lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que si l'État avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle pour que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS de tout montant que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son

²⁰ La conversion du dollar des États-Unis a été effectuée sur la base du taux de change en vigueur au 29 décembre 2006 (£1 = US\$1,9572).



Après le sinistre du Prestige, on accédait difficilement au rivage rocheux pour enlever le pétrole

encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Le tribunal de New York a rejeté la demande reconventionnelle présentée par l'ABS au motif que l'État espagnol avait droit à l'immunité absolue. L'ABS a tenté d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.

En août 2005, l'ABS a soumis au tribunal de New York une demande en référé pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée. L'ABS a fait valoir qu'il était un préposé ou mandataire du propriétaire du navire et que par conséquent, en vertu de l'article III.4 a) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui à moins que le dommage ne résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. L'ABS a également affirmé qu'étant donné que les États-Unis n'étaient pas partie contractante à la Convention sur la responsabilité civile et que le dommage par pollution était intervenu en Espagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient

pas compétence pour connaître de l'affaire. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé.

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

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

Dans le cadre de la procédure judiciaire engagée à New York, l'ABS a demandé communication par

L'État espagnol de l'ensemble des documents et pièces figurant au dossier d'enquête du tribunal pénal de Corcubión concernant le sinistre du *Prestige*, ainsi que tous les documents et pièces examinés par la Commission permanente d'enquête espagnole sur les événements de mer. L'État espagnol a fait valoir dans sa réponse que les documents et pièces requis bénéficiaient de l'immunité en vertu du droit procédural espagnol, qui interdisait leur divulgation. En août 2005, après avoir pris en compte les divers intérêts contradictoires en jeu, le juge chargé de superviser les procédures de communication a rejeté l'immunité invoquée par l'État espagnol et ordonné la communication des documents. L'État espagnol a fait appel de cette décision.

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

En août 2006, le tribunal de New York a rejeté l'appel de l'État espagnol. Il a estimé que les parties à la procédure devraient avoir accès aux mêmes documents et qu'en refusant de lui communiquer les documents et pièces du dossier, l'État espagnol mettrait l'ABS dans une situation désavantageuse dans la mesure où cela affecterait son droit de défense. Dans une décision non susceptible d'appel, le tribunal a ordonné à l'État espagnol de produire les documents et les pièces au plus tard le 3 septembre 2006.

L'État espagnol a reconsidéré sa position et a soumis en août 2006 une requête au tribunal de Corcubión pour être autorisé à communiquer à l'ABS les documents et pièces visés ci-dessus. L'État espagnol a fait valoir que les décisions du tribunal de New York et du tribunal de Corcubión le mettaient dans une situation délicate dans la mesure où le tribunal de New York l'avait enjoint de faire une chose, c'est-à-dire de communiquer tous les documents placés dans le dossier du tribunal de Corcubión, alors que le tribunal de Corcubión lui avait ordonné de faire le contraire, à savoir de ne pas les communiquer. L'État espagnol

a indiqué qu'il avait conclu un accord de confidentialité avec l'ABS pour tous les documents et pièces communiqués. L'État espagnol a également fait valoir que si les documents et pièces demandés n'étaient pas communiqués, cela porterait préjudice à sa position devant le tribunal de New York. En septembre 2006, le tribunal de Corcubión a autorisé la communication au tribunal de New York de toute la documentation concernant l'affaire du sinistre du *Prestige*.

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

Le tribunal de New York a rejeté la requête de l'État espagnol en indiquant que les documents comptables n'étaient pas pertinents pour décider si l'ABS avait fait preuve de négligence dans son comportement concernant le *Prestige*. L'État espagnol n'a pas fait appel de cette décision.

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

Sur la base de l'invitation faite par le juge, l'ABS a déposé une requête demandant des sanctions contre l'État espagnol dans la mesure où il n'avait pas produit les communications électroniques

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

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

En octobre 2004, le Comité exécutif a étudié la question de savoir s'il y avait lieu que le Fonds de 1992 intente une action récursoire contre l'American Bureau of Shipping (ABS). Pour prendre connaissance des considérations exprimées par le Comité exécutif, se reporter aux pages 102 à 104 du Rapport annuel de 2004.

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

15.8 N°7 KWANG MIN

(République de Corée, 24 novembre 2005)

Le sinistre

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

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

Opérations de nettoyage

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

Le reste des hydrocarbures déversés ainsi que de grandes quantités de débris mazoutés se sont échoués sur le rivage à l'ouest et au sud de l'île de Yeongdo. Le propriétaire du navire a chargé quatre entreprises privées de nettoyage de nettoyer le rivage en enlevant le pétrole en vrac au moyen de méthodes essentiellement manuelles puis en nettoyant les taches de mazout avec de l'eau sous haute pression. Les opérations de nettoyage du rivage ont été achevées début 2006.

Impact du déversement

Les hydrocarbures à la dérive en mer ont souillé les coques de plusieurs navires dont ceux procédant aux opérations de nettoyage. Certaines parties du rivage pollué abritaient des zones de pêche communautaires et l'activité de 81 plongeurs se livrant au ramassage d'espèces végétales et animales dans la laisse de marée a été interrompue.

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

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



Ramassage manuel de la moutarde de mer souillée après le sinistre du N°7 Kwang Min

Applicabilité de la Convention de 1992 portant création du Fonds

Le montant de limitation applicable au N°7 *Kwang Min* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,5 millions).

En décembre 2005, le Ministère coréen des affaires maritimes et des pêches a informé le Fonds de 1992 que le propriétaire du N°7 *Kwang Min* n'était pas assuré contre les risques de pollution et qu'il ne disposait pas d'avoirs financiers suffisants pour couvrir les demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution dus au sinistre.

À sa session de février 2006, le Comité exécutif a approuvé la position adoptée par l'Administrateur selon laquelle il est habilité à régler les demandes d'indemnisation conformément au Règlement intérieur des FIPOL, et il l'a également autorisé à procéder au règlement définitif de toute nouvelle demande née du sinistre.

Demandes d'indemnisation

Douze demandes d'indemnisation d'un montant total de Won 2,7 milliards (£1,5 million) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont fait l'objet d'un accord de

règlement pour Won 1,9 milliard (£1,1 million). Une demande a été rejetée.

Les propriétaires de six restaurants de fruits de mer situés dans la zone polluée ont soumis des demandes d'indemnisation pour la perte de poissons qu'ils attribuaient à la pénétration d'hydrocarbures dans leurs aquariums par des prises d'eau de mer immergées, pour un manque à gagner dû à l'annulation de réservations et pour d'autres dommages non précisés. Ces demandes, d'un total de Won 163 millions (£90 000), ont fait l'objet d'un règlement pour Won 3,1 millions (£1 860).

Des demandes d'indemnisation pour un total de Won 154 millions (£90 000) formulées par 81 plongeurs pour un manque à gagner dû à l'interruption de leurs activités de récolte et de vente de crustacés et de coquillages ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 36 millions (£20 000).

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

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

Actions en justice

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

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

Comme mentionné ci-dessus, deux éleveurs d'algues marines ont engagé des actions en justice contre les propriétaires des deux navires en cause dans le sinistre.

Le Fonds s'est porté partie intervenante dans ces actions en justice afin d'examiner la possibilité de recouvrer les sommes versées au titre de l'indemnisation du sinistre.

15.9 SOLAR 1

(Philippines, 11 août 2006)

Le sinistre

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

Le navire, parti de Bataan (Philippines) le 9 août 2006 et qui faisait route vers Zamboanga (Philippines), a rencontré une mer forte le 10 août

et a commencé à prendre une assiette négative. Il est allé s'abriter au nord de l'île de Guimaras où une inspection effectuée par son équipage a révélé des dommages au gaillard d'avant, provoquant des entrées d'eau de mer dans la salle des machines, la salle des engins de manutention, le coqueron avant et le puits aux chaînes. Après avoir fait l'objet de réparations temporaires et après enlèvement de toute l'eau restant dans les espaces inondés, le navire a repris sa route le même jour. Dans l'après-midi du 11 août, il a de nouveau rencontré une mer forte et a pris 5° de gîte sur tribord. Cette gîte a rapidement pris davantage d'ampleur, jusqu'à faire chavirer le navire, dont le capitaine a alors ordonné l'abandon par l'équipage. Dix-huit des vingt hommes d'équipage ont survécu au sinistre mais deux ont été perdus en mer. Les survivants ont raconté avoir vu la partie avant être lentement submergée, et un moment après, il n'y avait plus que la proue et l'hélice de visibles avant qu'elles aussi disparaissent.

Une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'est échappée du navire après le naufrage et des hydrocarbures ont continué à s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités de moins en moins importantes. Le Bureau national de cartographie et d'informations sur les ressources (Philippines National Mapping and Resource Information Authority) a procédé à une enquête bathymétrique de la zone du naufrage et a localisé le navire à 630 mètres de fond, quasiment en dessous des hydrocarbures se trouvant à la surface de l'eau.

Le *Solar 1* était assuré pour les dommages dus à la pollution par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont conjointement désigné un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) afin qu'il se rende aux Philippines.

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

Impact du déversement

Contamination du rivage

Le détroit de Guimaras contient un groupe d'îles



Lieu où s'est produit le sinistre du Solar 1

dont le littoral se compose de plages de sable, de côtes rocheuses, de récifs de corail, de prairies sous-marines et de mangroves. La côte sud-ouest de l'île de Guimaras, la plus grande île du détroit, contient une réserve marine nationale ainsi qu'un centre de recherche en aquaculture. Les eaux littorales alimentent un secteur de pêche artisanale très développé, et l'aquaculture côtière et à terre est également largement répandue. On trouve aussi sur l'île de Guimaras une modeste industrie touristique.

Les hydrocarbures ont commencé à s'échouer sur les côtes sud et sud-ouest de l'île de Guimaras et sur un certain nombre d'îlots au large de la côte sud-est de l'île. Ces côtes sont essentiellement occupées par des mangroves, particulièrement vulnérables aux effets étouffants des hydrocarbures. De plus petites quantités d'hydrocarbures ont également échoué sur les côtes est et nord-est de Panay, au voisinage d'Iloilo, au nord de la baie d'Ajuy et sur les îles Conception.

Environ 124 kilomètres de rivages et quelque 500 hectares de mangroves ont été pollués à différents degrés. Le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles (Department of

Environment and Natural Resources, DENR) et les chercheurs de l'Université des Philippines, à Visayas, ont lancé une étude sur les effets à court et long terme des hydrocarbures sur les arbres des mangroves.

Pêche et mariculture

Les déversements d'hydrocarbures ont eu un impact majeur sur le secteur de la pêche artisanale de l'île de Guimaras, qui se répartit essentiellement en deux catégories: les activités de pêche à partir de petites embarcations, pour lesquelles sont utilisés différents engins de pêche, et les activités de pêche avec pièges fixes, consistant à utiliser d'importantes structures fixées au fond de la mer pour capturer les poissons dans des compartiments où ils sont ensuite recueillis. Environ 7 000 personnes employées dans le secteur de la pêche ont été directement touchées par la pollution, soit du fait de la pollution de leurs engins de pêche, soit en raison de la présence d'hydrocarbures dans leurs zones de pêche. Quatre mille autres personnes engagées dans des activités de pêche au large de parties de l'île non polluées ont signalé avoir des difficultés à vendre leurs prises du fait que le public considèrerait que tous les poissons en provenance de

l'île de Guimaras risquaient d'être contaminés.

Les déversements ont également eu un impact sur les installations d'aquaculture, essentiellement utilisées pour élever en eau saumâtre des chanos dans des bassins installés à terre. L'eau de mer entre dans ces bassins par un système de vannes (prises d'eau). Le Bureau philippin des pêches et des ressources aquatiques a signalé qu'environ 90 exploitants de bassins de pisciculture étaient touchés à différents degrés. Certains exploitants ont décidé de sortir précocement leurs poissons des bassins car ils craignaient une contamination. De ce fait, les poissons concernés n'avaient pas encore atteint leur taille normale de mise en vente sur le marché. On a signalé quelques cas de poissons morts. Les entrées importantes d'hydrocarbures dans les bassins n'ont pas été fréquentes.

Il a été signalé que d'importantes zones de culture d'algues marines, dans lesquelles les algues sont attachées à des cordes suspendues à des perches plongées dans la mer, ont été touchées par les hydrocarbures. Les algues sont sensibles au stress environnemental tel qu'une salinité réduite, la chaleur et la pollution. Cependant, les hydrocarbures en provenance du *Solar 1* sont apparemment responsables de la plupart des dommages observés sur les cultures dans la zone polluée.

Un halieute et un expert en aquaculture, ayant déjà travaillé aux Philippines, ont été désignés par le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 pour se rendre sur place afin de procéder à une évaluation générale des pertes et de conseiller les demandeurs quant à la soumission de leurs demandes d'indemnisation.

Tourisme

L'île de Guimaras est fortement tributaire de ses plages pour attirer les visiteurs, dans la mesure où l'on n'y trouve que très peu d'autres types de centres d'intérêt touristique. De ce fait, le déversement d'hydrocarbures a eu un impact majeur sur les entreprises du secteur du tourisme. La majorité (76 %) des visiteurs se rend sur l'île pour une excursion d'une journée et les autres (24 %) y passent la nuit. Selon les estimations, 94 % de l'ensemble des touristes sont des visiteurs nationaux (des personnes de nationalité philippine), contre 6 % d'origine étrangère, essentiellement de Corée et du Japon. La haute saison touristique va d'avril à juin, l'île recevant durant le reste de l'année un nombre mensuel de visiteurs relativement constant.

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont fait appel à des experts en tourisme. Ces experts, déjà utilisés par le Fonds lors de sinistres antérieurs, se sont rendus dans la zone touchée et se sont entretenus avec de nombreux demandeurs potentiels afin de mieux comprendre la nature de leurs activités professionnelles et l'impact du déversement d'hydrocarbures sur ces activités, et aussi de les conseiller sur la façon de présenter leurs demandes d'indemnisation.

On compte environ 80 entreprises touristiques sur l'île de Guimaras et les îlots avoisinants. Plus de la moitié d'entre elles exploitent des plages d'un point de vue touristique ou sont ce que l'on pourrait qualifier, de manière très générale, des stations balnéaires. Environ 25 sont situées dans la partie polluée de l'île. Toutefois, compte tenu de la petite taille de l'île, les entreprises situées en-dehors de la zone contaminée ont, elles aussi, subi une baisse de fréquentation. Des restaurants, des commerces de détail et des entreprises de transport, telles que les exploitants de navires de plaisance, sont susceptibles d'avoir été également touchés.

Les stations balnéaires proposent des logements de deux pièces ou plus, allant d'appartements avec air conditionné et tous les équipements nécessaires jusqu'à des salles communales sans aucun équipement, en passant par des espaces en plein air pourvus de parasols. Elles proposent également des services de restauration et de pique-nique utilisés par les visiteurs passant la nuit sur l'île et par ceux n'y passant que la journée. La plupart de ces entreprises sont privées et de petite taille, rapportent relativement peu d'argent et ont rencontré des difficultés considérables. On trouve quelques stations balnéaires sur de petits îlots au large de l'île de Guimaras, qui offrent en général un niveau d'équipement relativement plus élevé, accueillent un nombre plus important de touristes étrangers et ont un mode de fonctionnement entièrement différent de celles situées sur l'île de Guimaras elle-même.

Les ateliers du Fonds

L'Administrateur adjoint/Conseiller technique du Fonds et l'un des Chargés des demandes d'indemnisation, accompagnés d'un représentant du Shipowners' Club, se sont rendus à deux reprises aux Philippines, en septembre et en octobre 2006, pour tenir plusieurs ateliers sur les demandes d'indemnisation avec des représentants du gouvernement central, des collectivités

territoriales et des demandeurs. Les réunions ont été organisées par les représentants de la Petron Corporation, l'affrètement du *Solar 1*, qui ont accompagné les envoyés du Club et du Fonds tout au cours de leur visite.

Opérations de nettoyage

Les garde-côtes philippins, en leur qualité de principale administration gouvernementale chargée d'intervenir en cas de déversement d'hydrocarbures sur les côtes philippines, ont pris la direction générale des opérations de nettoyage. L'intervention en mer a été axée sur l'aspersion, par un petit avion et à partir de navires, de produits chimiques dispersants sur les hydrocarbures récemment échappés de l'épave. L'on a tenté de protéger certains sites sensibles en déployant des barrages flottants vendus dans le commerce et des barrages flottants artisanaux fabriqués avec du grillage et des matériaux indigènes tels que des feuilles de bananes et des cupules de noix de coco.

La Petron Corporation a pris la responsabilité de l'organisation et de la gestion du nettoyage des rivages, en grande partie effectué par les résidents des villages touchés, recrutés par la Petron dans le cadre d'un programme dit de 'travail contre rémunération'. Quelque 1 500 résidents ont participé à ce nettoyage au plus fort de l'intervention; lorsque le nettoyage a pris fin, début novembre 2006, un total d'environ 63 000 journées de travail avait été consacré à ces opérations.

Le nettoyage des rivages a été effectué en grande partie par des méthodes manuelles et il a été essentiellement axé sur les plages de sable de la côte sud de l'île de Guimaras. Environ 2 100 tonnes de déchets mazoutés ont été générées par ce nettoyage. Ces déchets ont été ramassés à divers endroits et transportés vers une usine de ciment, où ils ont été utilisés comme combustible et matière première de remplacement pour la production du ciment.

Opération proposée pour l'enlèvement de la cargaison restant dans le navire

Inspection sous-marine de l'épave

Peu de temps après le sinistre, le Shipowners' Club a confié à une entreprise japonaise de sauvetage la réalisation d'une inspection sous-marine du navire au moyen d'un véhicule commandé à distance. Le but de cette inspection était de trouver l'épave afin de confirmer son emplacement, sa profondeur et son orientation, et d'évaluer les risques d'une

nouvelle pollution. Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont conjointement désigné un expert en dommages maritimes et en sauvetage qu'ils ont chargé de se rendre sur place pour superviser l'inspection sous-marine et interpréter ses résultats.

L'inspection a permis d'établir que l'épave se trouvait en position verticale sur un talus incliné à 6°, avec une assiette positive d'environ 10°. Il y avait un amas de 6,5 mètres de sédiments à l'arrière mais aucun à l'avant. Les inspecteurs ont trouvé un trou triangulaire de type perforation, dont la largeur était d'environ 28 cm et la hauteur d'environ 15 cm, sur la partie arrière bâbord de la cloison située entre la citerne à ballast n° 1 et le puits aux chaînes d'ancre bâbord. Le bordé de muraille à bâbord et à tribord était froissé près du fond du navire mais n'était pas fissuré. Il n'y avait pas de traces évidentes d'enfoncements, de pliures ou de fissures sur le pont principal. L'inspection a permis de constater que tous les panneaux de chargement des citernes étaient fermés à l'exception du panneau n° 4 bâbord, qui était entrouvert. Il n'y avait pas d'hydrocarbures sortant de ce réservoir, qui par conséquent ne contenait plus rien. L'inspection a permis de constater des fuites d'hydrocarbures, à divers degrés, en provenance des tuyautages, des dégagements et du panneau de chargement de la citerne à cargaison de bâbord n° 2. Toutefois, après la fermeture d'un certain nombre de soupapes de dégagement par le véhicule commandé à distance, la fuite totale a été ramenée à approximativement 20 litres par heure.

Risque de pollution future présenté par l'épave

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont demandé à l'expert en dommages maritimes et en sauvetage ainsi qu'à des experts de l'ITOPF d'évaluer le risque de pollution présenté par l'épave du *Solar 1* et d'établir si une opération d'enlèvement des hydrocarbures qui y étaient restés, était justifiée sur le plan technique.

Dans leur rapport les experts ont noté l'apparente absence de dommages au pont principal et à la partie supérieure de la coque de l'épave, ainsi que l'absence de taches ou d'amas visibles d'hydrocarbures autour de la structure, ce qui laissait à penser qu'il n'y avait pas eu de déversement majeur d'hydrocarbures provenant des citernes à cargaison et que la majorité des hydrocarbures se trouvait peut-être encore à bord. Toutefois, cette observation ne concordait pas tout à fait avec celles des hydrocarbures trouvés en mer peu de temps après le sinistre et avec l'ampleur de



Le sinistre du Solar 1 a causé le mazoutage de mangroves dans le détroit de Guimaras

la contamination du rivage, dont on pouvait déduire qu'au moins 50 % de la cargaison de 2 081 tonnes d'hydrocarbures s'étaient échappées du navire. Les experts ont déclaré que faute de connaître les circonstances dans lesquelles le navire avait coulé, il était impossible d'évaluer le type de dommages structurels cachés qu'il avait subi et de déterminer si ces dommages pouvaient avoir eu pour effet le déversement de volumes substantiels de la cargaison. Ils ont étudié la solution consistant à quantifier le volume des hydrocarbures restant dans l'épave en utilisant la technique non intrusive du bombardement neutronique, mais celle-ci nécessiterait de déblayer les sédiments se trouvant autour de la coque, avec le risque que cela suppose de déstabiliser le navire.

Les experts ont estimé, sur la base des résultats de l'inspection sous-marine, que le navire semblait se trouver dans une position stable et que dans les conditions actuelles, il était peu probable qu'il bouge. Ils ont toutefois noté qu'il se trouvait dans une zone sismiquement active, qui avait connu deux événements sismiques majeurs ces cinquante dernières années.

Les experts ont été d'avis que, bien que l'abandon des hydrocarbures dans le navire risquait très

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

Les experts ont conclu qu'à condition que les coûts d'une opération d'enlèvement d'un maximum de la cargaison restante du navire ne soient pas disproportionnés par rapport aux risques de pollution résultant d'un nouveau déversement d'hydrocarbures, une telle opération pouvait à leur avis être justifiée.

Examen par le Comité exécutif du Fonds de 1992
À sa session d'octobre 2006, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si une opération visant à enlever les hydrocarbures restés dans l'épave était justifiée sur le plan technique, et si une demande au titre des dépenses engagées pour une telle opération était recevable sur le principe.

L'Administrateur a estimé qu'on ne saurait écarter la possibilité que d'importantes quantités d'hydrocarbures se trouvaient encore à l'intérieur de l'épave. Le Shipowners' Club et le Fonds avaient étudié la possibilité de réaliser une étude ayant pour objet de mesurer la quantité d'hydrocarbures restant à bord en utilisant une technique non intrusive. Toutefois, selon les indications obtenues, le coût d'une telle étude serait de l'ordre de US\$3 à 4 millions (£1,5 à 2 millions). Pour mesurer les hydrocarbures dans le navire, il serait nécessaire de déblayer les sédiments dans lesquels est enfoncée la partie arrière du navire et cela pourrait déstabiliser ce dernier, avec le risque que cela implique d'un important déversement d'hydrocarbures. L'Administrateur était donc d'avis qu'une étude visant à quantifier les hydrocarbures restant à bord ne serait pas justifiée.

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

D'après les premières informations disponibles, le coût des opérations visant à quantifier et enlever des hydrocarbures restant dans une épave serait compris entre US\$8 et 12 millions (£4 à 6 millions), selon les quantités d'hydrocarbures trouvées à bord. Toutefois, si l'on se fonde sur les propositions révisées, la seule opération d'enlèvement des hydrocarbures aurait un coût final plus proche de US\$8 millions (£4 millions) et, peut-être, inférieur à ces chiffres.

Des estimations antérieures laissaient à penser que le montant des pertes déjà encourues du fait de la pollution imputable au *Solar 1* serait de l'ordre de US\$5 à 8 millions (£2,6 à 4 millions); que la pollution des bassins d'aquaculture n'avait pas été très grave car ces bassins avaient été endommagés auparavant par le passage d'un typhon; que le sinistre avait eu lieu en-dehors de la haute saison

touristique et des saisons de pêche; et qu'un nouveau déversement important d'hydrocarbures risquerait de provoquer au moins autant de dommages par pollution que ceux déjà subis. De nombreuses délégations partageaient le point de vue de l'Administrateur selon lequel une demande d'indemnisation au titre des coûts de l'enlèvement des hydrocarbures du *Solar 1* était recevable en principe. Étant donné qu'il restait probablement une quantité importante d'hydrocarbures dans l'épave et vu l'activité sismique dans le voisinage de l'épave qui se trouvait, par ailleurs, très proche de ressources économiques et environnementales sensibles, ces délégations avaient fait valoir que les coûts indicatifs de l'enlèvement des hydrocarbures n'étaient pas disproportionnés par rapport aux risques de dommages par pollution résultant de nouveaux déversements d'hydrocarbures. Le Comité exécutif a décidé qu'une demande d'indemnisation au titre du coût de l'enlèvement des hydrocarbures du *Solar 1* était recevable en principe.

En novembre 2006, le Shipowners' Club a confié à Saipem Sonsub, une société italienne spécialisée dans l'exécution de projets d'ingénierie sous-marine au moyen de véhicules télécommandés, l'enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave du *Solar 1*. L'opération devrait commencer au début mars 2007.

Les Conventions de 1992 et l'applicabilité de l'accord STOPIA 2006

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

Le montant de limitation applicable au *Solar 1* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,5 millions). Toutefois, le propriétaire du *Solar 1* était partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006) (voir la section 10), qui prévoit que le montant de limitation applicable au navire-citerne en vertu de cette convention est volontairement porté à 20 millions de DTS (£15,4 millions). Le Fonds de 1992 reste toutefois tenu d'indemniser les demandeurs si le montant total des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant de limitation applicable au *Solar 1* aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992, qui n'est pas partie à l'accord STOPIA, 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 soit le montant total des demandes recevables, soit 20 millions de DTS (£15,4 millions), si ce dernier montant est moins élevé.

L'Administrateur et le Shipowners' Club sont convenus que le Fonds de 1992 devra assumer la responsabilité des paiements une fois que le Club aura payé les indemnités à hauteur du plafond de limitation applicable au *Solar 1* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 demandera ensuite des remboursements réguliers au Club à hauteur du plafond fixé dans l'accord STOPIA, ces paiements devant être effectués par le Club dans les deux semaines après réception de la facture du Fonds. Si cette procédure est suivie, il ne devrait pas être nécessaire que le Fonds mette des contributions en recouvrement, à moins que le montant total des demandes recevables soit supérieur à la limite prévue dans l'accord STOPIA 2006, soit 20 millions de DTS (£15,4 millions).

Préoccupations formulées par le Shipowners' Club

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

Le Shipowners' Club a informé l'Administrateur qu'il avait, néanmoins, l'intention de se réserver le droit que lui octroie l'article III.3 de la Convention sur la responsabilité civile de s'opposer à des demandes émanant de demandeurs dont la négligence peut avoir causé les dommages par pollution ou y avoir contribué et qu'il n'avait pas l'intention de verser des indemnités pour des demandes présentées par des tiers lorsqu'il ressortait à l'évidence qu'il y avait eu négligence concurrente.

Il est entendu que les demandes émanant de ces tierces parties sont susceptibles de ne porter que sur les mesures de sauvegarde.

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

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

Le Fonds de 1992 n'est pas, à ce stade, en mesure de faire des commentaires sur les allégations du Shipowners' Club au sujet d'une négligence concurrente commise par les parties et réserve donc sa position à cet égard. Toutefois, il se propose d'étudier tous les éléments de preuve disponibles pour établir s'il y a eu négligence concurrente de la part d'un des demandeurs qui ont pris des mesures de sauvegarde.

Demandes d'indemnisation

Nettoyage et mesures de sauvegarde

Au 31 décembre 2006, les demandes de trois entrepreneurs, pour un montant total de US\$6,5 millions (£3,3 millions), soumises au titre des coûts de nettoyage en mer, avaient été évaluées pour un total de US\$3,9 millions (£2 millions), et des paiements provisoires avaient été effectués pour un montant total de US\$2,4 millions (£1,2 million).

Une demande de la Petron Corporation, d'un montant de PHP160 millions (£1,7 million), soumise au titre des coûts de nettoyage du rivage avait été provisoirement évaluée à un total de PHP105 millions (£1,1 million) et un paiement provisoire d'un montant de PHP60 millions (£625 000) avait été effectué par le Fonds de 1992.



Après le déversement du Solar 1, des barrages ont été déployés pour protéger les installations de mariculture

Un autre paiement provisoire d'un montant de PHP45 millions (£470 000) sera effectué au début de l'année prochaine. Alléguant que la négligence de la Petron Corporation avait causé les dommages par pollution ou y avait contribué, le Shipowners' Club a refusé de payer la demande d'indemnisation de cette société conformément aux termes de l'article III.3 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Fonds de 1992 a donc accepté de payer les indemnités demandées par la Petron Corporation en attendant les conclusions de son enquête sur les causes du sinistre, puisque la demande concerne les coûts des mesures de sauvegarde.

Le Shipowners' Club a payé ¥45,1 millions (£195 000) pour les coûts de l'inspection sous-marine de l'épave.

Pêche et mariculture

En octobre 2006, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 13 535 formulaires d'enregistrement de demande d'indemnisation soumis par des pêcheurs habitant dans les cinq communes de l'île de Guiramas. Les demandeurs avaient indiqué sur le formulaire le type d'engin de pêche utilisé, s'ils étaient ou non propriétaires de leur bateau (et s'ils l'étaient, s'il s'agissait d'un

bateau avec ou sans moteur), donné des renseignements sur leur nombre de jours de pêche par mois, les types de poissons qu'ils prenaient habituellement au moment où ont eu lieu les déversements d'hydrocarbures, et les prix courants de ces poissons sur le marché.

Après suppression de 2 174 demandes faisant double emploi, les renseignements donnés dans les 11 361 formulaires restants ont été saisis, pour chacune des municipalités de l'île, dans une base de données des demandes d'indemnisation. Ces données ont ensuite été classées selon différentes catégories de pêche, et les gains journaliers moyens pour chacune de ces catégories ont ensuite été calculés. Ces gains ont alors été comparés aux données publiées et aux informations recueillies par les halieutes lors de leurs précédentes enquêtes sur le terrain. Les gains journaliers moyens ainsi calculés se sont avérés conformes, en général, aux données publiées; ils ont donc été utilisés pour évaluer les pertes individuelles des demandeurs en fonction du type d'activité de pêche pratiqué. Les pertes de tous les demandeurs ont été évaluées sur la base d'une interruption de 12 semaines de leurs activités de pêche normales, période correspondant au temps qui avait été nécessaire pour mener à bonne fin les opérations de nettoyage des rivages.

Les pertes totales des 11 361 demandeurs ont été évaluées à PHP120,3 millions (£1,3 million). Plus de 98 % des demandeurs ont accepté le règlement de leurs demandes sur la base de ces évaluations.

Étant donné que les demandeurs n'étaient pas représentés par une association ou une coopérative de pêche pouvant agir en leur nom, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont décidé de payer chaque demandeur individuellement. Les paiements ont débuté le 14 décembre 2006 et, au 31 décembre, 3 530 demandeurs, au total, dans trois des cinq communes, avaient été indemnisés par le Fonds de 1992. Le reste des demandeurs sera dédommagé d'ici la fin de janvier 2007.

En novembre 2006, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 77 demandes de cultivateurs d'algues au titre des dommages à leurs cultures qui auraient été provoqués par les hydrocarbures. Ces demandes, d'un montant total de PHP725 000 (£7 600) sont en cours d'évaluation.

En décembre 2006, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 90 demandes d'exploitants de bassins d'aquaculture. La nature de ces pertes n'est pas la même pour tous les demandeurs, certains alléguant que les hydrocarbures ont pénétré dans leurs bassins parce que des digues étaient brisées ou que des vannes (prises d'eau) étaient ouvertes, provoquant la mort des poissons, d'autres faisant état de pertes dues à la décision de sortir leurs poissons précocement pour éviter leur contamination et d'autres, de pertes subies en raison d'une baisse des prix du poisson. Le montant total de ces demandes est de PHP316 millions (£3,3 millions). Les demandes en question sont en cours d'évaluation.

Tourisme

Au 31 décembre 2006, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 avaient reçu 62 demandes du secteur du tourisme, soumises pour l'essentiel par les propriétaires de petites stations balnéaires et des exploitants de bateaux d'excursion, pour un montant total de PHP108 millions (£1,1 million). Vingt-quatre demandes avaient été réglées pour un montant total de PHP594 000 (£ 6 200). Une demande de PHP100 millions (£1 million) au titre de la perte alléguée d'un investissement dans une station balnéaire insulaire sur une période de 25 ans, a été rejetée au motif qu'une telle demande n'était pas recevable en principe.

Il est probable que de nombreux propriétaires de stations balnéaires soumettront des demandes au titre d'autres pertes subies en 2007.

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

En novembre 2006, le Ministère de l'environnement et des ressources naturelles (Department of Environment and Natural Resources, DENR) a soumis au Shipowners' Club et au Fonds de 1992 sa proposition concernant le financement nécessaire pour lancer un programme de suivi écologique et de remise en état des ressources naturelles côtières. Cette proposition, d'un coût fixé à PHP130 millions (£1,4 million), est axée sur la remise en état des mangroves touchées par les hydrocarbures, notamment sur la création de pépinières permettant de cultiver des plants d'arbres poussant dans les mangroves, que l'on pourrait transplanter dans les zones touchées. Elle comprend également un certain nombre d'études de suivi de la qualité de l'air, de l'eau et des sols.

Le Shipowners' Club et le Fonds ont fait savoir au DENR que bien qu'étant favorables, en principe, à la proposition de suivi des effets des hydrocarbures sur les mangroves, ils considéraient qu'il était trop tôt pour prendre une décision quant à la nécessité de mesures de remise en état ou la création de pépinières. Ils ont néanmoins donné leur accord de principe sur la proposition de récupération des déchets mazoutés et non mazoutés dans les chenaux de marée de huit sites de mangroves afin de faciliter l'alternance des marées et le lessivage des lieux par les marées, ce qui contribuerait à la remise en état des arbres affectés par les hydrocarbures adhérant à leurs systèmes racinaires et aux sédiments avoisinants. Le Club et le Fonds ont souligné que le DENR devrait d'abord financer ces mesures lui-même, puis demander une indemnisation au titre de ces coûts après la fin des travaux. Ils ont également fait savoir au DENR qu'à leur avis, les études proposées pour le suivi de la qualité de l'air, de l'eau et des sols n'étaient pas justifiées techniquement et qu'il était peu probable que les demandes au titre des coûts de tels programmes satisfassent aux critères de recevabilité du Fonds.

15.10 SHOSEI MARU

(Japon, 28 novembre 2006)

Le sinistre

Le navire-citerne japonais *Shosei Maru* (153 tjb)



Les opérations de nettoyage, au lendemain du sinistre du Shosei Maru, ont consisté en l'application de solvants chimiques sur les installations portuaires souillées

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

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

Impact du déversement

Environ 5 kilomètres de littoral composé de rochers, de galets et de boulets ainsi que des installations portuaires ont été pollués à divers degrés. Les hydrocarbures dérivant sur la mer ont souillé les coques d'un certain nombre de navires de commerce et de bateaux de pêche y compris de ceux se livrant

aux opérations de nettoyage. Les hydrocarbures ont également pollué un certain nombre d'exploitations d'élevage d'algues marines en traversant les structures d'appui, souillant les bouées, les cordes et les filets ainsi que les algues qui poussent sur ces filets, lesquels ont dû être remplacés et détruits.

Opérations de nettoyage

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

Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées en quatre endroits de la préfecture de Kagawa. Des entrepreneurs privés ont été nommés par le propriétaire du navire pour mener les opérations de nettoyage du littoral au moyen de méthodes essentiellement manuelles consistant à enlever le pétrole en vrac puis à nettoyer les tâches de mazout avec de l'eau sous haute pression. Plusieurs jetées, quais et digues souillés par les



Le sinistre du Shosei Maru a causé la pollution de quelque cinq kilomètres de rivage rocheux

hydrocarbures ont été nettoyés au moyen de canons à eau chaude à haute pression utilisant des produits chimiques solvants. Les opérations de nettoyage se poursuivront en 2007.

Demandes d'indemnisation

Les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde donneront naissance à des demandes de la part du Gouvernement japonais et des collectivités territoriales ainsi qu'à des demandes au titre des frais de nettoyage des coques des navires de commerce et des bateaux de pêche amarrés dans les ports de Tonosho et de Kose. Des demandes devraient également être soumises pour le remplacement des filets d'élevage d'algues marines pollués par les hydrocarbures et au titre du manque à gagner dû aux dommages subis par les algues. Les

demandes d'indemnisation ont été provisoirement évaluées par les inspecteurs du Fonds et du Club à un montant total de quelque ¥1 142 millions (£4,9 millions).

Le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,5 millions). Le navire n'est pas couvert par l'accord STOPIA.

Le montant total des demandes recevables pourrait dépasser le montant de limitation applicable au *Shosei Maru* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il se peut donc que ce sinistre oblige le Fonds de 1992 à verser des indemnités.

ANNEXE I

STRUCTURE DES FIPOL

ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

10ème et 11ème sessions extraordinaires et 11ème session ordinaire

Président: M. Jerry Rysanek (Canada)
 Vice-Présidents: M. Seiichi Ochiai (Japon)
 M. Edward K. Tawiah (Ghana)

COMITÉ EXÉCUTIF

32ème à 34ème sessions

Président: M. Carlos Ormaechea (Uruguay)
 Vice-Président: M. Giancarlo Olimbo (Italy)

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

35ème session

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

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

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971

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

18ème à 20ème sessions

Présidente: Mme Teresa Martins de Oliveira (Portugal)
Vice-Président: M. John Gillies (Australie)

ASSEMBLÉE DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

2ème et 3ème sessions extraordinaires

Président: M. Esteban Pacha (Espagne)
Premier Vice-Président: M. Nobuhiro Tsuyuki (Japon)
Seconde Vice-Présidente: Mme Birgit Sølling Olsen (Danemark)

2ème session

Président: M. Esteban Pacha (Espagne)

SECRETARIAT COMMUN

Cadres

Administrateur:	M. Måns Jacobsson (jusqu'au 31 octobre 2006) M. Willem Oosterveen (à compter du 1er novembre 2006)
Administrateur adjoint/Conseiller technique:	M. Joe Nichols
Conseiller juridique:	M. Masamichi Hasebe (jusqu'au 30 juin 2006) M. Nobuhiro Tsuyuki (à compter du 16 octobre 2006)
Assistante personnelle de l'Administrateur: Assistante de l'Administrateur adjoint/ Conseiller technique et du Conseiller juridique:	Mme Jill Martinez Mme Astrid Richardson
Chef du Service des demandes d'indemnisation:	M. José Maura
Chargé des demandes d'indemnisation:	M. Patrick Joseph
Chargée des demandes d'indemnisation:	Mme Chiara Della Mea
Responsable des demandes d'indemnisation:	Mme Chrystelle Clément
Responsable des demandes d'indemnisation:	Mme Ana Cuesta
Assistante aux demandes d'indemnisation:	Mme Kirsty Manahan
Chef du Service des finances et de l'administration:	M. Ranjit Pillai
Chargé de l'informatique:	M. Robert Owen
Chargée des finances:	Mme Latha Srinivasan
Chargée des questions de personnel:	Mme Rachel Dockerill
Chargé de la gestion des bureaux:	M. Modesto Zotti
Responsable de l'informatique:	M. Johann Spies

Assistante comptable:	Mme Elisabeth Galobardes
Assistante comptable:	Mme Patricia Morgan
Auxiliaire de bureau:	M. Laurent Tresse
Auxiliaire de bureau:	M. Paul Davis (temporaire)
Réceptionniste/Assistante aux voyages:	Mme Alexandra Hardman
Chef du Service des relations extérieures et des conférences:	Mme Catherine Grey
Chargée de l'information:	Mme Stephanie Mulot
Responsable de la traduction espagnole:	Mme Natalia Ormrod
Responsable de la traduction française:	Mme Françoise Ploux
Responsable de la traduction française:	Mme Aurélie Chollat
Responsable des conférences:	Mme Victoria Turner
Responsable des conférences:	Mme Christine Geffert (temporaire)
Responsable des publications:	M. Jonathan North

COMMISSAIRE AUX COMPTES DU FONDS DE 1971, DU FONDS DE 1992 ET DU FONDS COMPLÉMENTAIRE

Sir John Bourn
Contrôleur et vérificateur général des comptes
Royaume-Uni

ORGANE DE CONTRÔLE DE GESTION COMMUN

M. Charles Coppolani (France) (Président)
M. Maurice Jaques (Canada)
M. Mendim Me Nko'o (Cameroun)
M. Reinhard Renger (Allemagne)
M. Wayne Stuart (Australie)
M. Hisashi Tanikawa (Japon)
M. Nigel Macdonald (personnalité extérieure - expert)

ORGANE CONSULTATIF COMMUN SUR LES PLACEMENTS

M. David Jude
M. Brian Turner
M. Simon Whitney-Long

ANNEXE II

NOTE SUR LES ÉTATS FINANCIERS PUBLIÉS DES FIPOL POUR 2005

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes V à VIII, XI à XIV et XVI sont extraits des états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ainsi que de ceux du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour l'année close le 31 décembre 2005, tels qu'approuvés par la 20^{ème} session du Conseil d'administration du Fonds de 1971, par la 11^{ème} session de l'Assemblée du Fonds de 1992 et par la 2^{ème} session de l'Assemblée du Fonds complémentaire.

DÉCLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les extraits des états financiers reproduits aux annexes V à VIII, XI à XIV et XVI sont conformes aux états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ainsi que de ceux du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour l'année close le 31 décembre 2005.



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

G Miller

le 31 janvier 2007

ANNEXE III

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005

TABLE DES MATIÈRES

- **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**
- **CONSTATATIONS DÉTAILLÉES**
 - **Questions financières**
 - États financiers et comptabilité
 - Recettes et dépenses
 - Actif et passif
 - **Questions de gestion financière**
 - Contrôles internes
 - Comptes des contribuables
 - Liquidation du Fonds de 1971
- **SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT**
- **REMERCIEMENTS**
- **ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE**

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble de la vérification

- 1 Nous avons vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément au Règlement financier et aux normes communes d'audit adoptées par le Groupe des vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi qu'aux normes internationales d'audit. J'ai présenté une opinion et un rapport distincts au sujet des états financiers du Fond international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de ceux du Fonds complémentaire.
- 2 Notre examen n'a révélé aucune faiblesse ni erreur substantielle susceptible d'influer sur l'exactitude, l'intégralité et la validité des états financiers dans leur ensemble et j'ai donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers du Fonds pour l'exercice clos le 31 décembre 2005.
- 3 Les observations et recommandations découlant de l'audit sont résumées ci-après. Une analyse plus détaillée des questions essentielles figure dans la section du rapport intitulée 'Constatations détaillées'.

Principales conclusions et recommandations

Questions financières

- 4 Les constatations détaillées du présent rapport contiennent des observations sur la situation financière du Fonds. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2005, le Fonds de 1971 a enregistré un excédent des recettes sur les dépenses (non compris les remboursements aux contribuables des disponibilités des fonds des grosses demandes d'indemnisation) de £669 740, contre £13 887 259 en 2004. Cette réduction s'explique du fait qu'aucune contribution n'a été mise en recouvrement en 2005. Le Fonds a enregistré un déficit global de £8 978 843. Au cours de l'exercice, il y a eu une réduction sensible des dépenses liées aux demandes d'indemnisation et un montant global de £9 648 583 a été remboursé

aux contributeurs des fonds constitués pour l'*Aegean Sea*, le *Keumdong N°5*, le *Sea Empress* et le *Nakhodka*.

- 5 Dans l'ensemble, nous avons constaté que les contrôles financiers internes fonctionnaient de manière efficace dans chaque domaine de la comptabilité que nous avons vérifié, ce qui, allié à l'assurance obtenue dans le cadre de vérifications détaillées, nous a fourni suffisamment de preuves fiables pour appuyer notre opinion d'audit.
- 6 Notre vérification des comptes des contributeurs a fait apparaître la nécessité pour le Fonds d'intensifier ses efforts pour rembourser à l'un de ses contributeurs un solde important des contributions, soit environ £1 million pour les Fonds de 1992 et de 1971 pris ensemble. Les paiements sont devenus exigibles en mars 2004 et en mars 2005 conformément aux décisions prises par les organes directeurs à leurs sessions d'octobre 2003 et d'octobre 2004 respectivement au sujet de la clôture de certains fonds des grosses demandes d'indemnisation.
- 7 L'établissement du Fonds complémentaire au cours de la période comptable nous a amenés à réviser les règles et règlements appliqués par les Fonds. Cela nous a conduits à recommander à l'Administrateur d'envisager le recouvrement éventuel des arriérés de contributions, étant donné que les modifications apportées au Règlement financier lui confèrent désormais le pouvoir de renoncer à des créances lorsque cela sert les intérêts du Fonds. Cela s'applique tout particulièrement au Fonds de 1971 pendant la période de liquidation.

Questions de gestion financière

- 8 A côté des opérations nécessaires pour vérifier les états financiers, nous avons analysé les principaux domaines sur lesquels ont porté les opérations du Secrétariat et fourni des directives et un soutien au Secrétariat selon que de besoin. Dans notre rapport sur le Fonds de 1992, nous avons analysé les questions suivantes et nous en avons rendu compte:
 - Enquête sur des allégations anonymes au sujet desquelles nous n'avons relevé aucune irrégularité;
 - Procédures de passation de marchés et nécessité de publier des documents à ce sujet afin de garantir la cohérence et la continuité des opérations; et
 - Gestion des risques, domaine dans lequel les FIPOL ont sensiblement progressé dans l'identification des risques qui pèsent sur leur fonctionnement.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Questions financières

États financiers et comptabilité

- 9 Le Fonds a continué à fournir en temps voulu des états financiers bien présentés et étayés par des registres comptables bien tenus. Dans le cadre de la vérification, nous avons recommandé d'améliorer la présentation du bilan du Fonds de 1971 afin de le rendre plus clair, et ces modifications ont été faites par l'Organisation.

Recettes et dépenses

- 10 Au cours de l'exercice 2005, le Fonds de 1971 a signalé un excédent d'exploitation de £357 859 pour le fonds général, ce qui représente une légère diminution par rapport à l'excédent de £377 760 enregistré en 2004. Si l'on tient compte des excédents et déficits respectifs du fonds général et des fonds des grosses demandes d'indemnisation, le Fonds de 1971 a enregistré un déficit global de £8 978 843 pendant l'exercice.

Recettes provenant des contributions

- 11 Le Fonds de 1971 n'a pas mis de contributions en recouvrement en 2005, mais les remboursements aux contribuables ont atteint un total de £9 648 583, somme qui provenait des fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour l'*Aegean Sea*, le *Keumdong N°5*, le *Sea Empress* et le *Nakhodka*.

Divers

- 12 Les recettes inscrites en 2005 dans cette rubrique se sont élevées à £1 231 605 (£3 605 765 en 2004). Cette diminution s'explique par l'importance des remboursements effectués en 2004 et 2005, ce qui a réduit le solde des disponibilités à placer. Les intérêts sur les placements se sont élevés à £671 720. L'autre principale source de recettes en 2005 a été la clôture des quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation et le virement des soldes de ces fonds après remboursement au fonds général, qui a produit £553 479 de recettes dans cette rubrique au cours de l'exercice.

Dépenses liées au Secrétariat

- 13 Les dépenses de Secrétariat se sont chiffrées à £337 500, ce qui représente une légère réduction par rapport au chiffre de £357 145 pour 2004. Ce montant comprend essentiellement la commission de gestion de fonctionnement de £325 000 payable au Fonds de 1992, soit environ 10 % des dépenses communes de fonctionnement du Secrétariat prévues au budget, ce qui est conforme aux décisions prises par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et par l'Assemblée du Fonds de 1992.

Demandes d'indemnisation et dépenses liées à ces demandes

- 14 Le montant des sommes versées par le Fonds de 1971 en 2005 à titre d'indemnisation a sensiblement diminué. Les sommes versées ont atteint seulement £15 764, contre £5 511 076 en 2004. Cela s'explique par une réduction sensible des versements effectués au titre du *Nissos Amorgos*, qui avaient représenté £4 716 093 des dépenses liées aux demandes d'indemnisation en 2004. Cette réduction était attendue étant donné que le Fonds n'est plus ouvert à de nouveaux sinistres et qu'il est en cours de liquidation.
- 15 Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation, qui correspondent essentiellement aux honoraires de spécialistes et de juristes, se sont chiffrées à £208 601 (£576 091 en 2004). Cette réduction des dépenses correspond à une diminution du nombre des sinistres parallèlement à la clôture des fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Actif et passif

- 16 Les liquidités du Fonds de 1971 s'élevaient à £12 301 681 au 31 décembre 2005, contre £22 350 629 pour l'exercice précédent. Cette réduction s'explique par le remboursement des contributions en mars 2005.
- 17 Le montant des arriérés de contributions mises en recouvrement est tombé de £374 738 en 2004 à £368 769 en 2005. Bien que la proportion des arriérés de contributions demeure faible en pourcentage, nous continuerons à encourager tous les États Membres à aider les FIPOL à obtenir que les contribuables versent les sommes dont ils sont redevables dans leurs États respectifs et le Fonds à continuer à s'employer activement à obtenir le règlement des sommes impayées.
- 18 Le solde du compte des contribuables est resté relativement constant à £2 024 968 (£2 253 382 en 2004). Ce solde représente les montants détenus par le Fonds sous forme de soldes créditeurs en attendant leur affectation ultérieure pour de nouveaux versements ou demandes de remboursement.

Passif éventuel

- 19 Le tableau III des états financiers rend compte du passif éventuel du Fonds de 1971, qui est défini dans les principes comptables comme toutes les demandes d'indemnisation avérées ou susceptibles d'être présentées à l'encontre du Fonds de 1971 ainsi que l'estimation des dépenses liées à ces demandes pour l'exercice à venir. Au 31 décembre 2005, le passif éventuel était évalué à £90 320 000.

- 20 Ce passif devra être compensé par la mise en recouvrement de nouvelles contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation. Au 31 décembre 2005, le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos* avait un solde de £2 813 426 et le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Pontoon 300* avait un solde de £2 592 385. Dans l'un et l'autre cas, le montant est sensiblement inférieur à l'estimation du passif éventuel. Aucun fonds des grosses demandes d'indemnisation n'a été constitué pour l'*Alambra* ou l'*Iliad* même si ces deux sinistres pourraient nécessiter des contributions supplémentaires si tout le passif éventuel se matérialisait.

Questions de gestion financière

Contrôles internes

- 21 Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes du Fonds mis en place par l'Administration pour garantir la régularité des transactions et la saine gestion des ressources. Nous avons constaté que ces dispositifs étaient satisfaisants et venaient confirmer notre opinion de vérification.

Compte des contribuables

- 22 Dans les registres du Fonds, le compte des contribuables fait état des paiements excédentaires et des remboursements des contributions mises en recouvrement dus aux contribuables du Fonds qui perçoivent des intérêts au taux de base appliqué par les banques commerciales à Londres. Dans le cadre de notre vérification des contributions, nous avons constaté qu'une somme de £487 209,13 était due à un contribuable par le Fonds de 1971 (et une somme de £509 071,60 par le Fonds de 1992). Les rapports sur les hydrocarbures concernant ce contribuable ont confirmé que l'avis de crédit pour 2005 n'avait pas été envoyé au contribuable en novembre 2004 et était toujours dans les dossiers.
- 23 Les FIPOL ont eu des difficultés à rembourser les contributions avec intérêt étant donné qu'il s'agissait d'une co-entreprise qui avait cessé d'exister et qu'il était difficile de déterminer le montant à verser à chaque société mère. Le Service des relations extérieures du Secrétariat nous a informés que les sociétés mères connaissaient l'existence du solde créditeur mais n'avaient pas demandé aux FIPOL de résoudre la question. Bien qu'il s'agisse d'une situation complexe, nous supposons que les FIPOL sont tenus de rembourser ces fonds aux contribuables.

Recommandation 1: Nous recommandons au Secrétariat d'examiner la situation de ces soldes créditeurs afin de prendre les mesures appropriées et de résoudre le problème.

Liquidation du Fonds de 1971

- 24 La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002. Même si le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à recevoir des demandes d'indemnisation au titre de nouveaux sinistres, le règlement définitif et la conclusion des procédures en cours pourraient nécessiter de nombreuses années. Nous persistons à penser qu'il serait approprié que les états financiers du Fonds de 1971 continuent à être établis comme s'il était en activité, étant donné qu'il poursuivra ses opérations pendant un avenir prévisible.
- 25 Notre examen des règles et règlements des FIPOL (dont nous avons parlé dans notre rapport sur la vérification du Fonds de 1992 pour 2005) a mis en lumière le fait que les modifications apportées à l'article 11.5 du Règlement financier donnent à l'Administrateur le droit de renoncer au remboursement de certaines sommes qui lui sont dues si cela est approprié et va dans le sens des intérêts du Fonds. Cette question intéresse tout particulièrement le Fonds de 1971 alors que le Secrétariat poursuit sa liquidation et elle devrait être prise en compte pour évaluer la possibilité de récupérer les arriérés de vieilles contributions dues au Fonds de 1971. La comptabilisation des contributions exigibles lorsqu'il n'existe pas vraiment de possibilité de recouvrement pourrait aboutir à une exagération de l'actif.

Recommandation 2: Nous recommandons au Secrétariat de procéder à une analyse de la possibilité de récupérer tous les arriérés de contributions au Fonds de 1971, afin de définir quelles sont les sommes dues dont il est peu probable qu'elles puissent être récupérées. L'Administrateur devrait alors envisager s'il convient de passer ces contributions par pertes et profits afin que les états financiers continuent à présenter la situation financière de manière équitable.

Cas de fraude, de fraude présumée ou de blanchiment d'argent

- 26 Aucun cas de fraude, de fraude présumée ou de blanchiment d'argent ne nous a été signalé par le Secrétariat ou n'a été constaté dans les chiffres examinés au cours de notre vérification. Nous avons formulé des observations dans notre rapport de vérification relatif au Fonds de 1992 au sujet de l'issue de notre enquête sur des allégations anonymes de corruption et d'actes de corruption mettant en cause un haut fonctionnaire du Secrétariat, au sujet desquels il n'y a rien à porter à l'attention des membres.

SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE L'EXERCICE PRÉCÉDENT

- 27 Aucune des questions traitées dans notre rapport pour 2004 ne concernait spécifiquement le Fonds de 1971; et nous avons rendu compte dans notre rapport de vérification concernant le Fonds de 1992 de la suite donnée à nos recommandations antérieures. Les rapports précédents de vérification externe portaient plus particulièrement sur les questions de gestion et nous avons constaté avec satisfaction que l'Administrateur avait en 2005 publié une procédure pour la dénonciation des abus et avait mis au point au début de 2006 un registre de déclaration de prises d'intérêts ainsi que de dépenses de représentation et de cadeaux reçus. Nous avons également constaté des progrès dans la gestion des risques. L'inclusion par l'Administrateur d'un état sur le contrôle interne dans les états de 2005 et la publication d'un code de bonne conduite en juin 2006 témoignent également de la volonté du Fonds de donner suite aux recommandations du Commissaire aux comptes.

REMERCIEMENTS

- 28 Nous sommes reconnaissants de l'aide et de la coopération que nous ont fournies l'Administrateur et le personnel du Secrétariat du Fonds de 1971 au cours de notre vérification.

Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn
Juin 2006

ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE

Portée et objectifs de la vérification

Les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971) pour l'exercice clos le 31 décembre 2005 ont été vérifiés conformément à l'article 13 du Règlement financier. La vérification devait essentiellement nous permettre de juger si les états financiers reflétaient bien la situation financière du Fonds, son excédent, ses ressources et sa trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2005 et s'ils avaient été convenablement établis conformément au Règlement financier.

Normes de vérification

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes internationales d'audit publiées par l'International Auditing and Assurance Standards Board. D'après ces normes, nous devons planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûrs que les états financiers ne comportent pas d'erreur substantielle. L'Administration du Fonds était chargée d'établir ces états financiers, sur lesquels le Commissaire aux comptes doit donner son avis sur la base des pièces justificatives réunies lors de la vérification.

Méthode de vérification

Notre vérification a comporté un examen général des méthodes de comptabilité et une analyse par sondage des écritures comptables et des contrôles internes que nous avons jugés nécessaires en l'occurrence. Cette méthode de vérification a essentiellement pour but de nous permettre de former une opinion sur les états financiers du Fonds. Par conséquent, nous n'avons pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes financiers et budgétaires sur le plan de la gestion, et nos conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif des faiblesses constatées ou de toutes les améliorations possibles.

La vérification a également comporté un examen ciblé au cours duquel tous les aspects des états financiers ont fait l'objet de tests de validation. Une vérification finale a été effectuée pour nous assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds, que les transactions étaient conformes aux règles et directives financières énoncées par les organes directeurs et qu'elles reflétaient bien la situation.

ANNEXE IV

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2005 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, qui comprennent les états I à VI, les tableaux I à III et les notes correspondantes du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2005. L'Administrateur est chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers sur la base de la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers conformément aux normes internationales d'audit (ISA) adoptées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers ne comportent pas d'erreurs substantielles. Mes travaux comprennent la vérification par sondage des éléments de preuve justifiant les montants et les renseignements donnés dans les états financiers. Ils portent également sur les principes comptables utilisés et les grandes estimations effectuées par l'Administrateur, ainsi que l'évaluation de la présentation générale des états financiers. Je pense que ma vérification comptable fournit une base raisonnable à l'opinion formulée ci-après.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière, sous tous les aspects substantiels, au 31 décembre 2005, et les résultats des opérations et liquidités correspondant à l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1971, lesquels figurent à la note 1 se rapportant aux états financiers, et ont été appliqués de la même manière que pour l'exercice précédent.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds de 1971, que j'ai examinées dans le cadre de la vérification, étaient, sous tous les aspects substantiels, conformes au Règlement financier et aux décisions officielles des organes directeurs.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn
Londres, le 30 juin 2006

ANNEXE V

FONDS GÉNÉRAL
FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005

	2005		2004	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-		758	
Montant total des contributions		-		758
Divers				
Recettes divers	2 789		39 513	
Virement effectué à partir du FDGI de l' <i>Aegean Sea</i>	132 467		-	
Virement effectué à partir du FDGI du <i>Keumdong N°5</i>	169 762		-	
Virement effectué à partir du FDGI du <i>Sea Empress</i>	120 417		-	
Virement effectué à partir du FDGI du <i>Nakhodka</i>	130 833		-	
Virement effectué à partir du FDGI du <i>Sea Prince</i>	-		126 405	
Virement effectué à partir du FDGI du <i>Yeo Myung</i>	-		110 723	
Virement effectué à partir du FDGI du <i>Yuil N°1</i>	-		244 485	
Virement effectué à partir du FDGI de l' <i>Osung N°3</i>	-		147 449	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	-		2 192	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Pontoon 300</i>	-		3 031	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	-		2 317	
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 023		50 882	
Intérêts sur les placements	269 566		204 305	
Montant total divers		827 857		931 302
TOTAL DES RECETTES		827 857		932 060
DÉPENSES				
Dépenses liées au Secrétariat				
Engagements de dépenses		337 500		357 145
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		-		2 482
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	130 552		132 586	
Frais de voyage	1 860		1 468	
Divers	86		81	
Recouvrement des sommes versées à l'assureur	-		(14 482)	
Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation		132 498		119 653
Virement sur le FDGI du <i>Braer</i>		-		75 020
TOTAL DES DÉPENSES		469 998		554 300
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses		357 859		377 760
Solde reporté: 1er janvier		4 891 635		4 513 875
Solde au 31 décembre		5 249 494		4 891 635

ANNEXE VI

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
 FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005

	<i>Aegean Sea</i>		<i>Keumdong N°5</i>	
	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £
RECETTES				
Contributions				
Remboursement aux contribuables	(799 990)	(17 581 431)	(8 099 958)	-
Montant total des contributions	(799 990)	(17 581 431)	(8 099 958)	-
Divers				
Recettes divers	-	3 175	-	-
Intérêts sur les arriérés de contributions	577	36 741	1 017	5 737
Intérêts sur les placements	10 725	268 972	99 585	373 809
Intérêts sur le dépôt effectué auprès du tribunal	-	-	-	64 283
Remboursement du montant déposé auprès du tribunal	-	-	-	795 020
Intérêts sur des prêts au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	-	7 524	-	-
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	-	-	-	-
Montant total divers	11 302	316 412	100 602	1 238 849
TOTAL DES RECETTES	(788 688)	(17 265 019)	(7 999 356)	1 238 849
DÉPENSES				
Indemnisation/Prise en charge financière	-	-	-	84 778
Honoraires	-	7 128	-	76
Intérêts sur un prêt du fonds général	-	-	-	-
Frais de voyage	-	-	-	-
Divers	-	16	-	7
TOTAL DES DÉPENSES	-	7 144	-	84 861
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	(788 688)	(17 272 163)	(7 999 356)	1 153 988
Ajustement du taux de change	-	(39)	-	(57 701)
Solde reporté: 1er janvier	921 155	18 193 357	8 169 118	7 072 831
Virement effectué sur le fonds général	(132 467)	-	(169 762)	-
Solde au 31 décembre	-	921 155	-	8 169 118

<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2005	2004	2005	2004
£	£	£	£
(348 576)	(18 327 566)	(400 059)	(14 699 973)
(348 576)	(18 327 566)	(400 059)	(14 699 973)
-	-	-	-
-	6 850	-	46 293
5 690	286 263	6 327	177 231
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	24 958
5 690	293 113	6 327	248 482
(342 886)	(18 034 453)	(393 732)	(14 451 491)
-	1 331	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	-	-	-
-	1 331	-	-
(342 886)	(18 035 784)	(393 732)	(14 451 491)
-	-	-	-
463 303	18 499 087	524 565	14 976 056
(120 417)	-	(130 833)	-
-	463 303	-	524 565

ANNEXE VI

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
 FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
 POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005

	<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Vistabella</i>	
	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions	-	11 499 980	-	600 033
Montant total des contributions	-	11 499 980	-	600 033
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	1 114	-	-
Moins les intérêts sur les arriérés de contributions auxquels il a été renoncé	-	-	-	-
Intérêts sur les placements	143 795	205 345	3 324	2 438
Montant total divers	143 795	206 459	3 324	602 471
TOTAL DES RECETTES	143 795	11 706 439	3 324	602 471
DÉPENSES				
Indemnisation/Prise en charge financière	15 764	4 716 093	-	-
Honoraires	34 873	104 799	-	14 372
Intérêts sur un prêt du fonds général	-	2 317	-	2 192
Intérêts sur un prêt du FGDI du <i>Nakhodka</i>	-	24 958	-	-
Frais de voyage	-	16 511	-	-
Divers	48	287	-	-
TOTAL DES DÉPENSES	50 685	4 864 965	-	16 564
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	93 110	6 841 474	3 324	585 907
Solde reporté: 1er janvier	2 720 316	(4 121 158)	70 072	(515 835)
Solde au 31 décembre	2 813 426	2 720 316	73 396	70 072

Pontoon 300

2005	2004
£	£
-	3 000 024
-	3 000 024
-	110
-	(2)
132 708	86 294
132 708	86 402
132 708	3 086 426
-	-
41 114	72 012
-	3 031
-	-
-	11 432
68	283
41 182	86 758
91 526	2 999 668
2 500 859	(498 809)
2 592 385	2 500 859

ANNEXE VII

BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2005

	Fonds général £	<i>Vistabella</i> £
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	6 834 532	65 564
Contributions non acquittées	356 926	7 832
Intérêts sur les arriérés de contributions	103 581	-
Taxes recouvrables	270	-
Montants divers à recevoir	-	-
MONTANT TOTAL DE L'ACTIF	7 295 309	73 396
PASSIF		
Engagements non acquittés	12 500	-
Compte des contribuables	2 024 968	-
Montants dus au Fonds de 1992	8 347	-
MONTANT TOTAL DU PASSIF	2 045 815	-
SOLDES DES FONDS		
Fonds de roulement	5 000 000	-
Excédent / (déficit)	249 494	73 396
SOLDES DU FONDS GÉNÉRAL ET DES FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION (FDGI)	5 249 494	73 396
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET DES SOLDES DU FONDS GÉNÉRAL ET DES FDGI	7 295 309	73 396

<i>Pontoon 300</i>	<i>Nissos Amorgos</i>	2005	2004
£	£	Total	Total
		£	£
2 591 095	2 810 490	12 301 681	22 350 629
1 290	2 721	368 769	374 738
-	215	103 796	108 583
-	-	270	2 625
-	-	-	4 136
2 592 385	2 813 426	12 774 516	22 840 711
-	-	12 500	-
-	-	2 024 968	2 253 382
-	-	8 347	326 306
-	-	2 045 815	2 579 688
-	-	5 000 000	5 000 000
2 592 385	2 813 426	5 728 701	15 261 023
2 592 385	2 813 426	10 728 701	20 261 023
2 592 385	2 813 426	12 774 516	22 840 711

ANNEXE VIII

ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005

	2005		2004	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		22 350 629		75 867 272
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent/(déficit) d'exploitation	(10 204 042)		(58 145 359)	
(Augmentation)/diminution du passif	17 247		454 238	
Augmentation/(diminution) des comptes créditeurs	(630 650)		2 180 516	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		(10 817 445)		(55 510 605)
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	768 497		1 993 962	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		768 497		1 993 962
Liquidités au 31 décembre		12 301 681		22 350 629

ANNEXE IX

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005

TABLE DES MATIÈRES

- **RÉSUMÉ ANALYTIQUE**
- **CONSTATATIONS DÉTAILLÉES**
 - **Questions financières**
 - États financiers et comptabilité
 - Recettes et dépenses
 - Actif et passif
 - **Questions de gestion financière**
 - Contrôles internes
 - Création du Fonds complémentaire et amendements apportés aux règlements et règles
 - Instruments financiers
 - Enquête sur des allégations anonymes
 - Procédures d'achat
 - Gestion des risques
- **SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE 2004**
- **REMERCIEMENTS**
- **ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE**

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble de la vérification

- 1 Nous avons vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conformément au Règlement financier et aux normes communes d'audit adoptées par le Groupe des vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique ainsi qu'aux normes internationales d'audit. J'ai présenté une opinion et un rapport distincts au sujet des états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et de ceux du Fonds complémentaire.
- 2 Notre examen n'a révélé aucune faiblesse ni erreur substantielle susceptible d'influer sur l'exactitude, l'intégralité et la validité des états financiers dans leur ensemble et j'ai donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers du Fonds pour l'exercice clos le 31 décembre 2005.
- 3 Les observations et recommandations découlant de l'audit sont résumées ci-après. Une analyse plus détaillée des questions essentielles figure dans la section du rapport intitulée 'Constatations détaillées'.

Principales conclusions et recommandations

Questions financières

- 4 Les constatations détaillées du présent rapport contiennent des observations sur la situation financière du Fonds. Pour l'exercice clos le 31 décembre 2005, le Fonds de 1992 a enregistré un excédent des

recettes sur les dépenses, non compris le fonds de prévoyance, de £24 833 625, contre £32 043 517 en 2004. Au cours de l'exercice, il y a eu un accroissement des dépenses liées aux demandes d'indemnisation qui s'explique essentiellement par l'augmentation des versements effectués à la suite du sinistre de l'*Erika* et le remboursement de £599 995 à la suite du sinistre du *Nakhodka*.

- 5 Dans l'ensemble, nous avons constaté que les contrôles financiers internes fonctionnaient de manière efficace dans chaque domaine de la comptabilité que nous avons vérifié, ce qui, allié à l'assurance obtenue dans le cadre de vérifications détaillées, nous a fourni suffisamment de preuves fiables pour appuyer notre opinion d'audit.
- 6 Notre vérification des comptes des contribuables a fait apparaître la nécessité pour le Fonds d'intensifier ses efforts pour rembourser à l'un de ses contribuables un solde important des contributions, soit environ £1 million pour les Fonds de 1992 et de 1971 pris ensemble. Les remboursements sont devenus exigibles en mars 2004 et en mars 2005 conformément aux décisions prises par les organes directeurs à leurs sessions d'octobre 2003 et d'octobre 2004 respectivement au sujet de la clôture de certains fonds des grosses demandes d'indemnisation.
- 7 L'établissement du Fonds complémentaire au cours de la période comptable nous a amenés à réviser les règles et règlements appliqués par les Fonds. Cela nous a conduits à recommander à l'Administrateur d'envisager le recouvrement éventuel des arriérés de contributions, étant donné que les modifications apportées au Règlement financier lui confèrent désormais le pouvoir de renoncer à des créances lorsque cela sert les intérêts du Fonds.
- 8 Nous avons analysé l'utilisation permanente de produits d'investissement par le Fonds, comme par exemple les dépôts bimonétaires et les participations à terme. Nous avons examiné avec l'Organe consultatif sur les placements l'opportunité de continuer à utiliser les participations à terme dans sa stratégie d'investissement, ce qui peut aboutir à s'engager à acheter des monnaies au-dessus du taux courant. Cela nous a amenés à recommander de mieux faire connaître la nature et le rendement de ces produits, recommandation qui a été incorporée dans les notes se rapportant aux états financiers.

Questions de gestion financière

- 9 À côté des opérations nécessaires pour vérifier les états financiers, nous avons analysé les principaux domaines sur lesquels ont porté les opérations du Secrétariat et fourni des directives et un soutien au Secrétariat selon que de besoin.
- 10 En septembre 2005, des allégations anonymes ont donné à penser qu'il existait un lien commercial répréhensible entre un haut fonctionnaire du Secrétariat et un tiers extérieur. À la demande de l'Administrateur, nous avons examiné ces allégations en analysant toutes les opérations pertinentes entre le Fonds et le tiers, l'enchaînement des événements et les éléments de preuve pertinents. Nous n'avons trouvé aucune preuve d'abus ou d'irrégularité dans les comptes des FIPOL. Nous avons formulé des recommandations afin d'améliorer les dispositions prises par le Secrétariat au sujet d'opérations commerciales dans les situations qui pourraient susciter des conflits d'intérêt.
- 11 Dans le cadre de notre vérification, nous avons examiné les méthodes d'achat et avons formulé des recommandations afin d'améliorer la transparence dans le choix des fournisseurs de services et afin de garantir la continuité des transactions.
- 12 Nous avons noté les progrès continus réalisés par le Secrétariat pour dépister les risques, opération dont la conclusion est toujours prévue avant l'arrivée du nouvel Administrateur. Nous encourageons le Fonds à utiliser toute la gamme des principaux risques inscrits au registre lorsqu'aussi bien l'impact que la probabilité du risque sont élevés. Ces risques devraient être activement gérés pour en atténuer l'impact alors que les risques moindres devraient être examinés à intervalles réguliers pour mettre à jour le registre des risques.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Questions financières

États financiers et comptabilité

13 Le Fonds a continué à fournir en temps voulu des états financiers bien présentés et étayés par des registres comptables bien tenus. Dans le cadre de la vérification, nous avons recensé un certain nombre de domaines dans lesquels la transparence pourrait être améliorée et nous avons recommandé les changements ci-après, qui ont été mis en œuvre par le Secrétariat:

- Amélioration de la présentation des bilans pour en accroître la clarté.
- Amélioration de la publication des instruments financiers utilisés, en précisant la nature, la valeur et les résultats de ces instruments au cours de l'exercice.
- Publication de l'aide à la location dans le cadre de l'accord conclu entre le Fonds et le Gouvernement du Royaume-Uni.

Recettes et dépenses

14 Au cours de l'exercice 2005, le Fonds de 1992 a signalé un excédent d'exploitation de £4 008 178 pour le fonds général, ce qui représente une légère progression par rapport à l'excédent de £3 798 597 signalé en 2004. Si l'on tient compte des excédents et déficits respectifs du fonds général et des fonds des grosses demandes d'indemnisation (à l'exclusion du fonds de prévoyance), le Fonds de 1992 a enregistré un excédent global de £24 833 625 pendant l'exercice (£32 043 517 en 2004).

Recettes provenant des contributions

15 Le Fonds de 1992 a reçu des contributions de £38 685 328 pendant l'exercice à la suite de la mise en recouvrement des contributions au fonds général et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*. Un montant de £599 995 a été remboursé aux contribuables en 2005 au titre du sinistre du *Nakhodka*.

Divers

16 Les recettes inscrites en 2005 dans cette rubrique, y compris les intérêts provenant du fonds de prévoyance, se sont élevées à £7 119 811 (£5 382 268 en 2004). Dans le total de ces recettes, les intérêts sur les placements se sont élevés à £6 402 250, ce qui représente une progression par rapport à l'exercice précédent en raison de la date d'arrivée à maturité des placements, du relèvement des taux d'intérêt et du montant des liquidités disponibles pour des placements. Le montant des intérêts s'explique par la règle comptable qui consiste à enregistrer le produit des intérêts en fonction des liquidités reçues plutôt que sur la base du taux de rendement.

Dépenses liées au Secrétariat

17 Le total des dépenses engagées par le Fonds de 1992 au titre du Secrétariat commun s'est élevé à £2 859 699 pour les chapitres I à VI, c'est-à-dire un montant inférieur de £512 901 aux crédits budgétaires approuvés. Les principaux domaines dans lesquels les crédits ont été sous-utilisés concernent le personnel (£319 455), l'information (£57 785) et les machines de bureau (£18 508).

18 Le total des engagements du Fonds de 1992 s'est chiffré à £2 847 199, ce qui représente une progression de £237 586 ou de 9,1 % par rapport à l'exercice précédent.

Demandes d'indemnisation et dépenses liées à ces demandes

19 Il y a eu une augmentation du montant des versements effectués au titre des demandes d'indemnisation en 2005, dont le total s'est élevé à £12 644 168, contre £9 555 715 en 2004. Cet écart d'une année sur l'autre s'explique essentiellement par l'augmentation des versements d'indemnités liées au sinistre de l'*Erika*, qui se sont chiffrées à £11 718 025 (£7 502 681 en 2004). Il y a également eu une réduction sensible du règlement des demandes d'indemnisation par le fonds général, dont les versements ont atteint un total de £304 827.

- 20 Les dépenses liées aux demandes d'indemnisation, qui correspondent essentiellement aux honoraires de spécialistes et de juristes, se sont chiffrées à £4 709 072 (£4 990 379 en 2004). Cette réduction résulte du fait que l'activité liée aux demandes d'indemnisation est restée sensiblement la même en 2005 pour le sinistre du *Prestige* et a été légèrement inférieure pour le sinistre de l'*Erika*.

Fonds de prévoyance du personnel

- 21 Le solde du fonds de prévoyance du personnel était de £2 382 373 en fin d'exercice, ce qui représente une augmentation de 21,8 % par rapport au solde de fin d'exercice pour 2004. Cette augmentation s'explique par une diminution des retraits, qui sont tombés de £288 079 en 2004 à £109 973 en 2005, montant qui se répartit entre des prêts immobiliers pour un total de £45 000 et des retraits au titre de la cessation de service pour un total de £64 973.
- 22 Le fonds de prévoyance a perçu £131 489 d'intérêts au cours de l'exercice, ce qui représente un rapport de 6,1 % sur la moyenne des avoirs nets détenus pendant tout l'exercice.

Actif et passif

- 23 Les liquidités du Fonds de 1992 s'élevaient à £146 305 576 au 31 décembre 2005. Le montant des arriérés de contributions mises en recouvrement a été ramené de £656 728 en 2004 à £376 482 à la fin de 2005, ce qui correspond essentiellement au montant non encore versé au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*. Bien que la proportion des arriérés de contributions demeure faible en pourcentage, nous continuerons à encourager tous les États Membres à aider le Fonds à obtenir le règlement des soldes impayés des contribuables dans leurs États respectifs, et le Fonds à continuer à s'employer activement à obtenir le règlement des soldes impayés. Le solde du compte des contribuables est resté relativement stable à £1 036 045 (£1 077 283 en 2004).

Passif éventuel

- 24 Le tableau III des états financiers rend compte du passif éventuel du Fonds de 1992, qui est défini dans les principes comptables comme toutes les demandes d'indemnisation avérées ou susceptibles d'être présentées à l'encontre du Fonds de 1992 ainsi que l'estimation des dépenses liées à ces demandes pour l'exercice à venir. Au 31 décembre 2005, le passif éventuel était évalué à £120 640 000.
- 25 Au 31 décembre 2005, le fonds des grosses d'indemnisation constitué pour l'*Erika* avait un solde de £49 659 743 et celui constitué pour le *Prestige* avait un solde de £65 130 461. Dans l'un et l'autre cas, le solde était supérieur à l'estimation du passif éventuel de ces sinistres au 31 décembre 2005. Le passif lié aux autres sinistres, dont le total s'élève à £7 340 000, est couvert par le fonds général.

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

- 26 Aucun cas de fraude, de fraude présumée ou de blanchiment d'argent ne nous a été signalé par le Secrétariat ou n'a été constaté dans les chiffres examinés au cours de la vérification pour l'exercice 2005.

Questions de gestion financière

Contrôles internes

- 27 Dans le cours normal de notre vérification, nous avons examiné les contrôles internes du Fonds mis en place par l'Administration pour garantir la régularité des transactions et la saine gestion des ressources. Nous avons constaté que ces dispositifs étaient satisfaisants et venaient confirmer notre avis.

Examen du fonctionnement des bureaux des demandes d'indemnisation

- 28 Dans le cadre de notre vérification des dépenses, nous avons examiné les dépenses afférentes au bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. À cette occasion, nous avons constaté que ce bureau, créé en janvier 2000, ne disposait d'aucun contrat écrit définissant les conditions de service, bien qu'un accord oral ait été conclu au sujet des dispositions contractuelles.

- 29 La vérification a été élargie aux deux autres bureaux des demandes d'indemnisation, à La Corogne et à Bordeaux. Ces bureaux ont tous deux été établis en vertu d'un contrat écrit. S'il est vrai que tous les bureaux des demandes d'indemnisation créés par la suite ont été assortis de contrats et de structure de fixation des prix, il n'en existe pas moins un risque que l'absence d'un contrat écrit et d'une structure claire de fixation des prix dans le cas du bureau de Lorient pourrait présenter des difficultés pour l'Organisation.
- 30 Il ressort toutefois de notre vérification que le niveau actuel des versements et des coûts d'exploitation est faible pour tous les bureaux. Cela, ajouté à la confirmation de la mise en place d'autres contrôles – ajustement mensuel des comptes bancaires par le personnel à Londres, limitation de la liste des signataires de chèques auprès des banques des bureaux des demandes d'indemnisation, budgets trimestriels pour les dépenses de fonctionnement, devis et dépenses de fonctionnement étayés par des factures – nous pensons que les contrôles de la régularité des dépenses des bureaux des demandes d'indemnisation offrent un niveau d'assurance satisfaisant.

Compte des contribuables

- 31 Dans les registres du Fonds, le compte des contribuables fait état des paiements excédentaires et des remboursements des contributions mises en recouvrement dus aux contribuables du Fonds qui perçoivent des intérêts au taux de base appliqué par les banques commerciales à Londres. Dans le cadre de notre vérification des contributions, nous avons constaté qu'une somme de £509 071,60 était due à un contribuable par le Fonds de 1992 (et une somme de £487 209,13 par le Fonds de 1971). Les rapports sur les hydrocarbures concernant ce contribuable ont confirmé que l'avis de crédit pour 2005 n'avait pas été envoyé au contribuable en novembre 2004 et était toujours dans les dossiers.
- 32 Les FIPOL ont eu des difficultés à rembourser les contributions avec intérêt étant donné qu'il s'agissait d'une co-entreprise qui avait cessé d'exister et qu'il était difficile de déterminer le montant à verser à chaque société mère. Le Service des relations extérieures du Secrétariat nous a informés que les sociétés mères connaissaient l'existence du solde créditeur mais n'avaient pas demandé aux FIPOL de résoudre la question. Bien qu'il s'agisse d'une situation complexe, nous supposons que les FIPOL sont tenus de rembourser ces fonds aux contribuables.

Recommandation 1: Nous recommandons au Secrétariat d'examiner la situation de ces soldes créditeurs afin de prendre les mesures appropriées et de résoudre le problème

Établissement du Fonds complémentaire et modifications apportées aux règlements et règles

- 33 Le Fonds complémentaire du Fonds de 1992 a été mis en place le 3 mars 2005. L'établissement de ce Fonds a nécessité l'adoption de nouvelles règles et de nouveaux règlements et la révision des règles et règlements existants qui s'appliquent aux Fonds et au Secrétariat. Dans le rapport du Commissaire aux comptes pour 2004, nous avons rendu compte de l'analyse du Règlement financier et du Règlement intérieur du Fonds de 1992. Pour 2005, nous avons également examiné la situation en ce qui concerne le nouveau Fonds complémentaire, notamment le Règlement intérieur et le Règlement financier, les règlements intérieurs des organes directeurs des Fonds, le Statut et le Règlement du personnel, les instructions et les circulaires administratives, les Accords de siège (Fonds de 1971 et Fonds de 1992) et les règles comptables du Fonds complémentaire.
- 34 À côté de l'inclusion des renvois pertinents au Fonds complémentaire, le Règlement intérieur du Fonds de 1992 a été modifié afin d'améliorer la possibilité pour l'Administrateur d'assurer le suivi des arriérés de contributions et de tenir compte du fait qu'il est habilité à procéder au règlement définitif des demandes d'indemnisation émanant de petites entreprises indépendantes à hauteur d'un montant global de £1 million de droits de tirage spéciaux. La principale différence dans le Règlement intérieur du Fonds complémentaire, tel qu'il a été adopté en 2005, concerne l'inclusion de la règle 8, qui porte sur le refus de verser des indemnités aux victimes dans un État donné en cas de non-soumission de rapports sur les hydrocarbures pour cet État, ainsi que le prévoit le paragraphe 2 de l'article 15 du Protocole.

- 35 Mises à part les modifications de forme visant à inclure les renvois au Fonds complémentaire, les modifications essentielles apportées au Règlement financier du Fonds de 1992 et à celui du Fonds de 1971 concernent les limites des placements, sur les conseils de l'Organe consultatif commun sur les placements des FIPOLE. Ces modifications laissent une plus grande souplesse d'investissement pour le solde en diminution du Fonds de 1971 et relèvent la limite des placements dans une institution financière de £15 millions à £25 millions lorsque les avoirs communs des Fonds dépassent £300 millions.
- 36 La Règle 11.5 du Règlement financier du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 autorise désormais l'Administrateur à renoncer aux droits de récupérer les sommes dues, lorsque cela est approprié et va dans le sens des intérêts de l'Organisation. Il s'agit là d'une modification importante du Règlement, qui prévoyait auparavant uniquement des paiements à titre gracieux. Il conviendrait de tenir compte des pouvoirs accrus de l'Administrateur pour l'évaluation de la possibilité de récupérer de vieux arriérés de contributions. Cette question intéresse tout particulièrement le Fonds de 1971 alors que le Secrétariat poursuit le processus de liquidation de ce fonds. Le Règlement financier du Fonds complémentaire est compatible avec le Règlement des Fonds de 1992 et de 1971 et est conforme à son propre protocole.

Recommandation 2: Nous recommandons au Secrétariat de procéder à une analyse de la possibilité de récupérer tous les arriérés de contributions au Fonds de 1992, afin de définir quelles sont les sommes dues dont il est peu probable qu'elles puissent être récupérées. L'Administrateur devrait alors envisager s'il convient de passer ces contributions par pertes et profits afin que les états financiers continuent à présenter la situation financière de manière équitable.

- 37 Le Statut du personnel du Secrétariat a été mis à jour au cours de la période sur laquelle porte la vérification afin de tenir compte de l'existence du Fonds complémentaire. Le Règlement du personnel a été mis à jour pour y inclure le Fonds complémentaire ainsi que les traitements et les indemnités appliqués par l'Organisation maritime internationale (OMI) à la catégorie des administrateurs et à la catégorie des agents des services généraux, comme le prévoit l'article 17 du Statut du personnel.
- 38 Les instructions administratives ont été révisées en octobre 2005 pour tenir compte des modifications apportées aux règlements et des renvois au Fonds complémentaire. L'une des modifications apportées aux instructions administratives concernait l'exigence de deux signatures pour tous les paiements, et pas seulement ceux supérieurs à £10 000, conformément au Règlement financier sous sa forme modifiée.
- 39 Au moment de l'établissement du présent rapport, un projet d'accord de siège pour le Fonds complémentaire et des propositions de révision de l'Accord de siège du Fonds de 1992 étaient à l'étude et devraient être prêtes pour être approuvées par les Assemblées des Fonds en octobre 2006.
- 40 Nous avons analysé les méthodes comptables et la présentation des états financiers du Fonds complémentaire conformément aux exigences des normes de comptabilité du système des Nations Unies et avons obtenu des résultats satisfaisants. Aucun bilan des liquidités n'a été établi pour le Fonds complémentaire du fait qu'il est actuellement financé par des emprunts au Fonds de 1992 contractés conformément aux décisions de l'Assemblée du Fonds de 1992 et de l'Assemblée du Fonds complémentaire.

Instruments financiers

- 41 Le Fonds de 1992 continue d'avoir recours à des dépôts bimonétaires afin d'accroître le produit des placements en utilisant la possibilité de rembourser les placements soit en euros soit en sterling. Nous avons indiqué dans notre rapport pour 2004 que le Secrétariat disposait des mécanismes nécessaires pour surveiller efficacement le rendement de ces dépôts bimonétaires, et nous avons recommandé que les Fonds publient plus d'informations dans les états financiers relatifs à ces dépôts. Dans le cadre de la vérification pour 2005, nous avons formulé un avis sur la teneur d'une nouvelle note sur les

instruments financiers, à savoir la note 25 se rapportant aux états financiers. Les dépôts bimonétaires arrivés à maturité en 2005 ont fourni des intérêts supplémentaires de £134 350 de recettes sur les placements par rapport aux dépôts à terme comparables.

- 42 En 2005, le Fonds de 1992 a utilisé pour la première fois des participations à terme comme instrument d'investissement sur la recommandation de l'Organe consultatif sur les placements. Le 9 mai 2005, le Fonds de 1992 a conclu une opération de participation à terme en devises étrangères qui lui donnait la possibilité d'acheter €30 millions avec des livres sterling le 10 novembre 2005 à un taux de change de £0,700 pour un euro si le taux de change à cette date était supérieur au taux de change fixé. L'achat de €15,3 millions qui en a résulté à cette date a eu un coût théorique supplémentaire d'environ £367 000 pour les Fonds par rapport au taux en vigueur à cette même date. Le Secrétariat estime que la participation à terme a permis au Fonds de se protéger contre des fluctuations excessives des taux de change et d'acheter pendant l'exercice des euros à des taux inférieurs à ceux qui auraient pu être appliqués dans d'autres conditions.
- 43 Nous avons discuté de l'opportunité d'avoir recours à ces instruments avec l'Organe consultatif indépendant sur les placements et nous notons que la raison de leur utilisation est de se protéger contre les risques de change lorsque des paiements doivent être effectués dans une devise étrangère. Ces instruments financiers comportent à la fois des aspects de 'couverture' et des aspects de 'pari' qui augmentent le risque financier pour le Fonds au moment de l'achat planifié de devises; la publication de la nature et des résultats des participations à terme est mentionnée à la note 25 se rapportant aux états financiers.

Enquête sur des allégations anonymes

- 44 Le 22 septembre 2005, l'Administrateur des FIPOL a reçu la première de deux communications anonymes faisant état de corruption et d'actes de corruption mettant en cause un haut fonctionnaire du Secrétariat, qui avait été auparavant employé par un cabinet d'avocats fournissant des services aux FIPOL et qui avait gardé des liens de famille avec ce cabinet d'avocats. Une seconde communication reçue le 3 octobre 2005 fournissait des précisions au sujet d'un versement effectué en 1996 au bénéfice de l'employé par le cabinet d'avocats concerné.
- 45 À la demande de l'Administrateur, nous avons analysé les allégations selon lesquelles un haut fonctionnaire du Secrétariat – qui avait auparavant été employé par ce cabinet d'avocats avec lequel il avait des liens de famille et que les FIPOL continuaient d'employer – avait été rémunéré pour avoir confié des affaires concernant les FIPOL à ce cabinet d'avocats. Nous avons procédé à un examen d'audit approfondi pour vérifier les transactions entre les FIPOL et ce cabinet d'avocats afin de nous assurer que les versements du FIPOL avaient été réguliers, autorisés et soumis à l'examen des fonctionnaires du Secrétariat autres que la personne faisant l'objet des allégations, pour analyser la documentation et les déclarations des principaux intervenants afin d'évaluer si les allégations pouvaient être confirmées, et pour interroger les fonctionnaires concernés du Secrétariat et un membre de la direction du cabinet d'avocats impliqué dans ces allégations.
- 46 Il a été établi que le paiement prétendument irrégulier effectué par le cabinet d'avocats au bénéfice d'un haut fonctionnaire du Secrétariat correspondait à la rémunération d'un travail que le fonctionnaire en question avait effectué pour le cabinet d'avocats avant d'être recruté par le Secrétariat en 1996 et correspondait aux résultats qu'il avait obtenus alors qu'il était employé par ce cabinet d'avocats. Nous n'avons découvert aucune preuve pour étayer les allégations d'irrégularité dans les sommes versées au fonctionnaire ou dans les transactions entre les FIPOL et le cabinet d'avocats.
- 47 Nous avons confirmé que les contrôles internes en place sont suffisants pour éviter tout versement qui serait effectué par une personne sans passer par au moins un autre membre du personnel. Nous avons constaté que les versements effectués par les FIPOL au cabinet d'avocats avaient été examinés par au moins trois membres du Secrétariat. Les versements ont été effectués conformément aux procédures de paiement des FIPOL.

- 48 L'engagement par le Secrétariat d'un ancien employé d'un organisme qui continue d'avoir des relations professionnelles avec les FIPOL est susceptible de créer des conflits d'intérêt. Lorsque des membres des FIPOL ou du Secrétariat ont des liens par alliance avec les organismes qui ont à faire avec les FIPOL, il existe un risque de conflit d'intérêt. L'Administrateur nous a informés que, compte tenu des liens familiaux et professionnels existant entre ce membre du Secrétariat et le cabinet d'avocats, il avait invité le cabinet d'avocats à ne confier aucun travail concernant les FIPOL à la personne apparentée au membre du Secrétariat, bien que cette requête n'ait pas été confirmée par une correspondance ou dans les conditions de recrutement. Nous avons recommandé qu'à l'avenir, ces dispositions fassent officiellement l'objet de dispositions contractuelles écrites.
- 49 L'Administrateur des FIPOL a fait ce qu'il convenait en soumettant immédiatement ces allégations à notre attention et à celle des présidents respectifs de l'Assemblée et de l'Organe de contrôle de gestion des FIPOL. Faisant suite aux recommandations que nous avons formulées dans notre rapport pour 2004, les FIPOL ont désormais institué un registre de déclarations de prise d'intérêts ainsi que de dépenses de représentation et de cadeaux reçus; ils ont aussi adopté des règles de bonne conduite. Cela devrait permettre au Secrétariat de mieux évaluer les situations dans lesquelles les FIPOL se trouvent confrontés à un danger de conflit d'intérêt et à mieux y faire face.

Recommandation 3: Nous recommandons que, en cas de risque de détection de conflit d'intérêt ou de liens familiaux, les mesures prises pour y faire face soient l'objet d'accords écrits et soient rendues publiques selon le cas.

Procédures de passation des marchés

- 50 Les FIPOL doivent obtenir des marchandises ainsi que les services de juristes et d'experts, par exemple, de la qualité voulue et dans des délais et à un prix appropriés. Les procédures et la pratique de la passation des marchés peuvent avoir une incidence à la fois sur les coûts et sur la réalisation des objectifs clés et les résultats obtenus. Nous avons procédé à un examen des procédures de passation des marchés dans les trois grands domaines sur lesquels portent les marchés des FIPOL: demandes d'indemnisation, administration du Secrétariat et technologies de l'information (TI), en utilisant un questionnaire comme base de discussion avec les fonctionnaires du Secrétariat chargés des achats dans ces domaines.
- 51 La règle 13 du Règlement intérieur prévoit la délégation de pouvoirs aux cadres supérieurs pour les achats à hauteur de £50 000, ce processus étant également régi par les instructions administratives n° 3 et n° 5 qui portent respectivement sur le versement et l'engagement de fonds. Aucune autre procédure de passation des marchés n'a fait l'objet de documents particuliers dans les domaines que nous avons examinés.
- 52 Nous avons noté que les dispositions en matière d'achats dans le domaine juridique, l'administration et les technologies de l'information différaient sensiblement. Le personnel chargé des achats avait acquis une expérience dans leur domaine d'activité et travaillait pour les FIPOL depuis suffisamment de temps pour connaître les besoins dans leur domaine. L'achat de services juridiques et techniques pour le service des demandes d'indemnisation utilisait une méthode de sélection qui correspondait à la nature ou à l'emplacement géographique des services nécessaires, et qui pouvait aboutir à une sélection fondée sur l'expérience passée, la réputation ou l'unique source du service demandé dans un pays particulier. Nous avons constaté que tout service insuffisant de la part des sous-traitants pouvait aisément être décelé en raison de l'examen permanent du travail par les équipes juridiques chargées des demandes d'indemnisation. La section des technologies de l'information a recours à des contrats de niveau de services de louage dans ce secteur ainsi qu'à des garanties pour le matériel et les logiciels, les fournisseurs des services administratifs du Secrétariat étant évalués en fonction de leur qualité et de leur rapidité. Un contrôle des prix est effectué par le biais de contrats TI de courte durée, de la fourniture des besoins bureautiques soumise à la concurrence et de barèmes horaires prédéterminés pour des services professionnels.

- 53 Nous avons examiné des éléments de dépenses par échantillonnage dans le cadre de notre vérification et avons identifié certains exemples de prestataires de services essentiels (tels que juristes et autres experts) sans lettre d'instruction, d'achats à des fournisseurs sans contrat écrit, et d'absence de documentation pour confirmer la méthode de sélection des services techniques et professionnels.

Recommandation 4: Nous recommandons que la méthode de sélection de tous les fournisseurs de services s'appuie sur une documentation pour faciliter l'analyse de la gestion ou de l'audit, et pour garantir la qualité de la pratique de passation des marchés et le respect des instructions administratives des FIPOL.

Recommandation 5: Afin de garantir la continuité des opérations et la cohérence des pratiques d'achat, nous recommandons une documentation sur les procédures de passation de marchés adaptée à l'administration générale et aux technologies de l'information.

Gestion des risques

- 54 Dans notre rapport pour 2004, nous avons noté que le Fonds avait continué à réaliser des progrès pour recenser ses risques financiers, mais nous avons exprimé le souhait qu'un nouvel élan soit donné pour mener à bien le processus engagé et veiller à la mise en place d'une évaluation complète et systématique de la gestion des risques avant l'arrivée du nouvel Administrateur. Ce processus s'est poursuivi pendant toute l'année 2005 avec l'aide d'un consultant externe, les progrès étant analysés par l'Organe de contrôle de gestion.
- 55 La situation des risques pour les FIPOL est dynamique et des dispositions systématiques doivent être prises aussi rapidement que possible pour faire face aux changements qui interviennent dans cette situation.

Recommandation 6: Nous recommandons que le Secrétariat s'attache en priorité à compléter le registre des risques pour recenser les principaux risques rencontrés par l'organisation. Ces risques, lorsque leur probabilité est élevée, et lorsqu'ils sont susceptibles d'avoir un fort impact, devraient être régulièrement suivis par le Secrétariat pour garantir que des contrôles appropriés sont en place afin de réduire les risques à un niveau acceptable et de les gérer.

SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS DE 2004

- 56 Dans le cadre de nos responsabilités en tant que Commissaire aux comptes, nous rendons régulièrement compte à l'Assemblée de la suite donnée par l'Administration aux recommandations de l'année précédente. Cela permet de fournir à l'Assemblée l'assurance que des mesures appropriées sont prises en réponse à nos recommandations. Dans notre rapport pour 2004, nous avons souligné l'importance qu'il y avait à améliorer les méthodes de gestion, la transparence et la gestion des risques.

État des contrôles internes

- 57 Dans notre rapport pour 2004, nous avons recommandé à l'Administrateur d'étudier les avantages qu'il y aurait à inclure un état sur les contrôles financiers internes afin d'améliorer le système de garanties et de responsabilisation du Fonds. Le commissaire signale les cas dans lesquels les informations figurant dans cet état ne correspondent pas à ce qu'il connaît de la gestion de l'organisation. Dans le cadre de notre vérification pour 2005, nous avons formulé de nouveaux conseils concernant l'établissement de cet état par l'Administrateur, état qui figure désormais dans les états financiers de 2005. Les FIPOL sont la première organisation internationale dont les comptes sont vérifiés par le National Audit Office à inclure un état de ce type, ce qui représente une amélioration très louable dans l'établissement de rapports financiers.

Transparence et conduite des fonctionnaires

- 58 Dans notre rapport pour 2004, nous avons également recommandé l'établissement de registres de déclaration des prises d'intérêts ainsi que des dépenses de représentation et de cadeaux reçus pour améliorer la transparence dans le domaine de la gestion. Le Secrétariat a terminé la mise en place des

dispositifs appropriés en 2006 et a publié un projet de code de bonne conduite en juin 2006, démontrant ainsi la volonté des FIPOL de se conformer aux meilleures règles de gestion.

- 59 Nous avons recommandé au Secrétariat d'élaborer une procédure qui permette clairement aux membres du personnel de dénoncer toute faute présumée d'un fonctionnaire et de veiller à assurer la protection des fonctionnaires qui font des déclarations honnêtes. Nous avons constaté que la procédure de dénonciation des fautes a été publiée vers la fin de l'année 2005 et nous félicitons le Secrétariat d'avoir rapidement donné suite à cette recommandation.

REMERCIEMENTS

- 60 Nous sommes reconnaissants de l'aide et de la coopération que nous ont fournies le personnel et l'Administrateur du Fonds de 1992 au cours de notre vérification.

Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn
Londres, le 30 juin 2006

ANNEXE I: PORTÉE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE UTILISÉE

Portée et objectifs de la vérification

Les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) pour l'exercice clos le 31 décembre 2005 ont été vérifiés conformément à l'article 13 du Règlement financier. La vérification devait essentiellement nous permettre de juger si les états financiers reflétaient bien la situation financière du Fonds, son excédent, ses ressources et sa trésorerie pour l'exercice clos le 31 décembre 2005 et s'ils avaient été convenablement établis conformément au Règlement financier.

Normes de vérification

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes internationales d'audit publiées par l'International Auditing and Assurance Standards Board. D'après ces normes, nous devons planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûrs que les états financiers ne comportent pas d'erreur substantielle. L'Administration du Fonds était chargée d'établir ces états financiers, sur lesquels le Commissaire aux comptes doit donner son avis sur la base des pièces justificatives réunies lors de la vérification.

Méthode de vérification

Notre vérification a comporté un examen général des méthodes de comptabilité et une analyse par sondage des écritures comptables et des contrôles internes que nous avons jugés nécessaires en l'occurrence. Cette méthode de vérification a essentiellement pour but de nous permettre de former une opinion sur les états financiers du Fonds. Par conséquent, nous n'avons pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes financiers et budgétaires sur le plan de la gestion, et nos conclusions ne devaient pas être considérées comme un rapport exhaustif des faiblesses constatées ou de toutes les améliorations possibles.

La vérification a également comporté un examen ciblé au cours duquel tous les aspects des états financiers ont fait l'objet de tests de validation. Une vérification finale a été effectuée pour nous assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds, que les transactions étaient conformes aux règles et directives financières énoncées par les organes directeurs et qu'elles reflétaient bien la situation.

ANNEXE X

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2005 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, qui comprennent les états I à VII, les tableaux I à III et les notes correspondantes du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2005. L'Administrateur est chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers sur la base de la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers conformément aux normes internationales d'audit (ISA) adoptées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers ne comportent pas d'erreurs substantielles. Mes travaux comprennent la vérification par sondage des éléments de preuve justifiant les montants et les renseignements donnés dans les états financiers. Ils portent également sur les principes comptables utilisés et les grandes estimations effectuées par l'Administrateur, ainsi que l'évaluation de la présentation générale des états financiers. Je pense que ma vérification comptable fournit une base raisonnable à l'opinion formulée ci-après.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière, sous tous les aspects substantiels, au 31 décembre 2005, et les résultats des opérations et liquidités correspondant à l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1992, lesquels figurent à la note 1 se rapportant aux états financiers, et ont été appliqués de la même manière que pour l'exercice précédent.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds de 1992, que j'ai examinées dans le cadre de la vérification, étaient, sous tous les aspects substantiels, conformes au Règlement financier et aux décisions officielles des organes directeurs.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn
Londres, le 30 juin 2006

ANNEXE XI

FONDS GÉNÉRAL

FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005

	2005		2004	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions	5 366 024		6 906 194	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	114 944		394 159	
Moins les contributions auxquelles il a été renoncé	(2 965)		-	
Montant total des contributions	5 478 003		7 300 353	
Divers				
Frais de gestion	450 000		325 000	
Autres recettes	9 120		22 480	
Virement à partir du FGDI du <i>Nakhodka</i>	117 834		-	
Intérêts sur un prêt au Fonds HNS	3 083		1 754	
Intérêts sur un prêt au Fonds complémentaire	2 203		1 869	
Intérêts sur un prêt au FDGI du <i>Prestige</i>	-		21 705	
Intérêts sur les arriérés de contributions	5 956		11 245	
Moins les intérêts sur les arriérés de contribution auxquels il a été renoncé	(569)		-	
Intérêts sur les placements	1 365 824		1 021 033	
Montant total divers	1 953 451		1 405 086	
TOTAL DES RECETTES	7 431 454		8 705 439	
DÉPENSES				
Dépenses liées au Secrétariat				
Dépenses engagées		2 847 199		2 609 613
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		304 827		1 930 001
Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	266 067		353 070	
Frais de voyage	5 033		13 858	
Divers	150		300	
Total des frais afférents aux demandes d'indemnisation	271 250		367 228	
TOTAL DES DÉPENSES	3 423 276		4 906 842	
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	4 008 178		3 798 597	
Ajustement du taux de change	11		14	
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	25 364 213		21 565 602	
Solde au 31 décembre	29 372 402		25 364 213	

ANNEXE XII

**FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
 FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
 FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005**

	<i>Nakhodka</i>		<i>Erika</i>		<i>Prestige</i>	
	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £	2005 £	2004 £
RECETTES						
Contributions						
Contributions (deuxième prélèvement)	-	-	-	-	32 894 926	74 356 593
Remboursements aux contributaires	(599 995)	(37 700 028)	-	-	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	-	-	-	362 855	-
Moins les contributions auxquelles il a été renoncé	-	-	-	-	(50 456)	-
Montant total des contributions	(599 995)	(37 700 028)	-	-	33 207 325	74 356 593
Divers						
Autres recettes	-	-	9 531	51	-	-
Intérêts sur un prêt au FDGI du <i>Prestige</i>	-	231 744	-	-	-	-
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	7 351	3 777	1 274	81 182	80 635
Moins les intérêts sur les arriérés de contribution auxquels il a été renoncé	-	-	-	-	(4 147)	-
Intérêts sur les placements	3 809	54 614	2 650 429	2 529 820	2 250 699	931 731
Montant total divers	3 809	293 709	2 663 737	2 531 145	2 327 734	1 012 366
TOTAL DES RECETTES	(596 186)	(37 406 319)	2 663 737	2 531 145	35 535 059	75 368 959
DÉPENSES						
Indemnisation	-	-	11 718 025	7 502 681	621 316	123 033
Honoraires	-	-	1 785 899	2 004 166	2 617 861	2 325 594
Intérêts sur un prêt du fonds général	-	-	-	-	-	21 705
Intérêts sur un prêt du FGDI du <i>Nakhodka</i>	-	-	-	-	-	231 744
Frais de voyage	-	-	1 954	3 303	26 924	28 908
Divers	-	-	551	1 278	4 633	6 453
TOTAL DES DÉPENSES	-	-	13 506 429	9 511 428	3 270 734	2 737 437
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	(596 186)	(37 406 319)	(10 842 692)	(6 980 283)	32 264 325	72 631 522
Ajustement du taux de change	-	-	(277 446)	260 148	(12 922)	254 580
Solde reporté: 1er janvier	714 020	38 120 339	60 779 881	67 500 016	32 879 058	(40 007 044)
Virement sur le fonds général	(117 834)	-	-	-	-	-
Solde au 31 décembre	-	714 020	49 659 743	60 779 881	65 130 461	32 879 058

ANNEXE XIII

BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2005

	Fonds général £	<i>Erika</i> £
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	32 493 151	49 617 005
Contributions non acquittées	62 529	-
Intérêts sur les arriérés de contributions non acquittés	8 110	4 160
Montants dus par le Fonds HNS	82 398	-
Montants dus par le Fonds complémentaire	177 742	-
Montants dus par le Fonds de 1971	8 347	-
Taxes recouvrables	80 375	38 575
Sommes diverses à recevoir	28 460	3
MONTANT TOTAL DE L'ACTIF	32 941 112	49 659 743
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	2 382 373	-
Sommes à verser	6 965	-
Engagements non réglés	143 327	-
Contributions payées d'avance	-	-
Compte des contribuables	1 036 045	-
MONTANT TOTAL DU PASSIF	3 568 710	-
SOLDES DES FONDS		
Fonds de roulement	22 000 000	-
Excédent/(Déficit)	7 372 402	49 659 743
SOLDES DU FONDS GÉNÉRAL ET DES FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION (FDGI)	29 372 402	49 659 743
TOTAL DU PASSIF ET DES SOLDES DU FONDS GÉNÉRAL ET DES FDGI	32 941 112	49 659 743

<i>Prestige</i>	2005 Total	2004 Total
64 195 420	146 305 576	121 617 345
313 953	376 482	656 728
75 465	87 735	63 775
-	82 398	54 185
-	177 742	45 539
-	8 347	326 306
545 367	664 317	496 516
256	28 719	24 373
65 130 461	147 731 316	123 284 767
-	2 382 373	1 955 615
-	6 965	20 882
-	143 327	91 394
-	-	402 421
-	1 036 045	1 077 283
-	3 568 710	3 547 595
-	22 000 000	22 000 000
65 130 461	122 162 606	97 737 172
65 130 461	144 162 606	119 737 172
65 130 461	147 731 316	123 284 767

ANNEXE XIV

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2005**

	2005		2004	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		121 617 345		88 672 665
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent/(déficit) d'exploitation	18 154 673		28 021 061	
(Augmentation)/diminution du passif	241 682		(1 040 653)	
Augmentation/(diminution) des comptes créditeurs	(153 570)		1 271 166	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		18 242 785		28 251 574
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	6 445 446		4 693 106	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		6 445 446		4 693 106
Liquidités au 31 décembre		146 305 576		121 617 345

ANNEXE XV

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS COMPLÉMENTAIRE INTERNATIONAL D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE ALLANT DU 3 MARS AU 31 DÉCEMBRE 2005 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, qui comprennent les états I à III et les notes correspondantes du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2005. L'Administrateur est chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers sur la base de la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers conformément aux normes internationales d'audit (ISA) adoptées par l'International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB). D'après ces normes, je dois planifier et effectuer la vérification de manière à être quasiment sûr que les états financiers ne comportent pas d'erreurs substantielles. Mes travaux comprennent la vérification par sondage des éléments de preuve justifiant les montants et les renseignements donnés dans les états financiers. Ils portent également sur les principes comptables utilisés et les grandes estimations effectuées par l'Administrateur, ainsi que l'évaluation de la présentation générale des états financiers. Je pense que ma vérification comptable fournit une base raisonnable à l'opinion formulée ci-après.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière, sous tous les aspects substantiels, au 31 décembre 2005, et les résultats des opérations correspondant à l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds complémentaire, lesquels figurent à la note 1 se rapportant aux états financiers.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds complémentaire, que j'ai examinées dans le cadre de la vérification, étaient, sous tous les aspects substantiels, conformes au Règlement financier et aux décisions officielles des organes directeurs.

Je n'ai aucune observation à formuler au sujet de ces états financiers.

Le Contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn
Londres, le 30 juin 2006

ANNEXE XVI

**FONDS GÉNÉRAL
FONDS COMPLÉMENTAIRE: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR
L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 3 MARS AU 31 DÉCEMBRE 2005**

	2005 £
RECETTES	
Total des recettes	-
DÉPENSES	
Dépenses du Secrétariat Engagements de dépenses	177 742
Solde au 31 décembre	(177 742)

BILAN DU FONDS COMPLÉMENTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 2005

	2005 £
ACTIF	
Montant total de l'actif	-
PASSIF	
Montant dû au Fonds de 1992	177 742
Montant total du passif	177 742
Solde du Fonds général	(177 742)
Total du passif et du solde du Fonds général	NIL

ANNEXE XVII

FONDS DE 1971: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2006
(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2006; MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA
VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES			
	2006		
	£		
Contributions annuelles pour 2005 exigibles en 2006	-		
Autres recettes:			
Intérêts sur les placements	430 000		
TOTAL DES RECETTES	430 000		
COÛTS ADMINISTRATIFS			
	2006		2005
	£		£
Fonds de 1971 uniquement			
Frais de gestion dus au Fonds de 1992	275 000		325 000
Vérification extérieure des comptes	10 000		12 500
Liquidation			
Budget	250 000		250 000
Dépenses	5 640		-
DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION			
	2006	2006	2006
	£	£	£
Sinistre	Indemnisation	Dépenses afférentes aux demandes d'indemnisation	Total
<i>Pontoon 300</i>	224 000	52 000	276 000
<i>Iliad</i>	-	104 000	104 000
<i>Nissos Amorgos</i>	-	20 000	20 000
Autres sinistres	-	221 000	221 000
TOTAL DES DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION	224 000	397 000	621 000

ANNEXE XVIII

FONDS DE 1992: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2006

(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2006; MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES			
	2006		
	£		
Contributions annuelles pour 2005 exigibles en 2006			-
Autres recettes:			
Intérêts sur les placements		4 640 000	
Frais de gestion dus par le Fonds de 1971		275 000	
Frais de gestion dus par le Fonds complémentaire STOPIA 2006 ²¹		70 000	1 346 600
TOTAL DES RECETTES		6 331 600	
COÛTS ADMINISTRATIFS			
	2006		2005
	£		£
Secrétariat commun			
Budget (y compris les honoraires du Commissaire aux comptes)		3 541 400	3 372 600
Dépenses (honoraires du Commissaire aux comptes pour les FIPOL respectifs non compris)		3 250 000	2 745 000
Honoraires du Commissaire aux comptes pour le Fonds de 1992		47 000	42 500
DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION			
	2006		2006
	£		£
Sinistre	Indemnisation	Dépenses afférentes aux demandes d'indemnisation	Total
<i>Prestige</i>	40 538 000	2 480 000	43 018 000
Moins le remboursement provisoire effectué par le Club P&I au titre des frais communs	-	(1 000 000)	(1 000 000)
Sous-total			42 018 000
<i>Erika</i>	7 922 000	1 483 000	9 405 000
<i>Solar I</i> ²¹	1 975 000	30 600	2 005 600
<i>N°7 Kwang Min</i>	1 165 000	178 000	1 343 000
<i>Dolly</i>	1 029 000	12 000	1 041 000
Autres sinistres	-	44 000	44 000
TOTAL DES DÉPENSES AFFÉRENTES AUX DEMANDES D'INDEMNISATION	52 629 000	3 227 600	55 856 600

²¹ Aux termes de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a le droit de demander à se faire rembourser par le propriétaire du navire la différence entre le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le montant total des demandes d'indemnisation recevables ou 20 millions de DTS, si cette somme est inférieure.

ANNEXE XIX

FONDS COMPLÉMENTAIRE: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2006
 (MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2006; MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA
 VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES		
	2006	
	£	
Contributions annuelles pour 2005 exigibles en 2006	-	
COÛTS ADMINISTRATIFS		
	2006	Budget
	£	£
Prêts consentis par le Fonds de 1992 reportés pour couvrir les dépenses avant réception des contributions (à l'exclusion des intérêts sur les prêts)	173 000	-
Honoraires du Commissaire aux comptes	3 500	15 000
Frais de gestion dus au Fonds de 1992	70 000	70 000
Montant total des prêts consentis par le Fonds de 1992 (intérêts à échoir)	246 500	

ANNEXE XX

**FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À
CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2005 DANS LE TERRITOIRE
DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2006**
telles que notifiées au 31 décembre 2006

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	257 145 881	18,27 %
Italie	138 117 337	9,81 %
République de Corée	117 111 048	8,32 %
Inde	105 919 600	7,52 %
Pays-Bas	105 431 472	7,49 %
France	100 944 035	7,17 %
Canada	77 815 319	5,53 %
Singapour	73 480 922	5,22 %
Espagne	63 497 553	4,51 %
Royaume-Uni	53 827 398	3,82 %
Allemagne	41 322 593	2,94 %
Australie	31 405 339	2,23 %
Turquie	24 961 258	1,77 %
Suède	21 886 084	1,55 %
Grèce	20 936 911	1,49 %
Norvège	18 039 448	1,28 %
Portugal	15 893 725	1,13 %
Malaisie	13 920 515	0,99 %
Israël	12 479 403	0,89 %
Bahamas	12 220 103	0,87 %
Philippines	11 525 984	0,82 %
Finlande	11 445 777	0,81 %
Panama	7 330 968	0,52 %
Maroc	6 907 300	0,49 %
Belgique	6 455 511	0,46 %
Bulgarie	6 237 981	0,44 %
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	6 158 769	0,44 %
Danemark	5 821 215	0,41 %
Trinité-et-Tobago	4 926 905	0,35 %
Nouvelle-Zélande	4 612 641	0,33 %
Irlande	4 353 080	0,31 %
Croatie	4 009 546	0,28 %
Tunisie	3 428 380	0,24 %
Jamaïque	2 438 696	0,17 %
Malte	2 282 513	0,16 %
Sri Lanka	2 279 169	0,16 %
Uruguay	2 036 812	0,14 %
Ghana	2 027 419	0,14 %
Angola	1 817 311	0,13 %
Cameroun	1 780 257	0,13 %
Chypre	1 144 575	0,08 %
Algérie	716 157	0,05 %
Nigéria	519 348	0,04 %
Pologne	481 379	0,03 %
Colombie	420 633	0,03 %
Barbade	222 996	0,02 %
	1 407 737 266	100 %

Notes

172

Les pays dont la liste suit ont reporté une quantité nulle d'hydrocarbures donnant lieu à contribution: Antigua-et-Barbuda, Brunéi, Djibouti, Émirats arabes unis, Estonie, Fidji, Gabon, Géorgie, Îles Marshall, Islande, Lettonie, Libéria, Lituanie, Monaco, Mozambique, Qatar, Samoa, Seychelles, Sierra Leone, Slovénie et Vanuatu.

Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Afrique du Sud, Albanie, Argentine, Bahreïn, Belize, Cambodge, Cap-Vert, Comores, Congo, Dominique, Fédération de Russie, Grenade, Guinée, Kenya, Luxembourg, Madagascar, Maldives, Maurice, Mexique, Namibie, Oman, Papouasie-Nouvelle-Guinée, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie, Sainte-Lucie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Suisse, Tonga, Tuvalu et Venezuela.

ANNEXE XXI

**FONDS COMPLÉMENTAIRE: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU
À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2005 DANS LE
TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS
COMPLÉMENTAIRE AU 31 DÉCEMBRE 2006**

telles que notifiées au 31 décembre 2006

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	257 145 881	29,4 %
Italie	138 117 337	15,8 %
Pays-Bas	105 431 472	12,0 %
France	100 944 035	11,5 %
Allemagne	68 035 841 ²²	7,8 %
Espagne	63 497 553	7,3 %
Royaume-Uni	53 827 398	6,2 %
Suède	21 886 084	2,5 %
Norvège	18 039 448	2,1 %
Portugal	15 893 725	1,8 %
Finlande	11 445 777	1,3 %
Belgique	6 455 511	0,7 %
Danemark	5 821 215	0,7 %
Irlande	4 353 080	0,5 %
Croatie	4 009 546	0,5 %
Barbade ²³	222 996	0,0 %
Lituanie ²³	0	0,0 %
Slovénie ²³	0	0,0 %
Lettonie ²³	0	0,0 %
	875 126 899	100 %

²² dont 26 713 248 tonnes reçues via l'Italie.

²³ Aux fins des contributions au Fonds complémentaire, on considère qu'un total d'un million de tonnes ont été reçues dans chaque État.

ANNEXE XXII

FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2006)

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage
- Mesures de sauvegarde
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement/études

Quand le tableau indique que les demandes ont été approuvées, cela signifie que les montants ont été convenus avec les demandeurs mais pas nécessairement que les demandes ont été acquittées en partie ou en totalité.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
1	<i>Irving Whale</i>	7.9.70	Golfe du St Laurent (Canada)	Canada	2 261	inconnue
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils (URSS)	URSS	27 694	R 2 431 584
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto (Japon)	Japon	997	¥37 710 340
4	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill (Royaume-Uni)	République fédérale d'Allemagne	999	£64 356
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru (Japon)	Japon	19	¥845 480
6	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Naruto Strait (Japon)	Japon	199	¥8 123 140
7	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akune (Japon)	Japon	99	¥3 143 180
8	<i>Tanio</i>	7.3.80	Bretagne (France)	Madagascar	18 048	FF11 833 718

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
nauffrage	inconnue			L' <i>Irving Whale</i> a été renfloué en 1996. Le tribunal canadien a débouté le demandeur de son action contre le Fonds de 1971 au motif que celui-ci ne pouvait être tenu pour responsable d'événements s'étant produits avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1971 portant création du Fonds à l'égard du Canada.
échouement	5 500	Frais de nettoyage	SKr95 707 157	
abordage	540	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥108 589 104 ¥31 521 478 <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours.
abordage	inconnue	Frais de nettoyage	£363 550	
nauffrage	10	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥7 477 481 ¥2 710 854 <u>¥211 370</u> ¥10 399 705	
abordage	100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥10 408 369 ¥92 696 505 <u>¥2 030 785</u> ¥105 135 659	¥9 893 496 recouvrés par voie de recours.
abordage	<140			La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités.
rupture	13 500	Frais de nettoyage Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes	FF219 164 465 FF2 429 338 FF52 024 <u>FF494 816</u> FF222 140 643	Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds; les paiements effectués par le Fonds de 1971 représentent 63,85 % des montants acceptés; US\$17 480 028 recouvrés par voie de recours.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
9	<i>Fwenas</i>	3.6.80	Oresund (Suède)	Suède	999	SKr612 443
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi (Japon)	Japon	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö (Suède)	URSS	27 706	SKr23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu (Japon)	Japon	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda (URSS)	Gibraltar	12 404	R 1 350 324
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hambourg (République fédérale d'Allemagne)	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Île de Takashima (Japon)	Japon	161	¥6 304 300
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Baie de Tachibana (Japon)	Japon	499	¥20 844 440
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki (Japon)	Japon	107	¥4 271 560
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa (Japon)	Japon	48	¥1 880 940
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki (Japon)	Japon	999	¥39 445 920
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya (Japon)	Japon	82	¥3 091 660
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka (Japon)	Japon	38	¥964 800

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
abordage	200	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Prise en charge financière	SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 recouvrés par voie de recours.
abordage	270	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥163 051 598 ¥50 271 267 ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours.
échouement	1 000			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.
échouement	10	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 426 857 ¥1 849 085 ¥8 275 942	
échouement	>16 000	Prise en charge financière	US\$467 953	Aucun dommage subi dans un État Membre du Fonds de 1971.
déversement	200-300	Frais de nettoyage	DM11 345 174	
échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 ¥72 671 789	
abordage	85	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 ¥368 942 865	
nauffrage	33	Prise en charge financière	¥598 181	Le montant total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
déversement	3,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 005 160 ¥470 235 ¥1 475 395	
abordage	357	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours.
abordage	49	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours.
nauffrage	30	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥16 610 200 ¥241 200 ¥16 851 400	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
22	<i>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima (Japon)	Japon	199	¥5 385 920
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	68	¥1 896 320
24	<i>Patmos</i>	21.3.85	Détroit de Messine (Italie)	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650
25	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg (Danemark)	République fédérale d'Allemagne	1 400	DKr1 576 170
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm al Quwain (Émirats arabes unis)	Panama	2 621	US\$364 182 (estimation)
27	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuaire de l'Elbe (République fédérale d'Allemagne)	Panama	996	DM324 629
28	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku (Japon)	Japon	83	¥3 876 800
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	Alger (Algérie)	Algérie	1 576	DA1 175 064
30	<i>Thuntank 5</i>	21.12.86	Gävle (Suède)	Suède	2 866	SKr2 741 746
31	<i>Antonio Gramsci</i>	6.2.87	Borgå (Finlande)	URSS	27 706	R 2 431 854
32	<i>Southern Eagle</i>	15.6.87	Sada Misaki (Japon)	Panama	4 461	¥93 874 528
33	<i>El Hani</i>	22.7.87	Indonésie	Libye	81 412	£7,9 millions (estimation)
34	<i>Akari</i>	25.8.87	Doubaï (Émirats arabes unis)	Panama	1 345	£92 800 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥68 609 674 ¥25 502 144 <u>¥1 346 480</u> ¥95 458 298	
abordage	80	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 <u>¥474 080</u> ¥26 598 669	¥8 866 222 recouverts par voie de recours.
abordage	700			Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
échouement	300	Frais de nettoyage Prise en charge financière	DKr9 455 661 <u>DKr394 043</u> DKr9 849 704	
déversement	inconnue			Demande contre le Fonds de 1971 (US\$44 204) retirée.
abordage	200	Frais de nettoyage	DM3 220 511	DM333 027 recouverts par voie de recours.
déversement	0,1	Prise en charge financière	¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
déversement	15	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autres pertes de recettes Prise en charge financière	US\$1 133 FF708 824 DA5 650 £126 120 DA293 766	
échouement	150-200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr23 168 271 SKr49 361 <u>SKr685 437</u> SKr23 903 069	
échouement	600-700	Frais de nettoyage	Fmk1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (R 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le Fonds de 1971 parce que l'URSS n'était pas membre de celui-ci à la date du sinistre.
abordage	15			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour les frais de nettoyage et de ¥51 521 183 pour les dommages liés à la pêche).
échouement	3 000			La demande pour frais de nettoyage (US\$242 800) est restée sans suite.
incendie	1 000	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dh 864 293 US\$187 165	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
35	<i>Tolmiros</i>	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 millions (estimation)
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama (Japon)	Japon	19	¥608 000
37	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretagne (France)	Italie	18 325	FF13 860 369
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama (Japon)	Japon	86	¥2 476 800
39	<i>Czantoria</i>	8.5.88	Saint-Romuald (Canada)	Canada	81 197	inconnue
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki (Japon)	Japon	480	¥17 015 040
41	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Île de Vancouver (Canada)	États-Unis	1 612	inconnue
42	<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	94	¥2 198 400
43	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	74	¥2 971 520
44	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro (Japon)	Japon	56	¥1 613 120
45	<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji (Japon)	Japon	59	¥1 727 040
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.7.89	Hamilton (Canada)	Libéria	2 829	Can\$473 766

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
inconnue	200		La demande pour frais de nettoyage (SKr100 639 999) est restée sans suite du fait que le Gouvernement suédois s'est désisté de son action contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971.	
erreur de manipulation de cargaison	25	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 847 225 <u>¥152 000</u> ¥1 999 225	
citernes endommagées par la tempête	2 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	FF1 141 185 <u>FF145 792</u> FF1 286 977	FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
déversement	6	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 134 885 <u>¥619 200</u> ¥6 754 085	
heurte d'un quai	inconnue		La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard du Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$1 787 771) sont restées sans suite.	
nauffrage	1 100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥371 865 167 ¥53 500 000 <u>¥4 253 760</u> ¥429 618 927	
abordage	inconnue		La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard du Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$10 475) sont restées sans suite.	
débordement d'un manche d'approvisionnement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥492 635 <u>¥549 600</u> ¥1 042 235	
erreur de transbordement des hydrocarbures	7	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥19 159 905 <u>¥742 880</u> ¥19 902 785	
déversement	inconnue	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥273 580 <u>¥403 280</u> ¥676 860	
erreur de manipulation de cargaison	inconnue	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 285 960 <u>¥431 761</u> ¥8 717 721	
débordement pendant le déchargement	250		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can\$292 110).	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu (Japon)	Japon	174	¥4 199 680
48	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	93	¥2 495 360
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka (Japon)	Japon	121	¥3 476 160
50	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	199	¥5 352 000
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona (Suède)	URSS	3 566	SKr3 205 204
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe (Japon)	Japon	31	¥803 200
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Tamise (Royaume-Uni)	Suède	2 866	£241 000 (estimation)
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Île d'Anticosti (Canada)	Îles Caïmans	5 999	Can\$1 182 617
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Royaume-Uni	481	£69 141
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	FF2 354 000 (estimation)
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Île d'Okushiri (Japon)	Japon	209	¥3 523 520
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne (Italie)	Italie	98 544	Lit 21,8 milliards (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
erreur de manipulation de cargaison	0,2	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 792 100 ¥368 510 <u>¥1 049 920</u> ¥3 210 530	
erreur de manipulation de cargaison	3	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥5 490 570 <u>¥623 840</u> ¥6 114 410	
abordage	30	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥48 883 038 ¥560 588 <u>¥869 040</u> ¥50 312 666	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours.
débordement pendant l'approvisionnement	inconnue	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥96 431 <u>¥1 338 000</u> ¥1 434 431	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
abordage	800	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr15 523 813 SKr530 239 <u>SKr795 276</u> SKr16 849 328	
erreur de manipulation de cargaison	inconnue	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥1 087 700 <u>¥200 800</u> ¥1 288 500	
erreur de manipulation de cargaison	20			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de £130 000).
échouement	185	Frais de nettoyage	Can\$12 831 892	
nauffrage	110	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	£249 630 £9 879 <u>£17 155</u> £276 663	
nauffrage	inconnue	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	FF8 237 529 £14 250	
échouement	inconnue	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥2 119 966 ¥4 024 863 <u>¥880 880</u> ¥7 025 709	
abordage	2 000	Prise en charge financière	Lit 1 666 031 931	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Gênes (Italie)	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki (Japon)	Japon	499	¥14 660 480
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	113	¥3 058 560
62	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki (Japon)	Japon	94	¥2 198 400
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Corogne (Espagne)	Grèce	57 801	Ptas 1 121 219 450
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Îles Shetland (Royaume-Uni)	Libéria	44 989	£4 883 840
65	<i>Kibnu</i>	16.1.93	Tallinn (Estonie)	Estonie	949	113 000 DTS (estimation)
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul (République de Corée)	République de Corée	520	Won 77 786 224 (estimation)
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki (Japon)	Japon	699	¥29 205 120

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
incendie et explosion	inconnue	L'État italien Deux entreprises italiennes L'État français D'autres organismes publics français La Principauté de Monaco Prise en charge financière	Lit 70 002 629 093 <u>Lit 1 582 341 690</u> Lit 71 584 970 783 FF12 580 724 FF10 659 469 FF270 035 FF23 510 228 £2 500 000	L'accord relatif à un règlement global de toutes les demandes en souffrance conclu entre l'État italien, le propriétaire du navire/Club et le Fonds de 1971 a été signé à Rome le 4 mars 1999. Les paiements du Fonds de 1971 sont indiqués dans la colonne précédente. L'assureur du propriétaire a versé Lit 47 597 370 907 à l'État italien. Le propriétaire et son assureur ont payé toutes les demandes acceptées présentées par d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.
abordage	25	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥53 513 992 ¥39 553 821 <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933	
abordage	5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 056 519 <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 recouvrés par voie de recours.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	inconnue	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥4 243 997 <u>¥549 600</u> ¥4 793 597	
échouement	73 500	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Mesures de sauvegarde Frais liés au tourisme Coûts financiers Montants alloués par le tribunal pénal Demandes ayant fait l'objet d'un accord préalable Frais divers Prise en charge financière	Ptas 8 696 000 000 Ptas 1 729 240 000 Ptas 708 033 000 Ptas 13 810 000 Ptas 371 680 000 Ptas 893 880 000 Ptas 1 263 150 000 <u>Ptas 252 990 000</u> Ptas 13 928 783 000 Ptas 278 197 307	Ptas 840 000 000 ont été versées par le propriétaire du navire/assureur. Conformément à l'accord conclu entre l'État espagnol, le propriétaire du navire/assureur et le Fonds de 1971, le Fonds a versé Ptas 6 386 921 613 à l'État espagnol. Le Fonds a également versé Ptas 1 263 150 000 aux demandeurs dont les demandes avaient dans un premier temps fait l'objet d'un accord de règlement mais n'étaient pas incluses dans l'accord ci-dessus.
échouement	84 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Frais liés à l'agriculture Autres dommages aux biens Autres pertes de recettes	£593 883 £38 538 451 £77 375 £3 572 392 £8 904 047 <u>£252 790</u> £51 938 938	£6 213 497 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 a versé des indemnités de £45 725 441. Une demande d'indemnisation s'élevant à £1,4 million fait l'objet d'un procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire du navire versera tout montant alloué.
échouement	140	Frais de nettoyage	Fmk543 618	
échouement	4	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 176 866 632 <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	US\$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
abordage	520	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥756 780 796 ¥336 404 259 <u>¥7 301 280</u> ¥1 100 486 335	¥49 104 248 recouvrés par voie de recours.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Péninsule d'Izu (Japon)	Japon	699	¥28 105 920
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	481	Won 77 417 210
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos (Grèce)	Grèce	33 837	Dr 1 496 533 000
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah (Émirats arabes unis) et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama (Japon)	Japon	116	¥3 386 560
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan (Japon)	Japon	2 960	¥81 823 680
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu (Japon)	Japon	43	¥1 089 280
75	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan (République de Corée)	République de Corée	150	Won 23 millions (estimation)
76	Déversement de source inconnue	30.11.94	Mohammédia (Maroc)	-	-	-
77	<i>Boyang N°51</i>	25.5.95	Sandbaeg Do (République de Corée)	République de Corée	149	19 817 DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
abordage	500	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 433 001 <u>¥7 026 480</u> ¥15 459 481	¥10 455 440 recouverts par voie de recours.
abordage	1 280	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé)	Won 5 602 021 858 <u>Won 10 673 130 111</u> Won 16 275 151 969	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 64 560 080.
		Prise en charge financière Frais liés à la pêche (réclamé)	Won 12 857 130 Won 2 756 471 759	Les demandes relatives à la pêche ont fait l'objet d'un appel de la part des demandeurs auprès de la Cour suprême.
échouement	200	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (réclamé) Autres pertes de recettes (réclamé) Préjudice moral (réclamé)	Dr 356 204 011 Dr 1 044 000 000 Dr 1 671 000 000 <u>Dr 378 000 000</u> Dr 3 449 204 011	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011.
abordage	16 000			Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le Fonds de 1971 ne connaît pas les modalités du règlement. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.
débordement pendant le chargement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 187 304 <u>¥846 640</u> ¥2 033 944	
abordage	560	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes Prise en charge financière	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 <u>¥20 455 920</u> ¥716 192 738	¥31 021 717 recouverts par voie de recours.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	inconnue	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥3 954 861 ¥202 854 <u>¥272 320</u> ¥4 430 035	
échouement	18	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 9 401 293 <u>Won 28 378 819</u> Won 37 780 112	Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	DH 2 600 000	Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, tel que défini par la Convention de 1971 portant création du Fonds.
abordage	160			Demande au titre des frais de nettoyage (de Won 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 millions (estimation)
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yeosu (République de Corée)	Chypre	144 567	Won 18 308 275 906
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	138	Won 21 465 434
81	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita (Japon)	Japon	198	¥3 967 138
82	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube (Japon)	Japon	895	¥20 203 325
83	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Busan (République de Corée)	République de Corée	1 591	Won 351 924 060
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yeosu (République de Corée)	Panama	142 488	14 millions de DTS
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki (Japon)	Japon	699	¥18 769 567 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
échouement	1	Frais de nettoyage Won 43 517 127	
échouement	5 035	Frais de nettoyage (versé) Won 20 709 245 359 Frais liés à la pêche (versé) Won 19 836 456 445 Frais liés au tourisme (versé) Won 538 000 000 Enlèvement des hydrocarbures (versé) Won 8 420 123 382 Études environnementales (versé) <u>Won 723 490 410</u> Won 50 227 315 596 Frais de nettoyage (versé) ¥357 214 Prise en charge financière (versé) Won 7 410 928 540	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 18 308 275 906.
abordage	40	Frais de nettoyage (versé) Won 684 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 600 000 000 Frais liés au tourisme (versé) <u>Won 269 029 739</u> Won 1 553 029 739	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 560 945 437.
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,5	Frais de nettoyage (versé) ¥8 650 249 Prise en charge financière (versé) <u>¥984 327</u> ¥9 634 576 Autres dommages aux biens US\$3 103 Autres pertes de recettes (agrée) <u>US\$2 560</u> US\$5 663	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥3 718 455.
abordage	94	Frais de nettoyage ¥314 838 937 Frais liés à la pêche ¥46 726 661 Prise en charge financière <u>¥5 012 855</u> ¥366 578 453	¥279 973 101 recouvrés par voie de recours.
nauffrage	inconnue	Frais de nettoyage (versé) Won 12 393 138 987 Frais liés à la pêche (versé) Won 7 960 494 932 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) <u>Won 6 824 362 810</u> Won 27 177 996 729	
heur d'une défense	1 800	Frais de nettoyage (versé) Won 9 033 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 1 112 000 000 Études environnementales (réclamé) <u>Won 114 000 000</u> Won 10 259 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$13,5 millions.
abordage	4		Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire. Pas de demande au titre de la prise en charge financière.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
86	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Libéria	77 356	£7 395 748
87	<i>Kugenuma Maru</i>	6.3.96	Kawasaki (Japon)	Japon	57	¥1 175 055 (estimation)
88	<i>Kriti Sea</i>	9.8.96	Agioi Theodoroi (Grèce)	Grèce	62 678	€6 576 109 (estimation)
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Busan (République de Corée)	République de Corée	560	Won 122 millions
90	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 de DTS
91	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.1.97	Otaru (Japon)	Japon	89	¥1 843 849
92	<i>Nissos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaibo (Venezuela)	Grèce	50 563	Bs3 473 millions (estimation)
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki (Japon)	Japon	186	¥3 372 368 (estimation)
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Busan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
échouement	72 360	Frais de nettoyage (versé)	£22 773 470
		Autres dommages aux biens (versé)	£443 972
		Frais liés à la pêche (versé)	£10 154 314
		Frais liés au tourisme (versé)	£2 389 943
		Autres pertes de recettes (versé)	<u>£1 044 785</u>
			£36 806 484
		Prise en charge financière (versé)	£1 835 035
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,3	Frais de nettoyage	¥1 981 403
		Prise en charge financière	<u>¥297 066</u>
			¥2 278 469
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	30	Frais de nettoyage et dommages aux biens (versé)	€2 500 000
		Frais liés à la pêche (versé)	€1 100 000
		Frais liés au tourisme (versé)	€150 000
		Frais divers (versé)	<u>€24 000</u>
			€3 774 000
échouement	28	Frais de nettoyage (versé)	Won 689 829 037
		Frais d'assistance (versé)	Won 20 376 927
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 16 769 424
		Pertes de recettes (versé)	Won 6 161 710
		Frais de transbordement de cargaison (versé)	Won 10 000 000
		Prise en charge financière (versé)	<u>Won 28 071 490</u>
			Won 771 208 588
rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé)	¥20 928 412 000
		Frais liés à la pêche (versé)	¥1 769 172 000
		Frais liés au tourisme (versé)	¥1 344 157 000
		Construction d'une voie d'accès (versé)	<u>¥2 048 152 000</u>
			¥26 089 893 000
débordement pendant le chargement	0,6	Frais de nettoyage	¥7 673 830
		Prise en charge financière	<u>¥457 497</u>
			¥8 131 327
échouement	3 600	Frais de nettoyage (approuvé)	Bs3 523 252 942
		Frais de nettoyage (approuvé)	US\$35 850
		Frais de nettoyage (réclamé)	Bs78 906 071
		Frais liés à la pêche (approuvé)	Bs133 011 848
		Frais liés à la pêche (approuvé)	US\$16 033 389
		Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$30 000 000
		Frais liés au tourisme (approuvé)	Bs8 188 078
		Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$60 250 396
		Frais divers (réclamé)	Bs540 000 000
erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	1	Frais de nettoyage	¥415 600 000
		Prise en charge financière	<u>¥865 406</u>
			¥416 465 406
débordement pendant le chargement	124	Frais de nettoyage	Won 418 000 000
		Prise en charge financière	<u>Won 58 000 000</u>
			Won 476 000 000

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
95	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
96	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda (Venezuela)	Malte	30 423	3,6 millions de DTS (estimation)
97	<i>Diamond Grace</i>	2.7.97	Baie de Tokyo (Japon)	Panama	147 012	14 millions de DTS
98	<i>Katja</i>	7.8.97	Le Havre (France)	Bahamas	52 079	FF48 millions (estimation)
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 de DTS
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan (République de Corée)	République de Corée	168	Won 43 543 015
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah (Sharjah, Émirats arabes unis)	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	non disponible

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes		
échouement	inconnue	Frais de nettoyage (versé)	Won 866 906 355	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a ensuite été remboursé par le Fonds de 1971.	
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 68 795 729		
		Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)	<u>Won 6 738 565 917</u>		
			Won 7 674 268 001		
		Frais de nettoyage (versé)	¥669 252 879		
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>¥181 786 486</u>		
			¥851 039 365		
		Prise en charge financière	Won 37 963 635		
débordement pendant le chargement	3,2	Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$47 000 000	Les demandes contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription.	
échouement	1 500	Frais de nettoyage (versé)	¥1 100 000 000	Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.	
		Frais liés à la pêche (versé)	¥263 000 000		
		Frais liés au tourisme (versé)	¥23 000 000		
		Autres pertes de recettes (versé)	¥8 000 000		
		Divers (approuvé)	<u>¥22 000 000</u>		
			¥1 416 000 000		
heur d'un quai	190	Frais de nettoyage (versé)	€2 468 593	€2 558 406 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le montant total des demandes établies sera très certainement inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.	
		Frais de nettoyage (réclamé)	€975 684		
		Frais liés à la pêche (versé)	€50 000		
		Autres dommages aux biens (versé)	<u>€39 813</u>		
			€3 534 090	Demands en instance devant le tribunal.	
abordage	29 000	<i>Singapour</i>		Le propriétaire du navire a honoré toutes les demandes formées à Singapour et en Malaisie qui ont fait l'objet d'un accord de règlement.	
		Frais de nettoyage (versé)	S\$10 000 000		
		Autres dommages aux biens (versé)	S\$1 500 000		
		Autres dommages aux biens (réclamé)	<u>S\$67 000</u>		
			S\$11 567 000		
		<i>Malaisie</i>			
		Frais de nettoyage (versé)	M\$ 1 424 000		
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>M\$ 1 200 000</u>		
			M\$ 2 624 000		
		<i>Indonésie</i>			
Frais de nettoyage (réclamé)	US\$152 000				
Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$3 200 000				
Frais liés à la pêche (réclamé)	<u>US\$11 000</u>				
	US\$3 363 000				
échouement	15-20	Frais de nettoyage (versé)	Won 189 214 535	Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030.	
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>Won 82 818 635</u>		
			Won 265 023 170		
nauffrage	4 000	Frais de nettoyage (approuvé)	Dh 6 345 655	Le niveau des paiements ayant été relevé, un montant supplémentaire de Dh 1,6 millions sera versé aux demandeurs dont les demandes avaient été approuvées à hauteur de 75 % des montants approuvés.	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	<u>Dh 1 597 963</u>		
			Dh 7 943 618		

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
102	<i>Maritza Sayalero</i>	8.6.98	Baie de Carenero (Venezuela)	Panama	28 338	3 millions de DTS (estimation)
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (Émirats arabes unis)	Honduras	681	3 millions de DTS
104	<i>Alambra</i>	17.9.00	Estonie	Malte	75 366	£7,6 millions de DTS (estimation)
105	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	6,1 millions de DTS (estimation)
106	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS
107	<i>Singapura Timur</i>	28.5.01	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS (estimation)

Notes

Voir la page 204.

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
rupture d'un tuyau de déchargement	262	<i>Demandes contre le propriétaire du navire en instance devant le tribunal:</i> Frais de nettoyage et frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé) Bs10 000 000	Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions. Les demandes formées contre le Fonds sont frappées de prescription.	
naufnage	100-200	Frais de nettoyage/ Mesures de sauvegarde (versé) £920 000	Les Fonds ont entamé une action en recours contre le propriétaire du navire. Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50 % des montants versés.	
corrosion	300 (estimation)	Frais de nettoyage (approuvé) Préjudice économique (réclamé) Préjudice économique (réclamé)	L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées. Demandes faisant l'objet de procédures judiciaires.	
échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage et liés à la pêche (versé)	<u>US\$8 400 000</u> US\$8 400 000	
		<i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé)	M\$1 300 000 <u>M\$905 000</u> M\$2 205 000	
		<i>Indonésie</i> Frais de nettoyage et liés à la pêche (versé)	<u>US\$2 800 000</u> US\$2 800 000	
naufnage	400	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (versé)	US\$844 000 Dh2 480 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50 % des montants versés.
abordage	inconnue	Frais de nettoyage (versé) Mesures de sauvegarde (versé) Mesures de sauvegarde/évaluation des risques pour l'environnement (versé) Prise en charge financière (versé)	US\$62 896 ¥11 436 000 US\$783 500 US\$25 000	L'assureur du propriétaire du navire a payé US\$103 378. Le Fonds de 1971 a recouvré £317 317 auprès de son assureur au titre de l'indemnisation et de la prise en charge financière. L'assureur a recouvré £185 000 auprès des intérêts des navires entrés en collision.

ANNEXE XXIII

FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2006)

Dans le présent tableau les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage
- Mesures de sauvegarde
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement/études

Quand le tableau indique que les demandes ont été approuvées, cela signifie que les montants ont été convenus avec les demandeurs mais pas nécessairement que les demandes ont été acquittées en partie ou en totalité.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
1	Sinistre survenu en Allemagne	20.6.96	Côte de la mer du Nord (Allemagne)	inconnu	inconnue	inconnue
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 de DTS
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
4	Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.9.97	Essex (Royaume-Uni)	inconnu	inconnue	inconnue
5	<i>Santa Anna</i>	1.1.98	Devon (Royaume-Uni)	Panama	17 134	10 196 280 de DTS
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahreïn	Belize	801	non disponible
7	<i>Mary Anne</i>	22.7.99	Philippines	Philippines	465	3 millions de DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)	Notes
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) €1 390 000	Une action en justice a été engagée par les autorités allemandes contre le propriétaire et l'assureur du <i>Kuzbass</i> . Le propriétaire/assureur du navire et le Fonds de 1992 sont convenus dans un accord de règlement à l'amiable de verser respectivement 20 % et 80 % du montant évalué définitif.
rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé) ¥20 928 412 000 Frais liés à la pêche (versé) ¥1 769 172 000 Frais liés au tourisme (versé) ¥1 344 157 000 Construction d'une voie d'accès (versé) ¥2 048 152 000 ¥26 089 893 000	Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Le propriétaire/assureur et les FIPOL ont conclu un accord global de règlement selon lequel l'assureur a payé ¥10 956 930 000 et les Fonds ont payé ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 pour le Fonds de 1992 et ¥7 708 778 000 pour le Fonds de 1971.
échouement	inconnue	Frais de nettoyage (versé) Won 866 906 355 Frais liés à la pêche (versé) Won 68 795 729 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 Frais de nettoyage (versé) ¥669 252 879 Frais liés à la pêche (versé) ¥181 786 486 ¥851 039 365	Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) £10 000	Il ne sera pas donné suite à cette demande.
échouement	280	Frais de nettoyage (approuvé) £30 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la demande.
avarie de coque	0	Mesures de sauvegarde avant déversement (versé) DB 21 168	Le Fonds de 1992 n'a pas entamé d'action en recours contre le propriétaire du navire.
nauffrage	inconnue	Frais de nettoyage (versé) US\$2 500 000 Frais de nettoyage (versé) PHP 1 800 000	Les demandes ont été approuvées par l'assureur du propriétaire du navire sans intervention du Fonds de 1992.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinique	République dominicaine	289	3 millions de DTS
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretagne (France)	Malte	19 666	FF84 247 733
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (EAU)	Honduras	681	3 millions de DTS
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pirée (Grèce)	Grèce	10 815	aucune
12	Sinistre survenu en Espagne	5.9.00	Espagne	inconnu	inconnue	inconnue
13	Sinistre survenu en Suède	23.9.00	Suède	inconnu	inconnue	inconnue
14	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	22,4 millions de DTS (estimation)
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)	Notes	
naufnage	inconnue	Mesures de sauvegarde (réclamé)	€1 457 753	
rupture	14 000 (estimation)	Frais de nettoyage (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé) Dommages aux biens (approuvé) Frais liés au tourisme (approuvé) Autres pertes de recettes (approuvé) Demandes devant un tribunal	€31 806 500 €10 729 000 €2 152 100 €76 450 000 €6 908 000 <u>€59 800 000</u> €187 845 600	L'assureur du propriétaire du navire a versé €12 800 000 et le Fonds de 1992 €115 245 000. Le Gouvernement français et Total SA ont déposé auprès du tribunal de nouvelles demandes, pour €286 500 000, mais ils n'y donneront suite que pour autant que toutes les autres demandes auront été acquittées intégralement.
naufnage	100-200	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (versé)	£920 000	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun assuré 50 % des sommes versées. Les Fonds ont entamé une action en recours contre le propriétaire du navire.
incendie	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€2 323 000	Le Fonds de 1992 estime que le <i>Slops</i> ne relevait pas de la définition du terme 'navire'. Deux entrepreneurs ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992. La Cour suprême de Grèce a soutenu que le <i>Slops</i> relevait de cette définition.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€6 000	Les autorités espagnoles ont recouvré leurs coûts auprès de la source de pollution alléguée.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	SKr5 260 000	Le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire de l' <i>Alambra</i> , son assureur et le Fonds de 1992. Suite à un règlement à l'amiable entre le Gouvernement et le propriétaire du navire/assureur, l'action engagée contre le Fonds a été retirée.
échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage et frais liés à la pêche (versé) <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage et frais liés à la pêche (versé)	US\$8 400 000 M\$1 300 000 <u>M\$905 000</u> M\$2 205 000 US\$2 800 000	Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
abordage	2 500	Frais de nettoyage (versé) Élimination des hydrocarbures (versé) Dommages aux biens/préjudice économique (versé) Frais liés à la pêche (versé) Suivi environnemental (versé) Frais de nettoyage (réclamé)	DKr15 900 000 DKr17 400 000 DKr1 600 000 DKr19 700 000 <u>DKr258 000</u> DKr54 858 000 DKr50 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a honoré la totalité des demandes. Le Fonds de 1992 ne sera sans doute pas tenu de verser d'indemnités.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
16	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS
17	Sinistre survenu en Guadeloupe	30.6.02	Guadeloupe	inconnu	inconnue	inconnue
18	Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.9.02	Royaume-Uni	inconnu	inconnue	inconnue
19	<i>Prestige</i>	13.11.02	Espagne	Bahamas	42 820	€22 777 986
20	<i>Spabunker IV</i>	21.1.03	Espagne	Espagne	647	3 millions de DTS
21	Sinistre survenu au Bahreïn	15.3.03	Bahreïn	inconnu	inconnue	inconnue
22	<i>Buyang</i>	22.4.03	Geoje (République de Corée)	République de Corée	187	3 millions de DTS
23	<i>Hana</i>	13.5.03	Busan (République de Corée)	République de Corée	196	3 millions de DTS
24	<i>Victoriya</i>	30.8.03	Syzran (Fédération de Russie)	Fédération de Russie	2 003	3 millions de DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)		Notes
nauffrage	400	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (versé)	US\$844 000 Dh2 480 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50 % des montants versés.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€340 000	Un navire pour marchandises diverses semble à l'origine du déversement. Il est donc peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage (versé)	£5 400	
rupture	inconnue	<i>Espagne</i> Frais de nettoyage/ mesures de sauvegarde (réclamé) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé)	€563 300 482 €2 065 970 €42 852 264 €688 303 <u>€1 761 785</u> €610 668 804	Le propriétaire du navire a déposé le montant de limitation (€22 777 986) auprès du tribunal espagnol. Le Fonds de 1992 a versé les sommes de €113 920 000 au Gouvernement espagnol et de €328 448 au Gouvernement portugais.
		<i>France</i> Frais de nettoyage (réclamé) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé)	€77 960 269 €87 772 €14 240 519 €25 268 938 <u>€982 860</u> €118 540 358	
		<i>Portugal</i> Frais de nettoyage (réclamé)	€2 189 923 €2 189 923	
nauffrage	inconnue	<i>Espagne</i> Mesures de sauvegarde et enlèvement de l'épave Frais de nettoyage	€5 400 000 <u>€628 000</u> €6 028 000	
		<i>Gibraltar</i> Frais de nettoyage	£18 350	
inconnue	inconnue	Frais de nettoyage/ mesures de sauvegarde (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé)	US\$689 000 <u>US\$542 000</u> US\$1 231 000	Le Fonds de 1992 a acquitté la totalité des demandes.
échouement	35-40	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé)	Won 1 007 000 000 <u>Won 328 000 000</u> Won 1 335 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
abordage	34	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé) Dommages aux biens (approuvé)	Won 1 242 000 000 Won 22 500 000 <u>Won 19 150 000</u> Won 1 283 650 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
incendie	inconnue	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé) Frais liés à la pêche (pas encore réclamé)	US\$500 000	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
25	<i>Duck Yang</i>	12.9.03	Busan (République de Corée)	République de Corée	149	3 millions de DTS
26	<i>Kyung Won</i>	12.9.03	Namhae (République de Corée)	République de Corée	144	3 millions de DTS
27	<i>Jeong Yang</i>	23.12.03	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	4 061	4,51 millions de DTS
28	<i>N°11 Hae Woon</i>	22.7.04	Geoje (République de Corée)	République de Corée	110	4,51 millions de DTS
29	<i>N°7 Kwang Min</i>	24.11.05	Busan (République de Corée)	République de Corée	139	4,51 millions de DTS
30	<i>Solar 1</i>	11.8.06	Détroit de Guimaras (Philippines)	Philippines	998	4,51 millions de DTS
31	<i>Shosei Maru</i>	28.11.06	Mer intérieure de Seto (Japon)	Japon	153	4,51 millions de DTS

Notes

Voir la page 204.

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)		Notes
naufnage	300	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	Won 2 883 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
		Dommages aux biens/préjudice économique (approuvé)	<u>Won 43 000 000</u> Won 2 926 000 000	
échouement	100	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	Won 2 921 000 000	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	<u>Won 407 000 000</u> Won 3 328 000 000	
abordage	700	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	Won 3 992 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
		Frais liés à la pêche (approuvé)	Won 78 400 000	
		Études après déversement (approuvé)	Won 140 000 000	
		Préjudice économique (réclamé)	<u>Won 115 000 000</u> Won 4 325 400 000	
abordage	12	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	<u>Won 354 000 000</u> Won 354 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
abordage	64	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (versé)	Won 1 900 000 000	Le Fonds de 1992 a engagé une action en recours contre les deux navires abordeurs.
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 112 100 000	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	Won 479 018 000	
		Frais liés au tourisme (réclamé)	<u>Won 163 200 000</u> Won 2 654 318 000	
naufnage	inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	US\$6 500 000	On s'attend à recevoir d'autres demandes d'indemnisation. L'assureur a versé des indemnités s'élevant à PHP 60 000 000, ¥45 100 000 et US\$ 2,4 millions et le Fonds de 1992 des indemnités d'un montant total de PHP 108 millions et US\$1,65 million. Ce sinistre relève de l'accord STOPIA 2006 (voir la section 10).
		Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (versé)	¥45 100 000	
		Frais de nettoyage (réclamé)	PHP 160 000 000	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	PHP 120 000 000	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	PHP 316 725 000	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	PHP 594 000	
		Frais liés au tourisme (réclamé)	<u>PHP 208 000 000</u> PHP 806 123 000	
abordage	60	Demandes au titre des frais de nettoyage, des dommages aux biens et des frais liés à la pêche (estimation)	¥1 142 000	

Notes se rapportant aux annexes XXII et XXIII

- 1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 29 décembre 2006, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Bolivar vénézuélien	Bs	6543,72	Dollar des États-Unis	US\$	1,9572
Couronne danoise	DKr	11,0641	Dollar de Singapour	S\$	3,0029
Couronne estonienne	EK	23,2227	Euro	€	1,4842
Couronne suédoise	SKr	13,3928	Peso philippin	P	95,9199
Dinar algérien	DA	139,17	Ringgit malaisien	M\$	6,9048
Dinar de Bahreïn	DB	0,7379	Rouble russe	R	51,523
Dirham des EAU	Dh	7,1881	Rupiah indonésienne	Rp	17601,6
Dirham marocain	DH	16,5379	Won de la République de Corée	Won	1820,15
Dollar canadien	Can\$	2,2776	Yen japonais	¥	233,204

£1 = 1,3015 DTS ou 1 DTS = £0,7683

- 2 Au 1er janvier 2002, l'euro a remplacé les monnaies indiquées ci-dessous, aux taux de conversion suivants. On a également indiqué les montants équivalents en livres sterling, au 29 décembre 2006.

		€1=	£1=
Drachme grecque	Dr	340,75	495,9276
Franc français	FF	6,5595	9,5467
Lire italienne	Lit	1936,27	2818,0474
Mark allemand	DM	1,9558	2,8465
Mark finlandais	Fmk	5,9457	8,6534
Peseta espagnole	Ptas	166,386	242,1582

- 3 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 ou de 1992 accepte la demande ou le montant indiqué.

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

PORTLAND HOUSE
BRESSENDEN PLACE
LONDRES SW1E 5PN
ROYAUME-UNI

Téléphone: +44 (0)20 7592 7100
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111
Adresse électronique: info@iopcfund.org
Site web: www.iopcfund.org