

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



**RAPPORT ANNUEL DE
1999**

**RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS DES
FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION POUR LES
DOMMAGES DUS À LA POLLUTION
PAR LES HYDROCARBURES
AU COURS DE 1999**



Aucune photographie figurant dans ce rapport annuel ne peut être reproduite
sans l'autorisation écrite préalable des FIPOI.

Photographie en couverture:
Erika - France
(Photographie: Marine nationale)

Imprimé en Grande-Bretagne par:
Repro Workshop Ltd, Caker Stream Road, Alton, Hampshire
Téléphone: (01420) 89449

AVANT-PROPOS

L'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) présente ci-joint le rapport sur les activités de ces organisations en 1999. Il s'agit de la 21^{ème} année d'existence du Fonds de 1971 et de la quatrième année de fonctionnement du Fonds de 1992.

Le Fonds de 1971 a été créé en 1978 pour administrer le système d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures établi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. En 1992, des protocoles ont été adoptés en vue de modifier la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les Protocoles de 1992 sont entrés en vigueur le 30 mai 1996. À cette date, une nouvelle organisation, le "Fonds de 1992", est née.



Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 sont administrés par un Secrétariat commun, dirigé par un Administrateur unique.

À la fin de 1999, 50 États avaient ratifié le Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds et l'on s'attend à ce qu'un grand nombre d'autres États se joignent à eux dans un proche avenir. À l'exception de deux d'entre eux, tous les États ayant déposé un instrument d'adhésion au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds ont cessé d'être Parties à la Convention de 1971. À la fin de 2000, le nombre des États Membres du Fonds de 1971 sera tombé de 76 - son maximum - à 35.

Vu la diminution constante du nombre des États Membres du Fonds de 1971, il importe désormais d'établir des procédures permettant la liquidation du Fonds de 1971 dans un avenir proche.

Le Fonds de 1971 a, en 1999, traité des demandes d'indemnisation découlant d'un certain nombre d'événements de pollution par les hydrocarbures (voir la section 10). Au cours de l'année, le Fonds de 1971 a versé des sommes considérables à titre d'indemnités aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures. En 1999, le Fonds de 1992 a été amené à intervenir à l'occasion de cinq sinistres mais, jusqu'à présent, il n'a versé que des indemnités peu importantes. Les organes directeurs des FIPOL ont pris un certain nombre de décisions de principe importantes ayant trait à la recevabilité des demandes d'indemnisation.

L'Administrateur espère que l'information donnée dans le présent rapport intéressera la communauté internationale et contribuera à une meilleure compréhension des questions fort complexes que les Fonds de 1971 et de 1992 ont à traiter.

L'Administrateur
Måns Jacobsson

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos de l'Administrateur	Page	3
Table des matières		5
Préface du Président de l'Assemblée du Fonds de 1992		9
1	Introduction	11
2	Comparaison entre l'"ancien" régime et le "nouveau" régime	12
3	Membres des FIPOL	15
3.1	États Membres du Fonds de 1992	15
3.2	États Membres du Fonds de 1971	15
4	Relations extérieures	17
4.1	Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités du Fonds	17
4.2	Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	18
5	Assemblée et Comité exécutif du Fonds de 1971; Assemblée et Comité exécutif du Fonds de 1992	19
5.1	Sessions des Assemblées tenues en octobre 1999	19
5.2	Comité exécutif du Fonds de 1971	22
5.3	Comité exécutif du Fonds de 1992	22
6	Liquidation du Fonds de 1971	23
6.1	Problématique	23
6.2	Mesures prises par le Secrétariat	23
6.3	Examen de la question par le Comité exécutif du Fonds de 1971	24
6.4	Accélération de la liquidation	25
7	Administration des FIPOL	27
7.1	Secrétariat	27
7.2	États financiers pour 1998	27
7.3	États financiers pour 1999	28
7.4	Placement des fonds	29
8	Contributions	30
8.1	Le système de contributions	30
8.2	Fonds de 1971: contributions annuelles de 1998	31
8.3	Fonds de 1971: contributions annuelles de 1999	31
8.4	Fonds de 1992: contributions annuelles de 1998	32
8.5	Fonds de 1992: contributions annuelles de 1999	33
8.6	Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre	33

9	Groupe de travail du Fonds de 1992 sur l'interprétation de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans les Conventions de 1992	Page 36
9.1	Application des Conventions de 1992 aux engins exploités au large	36
9.2	Application des Conventions de 1992 aux navires-citernes à l'état lège	37
10	Règlement des demandes d'indemnisation	39
10.1	Aperçu général	39
10.2	Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître en 1999	43
	<i>Vistabella</i>	43
	<i>Haven</i>	44
	<i>Aegean Sea</i>	51
	<i>Braer</i>	59
	<i>Keumdong N°5</i>	66
	<i>Iliad</i>	71
	<i>Sea Prince</i>	71
	<i>Yeo Myung</i>	76
	<i>Yuil N°1</i>	77
	<i>Honam Sapphire</i>	79
	<i>Sea Empress</i>	80
	<i>Kriti Sea</i>	85
	<i>N°1 Yung Jung</i>	86
	<i>Nakhodka</i>	88
	<i>Nissos Amorgos</i>	95
	<i>Osung N°3</i>	102
	<i>Plate Princess</i>	105
	<i>Diamond Grace</i>	106
	<i>Katja</i>	107
	<i>Evoikos</i>	107
	<i>Kyungnam N°1</i>	110
	<i>Pontoon 300</i>	111
	<i>Maritza Sayalero</i>	114
10.3	Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître en 1999	115
	Sinistre survenu en Allemagne	116
	<i>Nakhodka</i>	118
	<i>Osung N°3</i>	118
	Sinistre survenu au Royaume-Uni	118
	<i>Santa Anna</i>	119
	<i>Milad 1</i>	121
	<i>Mary Anne</i>	123
	<i>Dolly</i>	125
	<i>Erika</i>	125
11	L'avenir	128
Annexes		
I	Structure des FIPOL	129
II	Note sur les états financiers publiés des Fonds de 1971 et de 1992	131
III	Fonds de 1971 et de 1992: rapport du Commissaire aux comptes	132
IV	Fonds de 1971: opinion du Commissaire aux comptes	144
V	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - Fonds général	145

Annexes (suite)		
VI	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le <i>Haven</i> et l' <i>Aegean Sea</i>	Page 146
VII	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le <i>Braer</i> et le <i>Keumdong N°5</i>	147
VIII	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le <i>Sea Prince</i> et le <i>Yeo Myung</i>	148
IX	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le <i>Yuil N°1</i> et le <i>Senyo Maru</i>	149
X	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le <i>Sea Empress</i> et le <i>Nakhodka</i>	150
XI	Fonds de 1971: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le <i>Nissos Amorgos</i> et l' <i>Osung N°3</i>	151
XII	Fonds de 1971: bilan	152
XIII	Fonds de 1971: état de la trésorerie	153
XIV	Fonds de 1992: opinion du commissaire aux comptes	154
XV	Fonds de 1992: compte des recettes et des dépenses - Fonds général	155
XVI	Fonds de 1992: compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Nakhodka</i> et fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l' <i>Osung N°3</i>	156
XVII	Fonds de 1992: bilan	157
XVIII	Fonds de 1992: état de la trésorerie	158
XIX	Fonds de 1971: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des États Membres pendant l'année civile 1998 au 31 décembre 1999	159
XX	Fonds de 1992: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans le territoire des États Membres pendant l'année civile 1998 au 31 décembre 1999	160
XXI	Résumé des sinistres: Fonds de 1971	161
XXII	Résumé des sinistres: Fonds de 1992	182

PRÉFACE

L'année 1999 a été marquée par l'importance des nouvelles ratifications du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds. De nombreux États ont ainsi dénoncé la Convention de 1971. Comme cela avait été prévu mais plus tôt qu'il ne l'avait été envisagé, le quorum nécessaire au fonctionnement de l'Assemblée du Fonds de 1971 n'a plus été obtenu. Les mécanismes mis en place en 1998 ont permis d'assurer la vie de ce Fonds et de traiter les dossiers encore pendants.



On ne saurait trop inciter les États qui ne l'ont pas encore fait à dénoncer la Convention de 1971 et à adhérer aux Protocoles de 1992. Les efforts importants accomplis par le Secrétariat à cet effet doivent être soutenus. La couverture que le Fonds de 1971 est censé assurer va devenir vite illusoire dès lors qu'il n'y aura plus un nombre suffisant de cotisants éventuels pour permettre la réparation des préjudices subis à l'occasion de nouveaux sinistres. Si le Secrétariat du Fonds de 1992 assure toujours l'administration du Fonds de 1971, il n'existe aucun lien, autre que de coopération pour la gestion des sinistres passés, entre les deux organisations. Les États membres du Fonds de 1992 et donc les réceptionnaires des hydrocarbures qui y résident n'ont aucune responsabilité pour la réparation des sinistres survenus après que ces États ont quitté le Fonds de 1971.

Il faut espérer qu'en 2000 le processus de dénonciation de la Convention de 1971 sera suffisamment avancé pour permettre la mise en place des organes de liquidation du Fonds de 1971.

Cette évolution accomplie, il conviendra de réfléchir aux évolutions ultérieures du Fonds de 1992, du point de vue tant de son fonctionnement que de la réparation des dommages. Le Fonds de 1992 a été construit sur les mêmes bases que le Fonds de 1971. La Convention de 1992 reproduit la plupart des dispositions qui gouvernent le Fonds de 1971, notamment celle relative à la liquidation qui, dans le cas du Fonds de 1971, se révèle totalement inadaptée. Lorsque la Convention de 1992 portant création du Fonds est entrée en vigueur, on pouvait espérer que le nombre de dossiers à traiter serait limité et surtout que le nouveau plafond d'indemnisation ne serait pas atteint rapidement. Le premier dossier est venu contredire cette attente. Ces questions sont importantes. Il ne faut pas que l'intérêt porté au Fonds de 1992, que manifestent les nombreuses ratifications qui sont intervenues, conduise à négliger la réflexion sur les adaptations nécessaires du régime international d'indemnisation.

A handwritten signature in blue ink that reads "Coppolani". The signature is stylized with a large, sweeping initial 'C' and a horizontal line underneath.

Le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992
Charles Coppolani

1 INTRODUCTION

Les Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL) sont deux 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, œuvre dans le cadre de deux conventions internationales, à savoir la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1969 sur la responsabilité civile) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds). Cet 'ancien' régime a été modifié en 1992 par deux protocoles. Les Conventions ainsi modifiées, désignées sous les noms de Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds, sont entrées en vigueur le 30 mai 1996. À la suite de l'entrée en vigueur de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992) a été créé.

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 est fonction de la jauge de son navire.

Les Conventions de 1971 et de 1992 portant création des Fonds complètent les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile, respectivement.

Les FIPOL ont pour principale fonction d'offrir une indemnisation supplémentaire aux victimes d'une pollution par les hydrocarbures dans les États Membres lorsque celles-ci 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) (soit approximativement £51 millions ou US\$83 millions), y compris le montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 135 millions de DTS (soit approximativement £115 millions ou US\$186 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur et la somme versée par le Fonds de 1971.

Chaque Fonds est doté d'une Assemblée composée de représentants de tous les États Membres de l'organisation respective et d'un Comité exécutif composé de 15 États Membres élus par son Assemblée. La principale fonction du Comité exécutif est d'approuver le règlement des demandes d'indemnisation formées contre cette organisation, pour autant que l'Administrateur du Fonds de 1971 ne soit pas habilité à y procéder.

2 COMPARAISON ENTRE L'ANCIEN' RÉGIME ET LE 'NOUVEAU' RÉGIME

Les principales différences entre l'ancien régime mis en place par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le 'nouveau' régime instauré par les Conventions de 1992 sont indiquées ci-dessous.

Les Conventions de 1969 et de 1971 s'appliquent aux dommages par pollution subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un État Partie à la Convention respective. Or, les Conventions de 1992 prévoient un élargissement du champ géographique et incluent les dommages par pollution survenus dans la zone économique exclusive ou la zone équivalente d'un État Partie.

La définition du dommage par pollution qui figure dans les Conventions de 1992 est, pour l'essentiel, identique à celle qui est énoncée dans les Conventions d'origine, à l'exception d'une phrase qui a été ajoutée pour bien préciser que, s'agissant de dommages à l'environnement (autres que le manque à gagner résultant de l'altération de l'environnement), les indemnités se limitent aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement contaminé.

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'appliquent qu'aux dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet 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 tant de succès 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, 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 s'appliquent en outre, dans certaines circonstances, aux déversements d'hydrocarbures de soute provenant de navires-citernes à l'état léger. Ni les Conventions de 1969/1971 ni les Conventions de 1992 ne s'appliquent aux déversements de combustible de soute émanant de navires autres que les navires-citernes.

En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est habilité à limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de 133 droits de tirage spéciaux (DTS) (£113 ou US\$183) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£12 millions ou US\$19 millions) si ce dernier montant est inférieur. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les limites sont de:

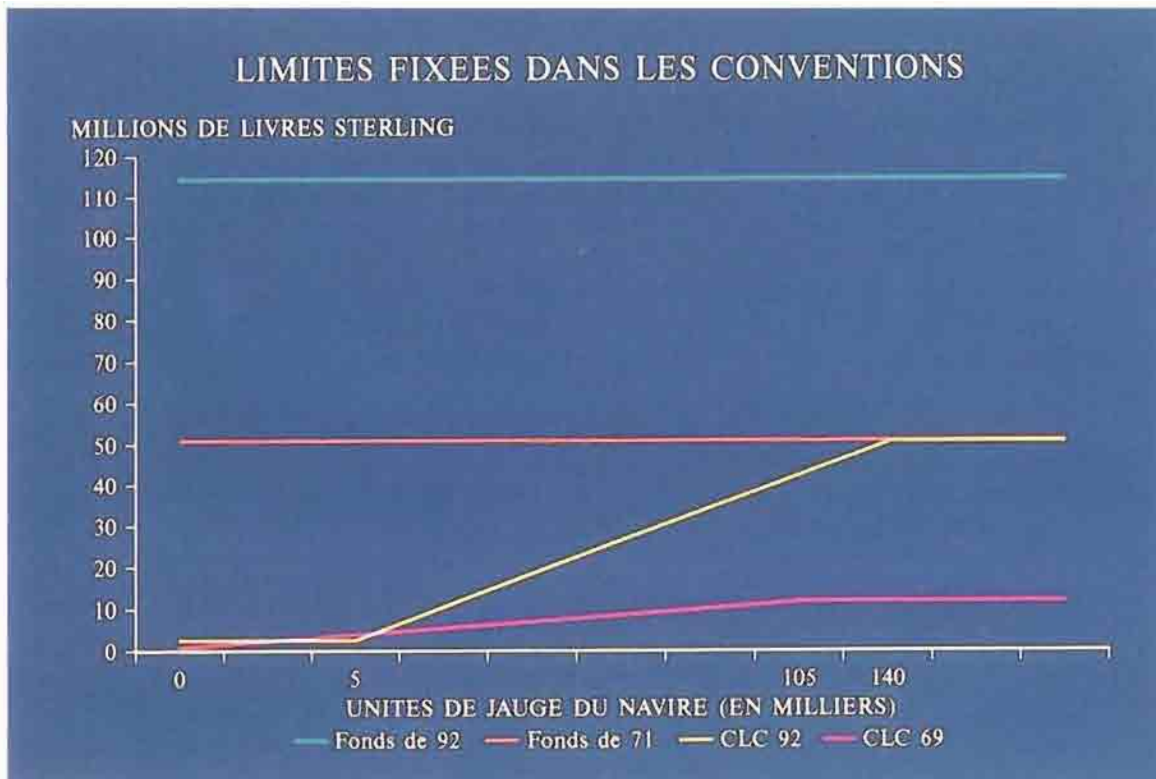
- a) 3 millions de DTS (£2,6 millions ou US\$4,1 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 3 millions de DTS (£2,6 millions ou US\$4,1 millions) plus 420 DTS (£356 ou US\$579) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités de compte; et

- c) 59,7 millions de DTS (£51 millions ou US\$82 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités de compte.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit une procédure simplifiée pour relever ces limites.

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.

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 officiel 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. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile interdit l'introduction de demandes non seulement contre les préposés ou mandataires du propriétaire, mais aussi contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.





Erika – nettoyage en mer
(photographie: Marine nationale)

Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant global de 60 millions de DTS (£51 millions ou US\$83 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement donné est de 135 millions de DTS (£115 millions ou US\$186 millions), y compris la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit une procédure simplifiée qui permet de relever le montant maximal payable par le Fonds de 1992.

En vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 prend financièrement en charge le propriétaire du navire, dans certaines conditions, pour une partie de la responsabilité que lui impose la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il n'existe pas de dispositions correspondantes dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3 MEMBRES DES FIPOL

3.1 États Membres du Fonds de 1992

La Convention de 1992 portant création du Fonds est entrée en vigueur le 30 mai 1996 à l'égard de neuf États. À la fin de 1999, 39 États étaient devenus Membres du Fonds de 1992. Onze autres États ont adhéré au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds, ce qui portera le nombre des États Membres à 50 à la fin de 2000, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau ci-après.

<i>39 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)</i>		
Algérie	Espagne	Monaco
Allemagne	Finlande	Nouvelle-Zélande
Australie	France	Norvège
Bahamas	Grèce	Oman
Bahreïn	Grenade	Pays-Bas
Barbade	Îles Marshall	Philippines
Belgique	Irlande	République de Corée
Belize	Islande	Royaume-Uni
Canada	Jamaïque	Singapour
Chypre	Japon	Suède
Croatie	Lettonie	Tunisie
Danemark	Libéria	Uruguay
Émirats arabes unis	Mexique	Venezuela
<i>11 États qui ont déposé un instrument d'adhésion, mais pour lesquels la Convention de 1992 portant création du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée</i>		
Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong)		5 janvier 2000
Sri Lanka		22 janvier 2000
Vanuatu		18 février 2000
Panama		18 mars 2000
République dominicaine		24 juin 2000
Seychelles		23 juillet 2000
Italie		16 septembre 2000
Fidji		30 novembre 2000
Maurice		6 décembre 2000
Tonga		10 décembre 2000
Pologne		22 décembre 2000

L'on s'attend à ce qu'un certain nombre des États Membres du Fonds de 1971 ratifient prochainement la Convention de 1992 portant création du Fonds: la Colombie, l'Estonie, la Fédération de Russie, le Ghana, l'Inde, la Malaisie, Malte, le Maroc, la Mauritanie et le Nigéria. Il est probable qu'un certain nombre d'autres États, dont l'Afrique du Sud, l'Argentine et Israël, deviendront eux aussi Membres du Fonds de 1992 dans un proche avenir.

3.2 États Membres du Fonds de 1971

Lors de son entrée en vigueur en octobre 1978, la Convention de 1971 portant création du Fonds comptait 14 États Parties, devenus de ce fait Membres du Fonds de 1971. Fin mars 1998, ceux-ci étaient 76.

La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoit un mécanisme de dénonciation obligatoire de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, une fois que la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans les États qui sont Parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds (ou qui ont déposé un instrument d'adhésion à l'égard dudit protocole) aura atteint 750 millions de tonnes. En conséquence, la totalité des 24 États qui avaient déposé leur instrument d'adhésion au Protocole de 1992 à la Convention portant création du Fonds au moment où cette condition a été remplie ont dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds et cessé de ce fait d'être Parties à la Convention le 15 mai 1998, ce qui a ramené à 52 le nombre des États Membres du Fonds de 1971.

Dix-sept d'entre eux ont dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds, ramenant à 35 le nombre d'États Membres du Fonds de 1971 à la fin de 2000, comme il est indiqué au tableau suivant:

<i>35 États parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds</i>		
Albanie	Gambie	Mozambique
Antigua-et-Barbuda	Ghana	Nigéria
Bénin	Guyana	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Brunéi Darussalam	Inde	Portugal
Cameroun	Islande	Qatar
Colombie	Kenya	République arabe syrienne
Côte d'Ivoire	Koweït	Saint-Kitts-et-Nevis
Djibouti	Malaisie	Sierra Leone
Émirats arabes unis	Maldives	Slovénie
Estonie	Malte	Tuvalu
Fédération de Russie	Maroc	Yougoslavie
Gabon	Mauritanie	
<i>10 États parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds ayant déposé un instrument de dénonciation qui prendra effet à la date indiquée</i>		
Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong)		5 janvier 2000
Sri Lanka		22 janvier 2000
Vanuatu		18 février 2000
Panama		11 mai 2000
Seychelles		23 juillet 2000
Italie		8 octobre 2000
Fidji		30 novembre 2000
Maurice		6 décembre 2000
Tonga		10 décembre 2000
Pologne		22 décembre 2000

4 RELATIONS EXTÉRIEURES

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

Les Assemblées ont insisté sur l'importance qu'il y avait à renforcer les activités des FIPOL dans le domaine des relations publiques. Dans cette optique, et 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 se sont rendus dans plusieurs États Membres du Fonds de 1992 en 1999, s'entretenant avec des représentants des pouvoirs publics au sujet des Conventions et du fonctionnement des Fonds.

Le Secrétariat a poursuivi ses efforts visant à multiplier le nombre des États Membres du Fonds de 1992 et, à cette fin, l'Administrateur et des membres du Secrétariat se sont rendus dans plusieurs États non Membres. Plusieurs responsables du Secrétariat ont participé à des séminaires consacrés à des questions maritimes: à Bahreïn, à Dubaï, aux Fidji, en Inde, au Japon, à Maurice, à Singapour et en Ukraine. En outre, l'Administrateur et d'autres fonctionnaires ont fait des conférences et participé à des séminaires, conférences et ateliers dans plusieurs autres pays, traitant de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais aussi du fonctionnement des FIPOL. L'Administrateur attache une grande importance à la possibilité qui lui a été offerte de prononcer une conférence devant les étudiants de l'Université maritime mondiale de Malmö (Suède); l'information sur les FIPOL et l'ensemble de leurs activités pourra ainsi être diffusée dans le monde entier lorsque les étudiants regagneront leur administration maritime. Des membres du Secrétariat ont également prononcé des conférences à l'Institut de droit maritime international de l'OMI, à Malte.

L'Administrateur et d'autres membres du Secrétariat commun ont aussi eu des entretiens avec des représentants des pouvoirs publics d'États non Membres à l'occasion de réunions tenues à l'Organisation maritime internationale (OMI), en particulier pendant les sessions de l'Assemblée, du Conseil et du Comité juridique de l'OMI.

Le Secrétariat a, sur leur demande, aidé plusieurs États non Membres à élaborer la législation nationale nécessaire en vue de la mise en œuvre des Conventions de 1992. L'Administrateur a toutefois dû informer un certain nombre d'États que si le Secrétariat peut effectivement, s'ils le souhaitent, leur faire parvenir des textes de loi modèles ou examiner leurs projets de législation, il ne peut pour autant établir une législation spécifique pour un État, car il ne connaîtrait pas assez bien la tradition législative de l'État en question.

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'États non Membres. Les États qui ne sont Membres que d'une organisation bénéficient du statut d'observateur auprès de l'autre organisation. La liste des États qui, à la fin de 1999, n'étaient membres ni de l'une ni de l'autre organisation mais avaient le statut d'observateur auprès des deux figure dans le tableau ci-après:

Arabie saoudite	Équateur	République populaire
Argentine	États-Unis	démocratique de Corée
Brésil	Lettonie	République islamique d'Iran
Chili	Panama	Suisse
Congo	Pérou	Turquie
Égypte		

4.2 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés

Les FIPOL collaborent de près avec de nombreuses organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organismes 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 du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992:

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

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 1999, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions de l'Assemblée, du Conseil et du Comité juridique de l'OMI.

Les organisations internationales non gouvernementales ci-après sont dotées du statut d'observateur auprès des Fonds de 1971 et de 1992:

- Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS)
- Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conseil maritime international et baltique (BIMCO)
- Cristal Limited
- Federation of European Tank Storage Associations (FETSA)
- International Group of P & I Clubs
- International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- Réseau international des amis de la terre (FOEI)
- Union internationale de sauvetage (ISU)
- Union internationale pour la conservation de la nature et de ses ressources (UICN)

En outre, le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) est doté du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992.

Dans la majorité des affaires 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 de la responsabilité du propriétaire du navire qui, dans la quasi-totalité des cas, est l'une des mutuelles de protection et d'indemnisation appelées Clubs P & I. Lorsqu'ils ont besoin d'une assistance technique pour des cas de pollution par les hydrocarbures, les Fonds ont, en général, recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF).

Les FIPOL entretiennent également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et Cristal Limited, qui représentent l'industrie pétrolière.

5 ASSEMBLÉE ET COMITÉ EXÉCUTIF DU FONDS DE 1971; ASSEMBLÉE ET COMITÉ EXÉCUTIF DU FONDS DE 1992

5.1 Sessions des Assemblées tenues en octobre 1999

22ème session de l'Assemblée du Fonds de 1971

La Présidente par intérim de l'Assemblée du Fonds de 1971, Mme Katarzyna Jedral (Pologne), en sa qualité de représentante de la délégation à laquelle appartenait le président sortant, a tenté d'ouvrir la 22ème session de l'Assemblée le 19 octobre 1999. Or, l'Assemblée n'a pu constituer un quorum, puisque seuls 17 des 45 États Membres étaient présents au moment requis. C'est donc le Comité exécutif du Fonds de 1971, sous la Présidence de M. Matteo Baradà (Italie), qui a examiné les questions inscrites à l'ordre du jour de l'Assemblée, et ce en application de la Résolution adoptée par l'Assemblée à sa session d'avril 1998. Le Comité exécutif, agissant au nom de l'Assemblée, a pris les grandes décisions suivantes.



M. Matteo Baradà

- La Convention de 1971 portant création du Fonds prévoit que celle-ci cessera d'être en vigueur lorsque le nombre des États contractants sera inférieur à trois. Le Comité exécutif s'est demandé s'il existait des procédures susceptibles d'accélérer la liquidation du Fonds de 1971. Il a été décidé de prier le Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (OMI) de convoquer d'urgence une Conférence diplomatique, et ce dans le but d'adopter un protocole modifiant l'article 43.1 de la Convention (voir la Section 6).
- Le Comité exécutif a pris acte du rapport du Commissaire aux comptes et de l'opinion de celui-ci sur les états financiers du Fonds de 1971, lesquels étaient très fouillés et détaillés. Se félicitant notamment du fait que la vérification ait été faite dans un souci évident de rentabilité, il a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1998 (voir la section 7.2).
- Le Comité a décidé de mettre en recouvrement au titre de contributions annuelles pour 1999 la somme de £8,3 millions, dont £6,3 millions exigibles le 1er mars 2000. Il a été décidé que le solde serait différé et, le cas échéant, facturé au cours du deuxième semestre de 2000. Le Comité a en outre décidé que la somme de £2,5 millions prélevée sur le solde du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven* serait remboursée aux contributeurs à la même date (voir la section 8.3).
- Le Fonds de 1971 peut être exonéré, en tout ou en partie, des obligations qui lui incombent envers le propriétaire au titre de la prise en charge financière pour une partie du montant total de la responsabilité s'il prouve que, par la faute personnelle du propriétaire, le navire n'a pas observé les prescriptions formulées dans les instruments dont la liste figure à l'article 5.3a) de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Comité exécutif a décidé d'inclure dans la liste des instruments le Protocole de 1988 modifiant la Convention internationale de 1974 sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) et le

Protocole de 1988 modifiant la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, et ce avec effet à compter du 1er mai 2000.

4ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992

L'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu sa 4ème session du 18 au 22 octobre 1999, sous la présidence de M. Charles Coppolani (France) Les grandes décisions ci-après y ont été prises.

- L'Assemblée a pris acte du rapport du Commissaire aux comptes et de l'opinion de celui-ci sur les états financiers du Fonds de 1992, lesquels étaient très fouillés et détaillés. Se félicitant notamment du fait que la vérification ait été faite dans un souci évident de rentabilité, elle a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1998 (voir la section 7.2)
- Les États ci-après ont été élus membres du Comité exécutif du Fonds de 1992:

Allemagne	Grèce	République de Corée
Canada	Îles Marshall	Royaume-Uni
Danemark	Lettonie	Singapour
Espagne	Libéria	Tunisie
France	Mexique	Venezuela

- L'Assemblée a examiné le rapport du Groupe de travail chargé d'étudier deux questions ayant trait à la définition du terme 'navire' figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Assemblée a décidé de faire siennes les conclusions du Groupe de travail relatives à l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large. Elle a décidé également de convoquer de nouveau le Groupe de travail en avril 2000 afin que celui-ci poursuive son examen de la question de l'application des Conventions de 1992 aux pétroliers légers (voir la Section 9).
- L'Assemblée a décidé de porter le fonds de roulement du Fonds de 1992 de £12 millions à £15 millions.
- L'Assemblée a décidé de fixer les contributions pour 1999 à un montant total de £13 millions, dont la totalité serait différée et, le cas échéant, facturée au cours du deuxième semestre de 2000. L'Assemblée a décidé également de rembourser aux contributeurs £3,7 millions du solde du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Osung N°3* à cette même date (voir la Section 8.5).
- Le 5 janvier 1999, la République populaire de Chine a déposé ses instruments d'adhésion aux Protocoles de 1992 modifiant la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. S'agissant de ce dernier, le champ d'application de l'instrument d'adhésion était limité à la Région administrative spéciale de Hong-kong.

La délégation japonaise a déclaré avoir des doutes quant à la validité de la ratification par la Chine du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, dont l'application était limitée à la Région administrative spéciale de Hong-kong. Elle estimait en effet que cette ratification ne répondait pas aux conditions énoncées à l'article 29 de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, selon lequel un traité lie chacun des États parties à l'égard de l'ensemble de son territoire, "à moins qu'une intention différente ne ressorte du traité ou ne soit par ailleurs établie", car aucune intention différente ne ressortait du traité ou n'avait été par ailleurs établie.

La délégation chinoise a estimé qu'il était satisfait à l'article 29 de la Convention de Vienne, car une intention différente avait bien été établie. Elle a appelé l'attention de l'Assemblée sur les quelque 80 traités multilatéraux qui s'appliquaient à la Région administrative spéciale de Hong-kong mais pas à la Chine continentale.

- L'Assemblée a examiné la question de savoir s'il convenait de prendre des mesures en vue de faciliter, le cas échéant, la future liquidation du Fonds de 1992, éventuellement en modifiant la disposition du Protocole relatif à la Convention de 1992 portant création du Fonds selon laquelle la convention cesse d'être en vigueur lorsque le nombre d'États Contractants est inférieur à trois. L'Assemblée a décidé qu'il était prématuré de se prononcer sur cette question.
- Le Président, M. Charles Coppolani (France), a informé l'Assemblée qu'il ne serait plus en mesure d'assumer la présidence au delà de la fin de la session d'octobre 1999. L'Assemblée s'est déclarée profondément reconnaissante à M. Coppolani, qui, tout au long de sa présidence des Assemblées du Fonds de 1992 et, antérieurement, du Fonds de 1971, avait fait preuve d'un professionnalisme, d'une efficacité et d'une bonne humeur tout à fait extraordinaires. L'Assemblée a élu M. Willem Oosterveen (Pays-Bas) Président, lequel exercerait ses fonctions à compter de la fin de la session et jusqu'à la session ordinaire suivante de l'Assemblée.
- L'Assemblée a octroyé le statut d'observateur à la République du Congo et à la Turquie.

Décisions des organes directeurs qui intéressent le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 (agissant au nom de l'Assemblée) et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont pris les grandes décisions ci-après qui intéressent les deux Organisations.

- L'Assemblée du Fonds de 1992 a nommé l'Administrateur en poste, M. Måns Jacobsson, Administrateur du Fonds de 1992 pour un nouveau mandat courant de 2000 à 2004. Étant donné que l'Assemblée du Fonds de 1971 avait décidé en avril 1998 que (sous réserve de l'assentiment de l'Assemblée du Fonds de 1992) l'Administrateur du Fonds de 1971 devrait de droit être la personne qui exerçait les fonctions d'Administrateur du Fonds de 1992, M. Jacobsson assumera donc les fonctions d'Administrateur du Fonds de 1971 durant cette période.
- Les organes directeurs des Fonds ont une fois de plus manifesté leur profonde inquiétude du fait qu'un certain nombre d'États ne soumettait pas de rapports sur les hydrocarbures. En effet, le Secrétariat ne peut établir de facture pour les contributions dues par les contribuables des États qui ne l'ont pas parvenu leur rapport. Les organes directeurs des deux organisations ont chargé l'Administrateur de faire savoir aux personnes compétentes des États intéressés que l'Assemblée de l'une et l'autre organisation passerait en revue, individuellement, les cas des États qui n'avaient pas soumis de rapport et qu'elle déciderait ensuite de la démarche à suivre à leur égard (voir la Section 8.1).
- Les Assemblées ont décidé de modifier la date à laquelle les contributions sont normalement exigibles, laquelle passe du 1er février au 1er mars, et ce afin de donner plus de temps aux contribuables pour faire parvenir leurs contributions aux FIPOL.
- Les crédits budgétaires pour 2000 ont été votés; les crédits administratifs du Secrétariat commun se montent à £3 225 040.

- Les Assemblées avaient précédemment décidé que l'émulsion bitumineuse servant à produire de la chaleur ou de l'énergie et connue sous le nom d'*orimulsion* devait être considérée comme étant un "hydrocarbure donnant lieu à contribution" aux fins de l'article 1.3 des Conventions portant création d'un Fonds. Il a été noté qu'il existait plusieurs produits semblables à l'*orimulsion* utilisés à la même fin. Il a été décidé que ces produits devraient eux aussi être considérés comme étant des "hydrocarbures donnant lieu à contribution" et qu'il convenait de les désigner sous le terme générique d'"émulsions bitumineuses ou émulsions à base de fuel-oil". Il a été décidé en outre qu'il n'y avait pas lieu de prévoir de déduction pour la teneur en eau de ces produits dans le calcul des contributions.

5.2 Comité exécutif du Fonds de 1971

60ème à 62ème sessions

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 a tenu trois sessions en 1999. Les 60ème et 61ème sessions se sont tenues sous la présidence de M. Alfred Popp QC (Canada) du 1er au 3 février et du 27 au 29 avril 1999, respectivement. La 62ème session s'est tenue sous la présidence de M. Matteo Baradà (Italie) du 19 au 22 octobre 1999. À cette session-là, c'est le Comité exécutif qui a examiné les points inscrits à l'ordre du jour de la 22ème session de l'Assemblée, car cette dernière n'avait pu constituer de quorum (voir la Section 5.1).

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif du Fonds de 1971 lors de ces sessions dans la section 10.2, qui a trait aux sinistres.



M. Alfred Popp QC

5.3 Comité exécutif du Fonds de 1992

2ème à 5ème sessions

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu quatre sessions en 1999. Les 2ème, 3ème, 4ème et 5ème sessions étaient présidées par M. Lee Sik Chai (République de Corée), du 1er au 3 février, du 27 au 29 avril, du 20 au 22 octobre et le 22 octobre 1999, respectivement.

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions dans la section 10.3, qui a trait aux sinistres.



M. Lee Sik Chai

6 LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

6.1 Problématique

À mesure que les États adhèrent au Fonds de 1992 et quittent le Fonds de 1971, le régime dit 'ancien' perd de sa pertinence. À terme, il ne sera d'ailleurs plus viable. Or, la Convention de 1971 portant création du Fonds prévoit que la Convention restera en vigueur jusqu'à ce que le nombre des États Contractants soit inférieur à trois, ce qui ne va pas se produire dans l'avenir proche. On envisage donc de diligenter le processus de liquidation du Fonds de 1971.

Conséquences financières de la qualité de Membre du Fonds de 1971

Avec le départ de certains États Membres du Fonds de 1971, la quantité totale d'hydrocarbures donnant effectivement lieu à contribution a été ramenée de 1 200 millions de tonnes - lorsqu'elle atteignait son maximum - à 250 millions de tonnes à la fin 1999. En janvier 2001, ce volume total aura de nouveau baissé, pour atteindre 95 millions de tonnes environ. Cette contraction du volume d'hydrocarbures donnant lieu à contribution aura pour effet l'alourdissement de la charge financière pesant sur les contribuables de ceux des États Membres qui continuent d'être Membres du Fonds de 1971.

Risque de ne plus avoir de contribuables dans les États Membres restants

On craint qu'avant que le Fonds de 1971 n'en arrive à compter moins de trois Membres, survienne un événement qui entraîne pour le Fonds de 1971 l'obligation de payer des indemnités aux victimes alors qu'il n'y aurait pas de contribuables dans les États Membres restants.

États qui ne dénoncent pas l'"ancien" régime lorsqu'ils adhèrent aux Protocoles de 1992

Étant donné que les Protocoles de 1992 assurent des niveaux d'indemnisation bien supérieurs à ceux prévus dans les Conventions initiales et que, à divers égards, ils ont un champ d'application plus vaste, un État ayant adhéré aux Protocoles de 1992 ne trouverait aucun avantage à rester Membre du Fonds de 1971. Si un sinistre survenait dans un État Membre à la fois du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992, la situation juridique qui en résulterait serait fort complexe.

En avril 1998, l'Assemblée du Fonds de 1971 s'est inquiétée de ce que certains États avaient adhéré aux Protocoles de 1992 sans pour autant déposer un instrument de dénonciation des Conventions de 1969 et de 1971. L'Assemblée a donc adopté une résolution, aux termes de laquelle il était rappelé aux gouvernements des États Membres du Fonds de 1971 qui déposaient un instrument d'adhésion aux Protocoles de 1992 qu'il leur fallait déposer en même temps un instrument de dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

6.2 Mesures prises par le Secrétariat

L'Administrateur a pris un certain nombre de mesures pour appeler l'attention des gouvernements des États toujours membres du Fonds de 1971 sur les sérieux problèmes qu'implique le maintien de leur appartenance au Fonds de 1971 et sur l'urgence impérieuse qu'il y a à adhérer aux Protocoles de 1992 et à dénoncer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Ces mesures ont pris la forme de contacts avec les Ambassadeurs

et les Hauts commissaires à Londres, de visites de fonctionnaires du Fonds dans les capitales des États concernés, d'interventions de fonctionnaires du Fonds dans des séminaires, conférences et ateliers avec la participation de représentants des États intéressés et, enfin, d'une aide apportée aux États pour établir les instruments nécessaires à la dénonciation des Conventions de 1969 et de 1971 et la législation requise pour appliquer les Protocoles de 1992.

L'Administrateur et le Chef du Service des relations extérieures et des conférences ont assisté à la 9^{ème} réunion des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer qui s'est tenue à New York du 19 au 28 mai 1999. À cette occasion, ils ont rencontré des représentants (souvent des Ambassadeurs) des 21 États encore membres du Fonds de 1971 qui ne participent normalement pas aux sessions des organes directeurs de ce Fonds afin de les informer des problèmes que leurs États rencontreraient s'ils restaient Parties à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les représentants de ces États ont été invités à appeler l'attention de leurs gouvernements respectifs sur l'intérêt qu'aurait leur État à dénoncer dans les meilleurs délais la Convention de 1971.

À l'occasion de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (OMI) tenue en novembre 1999, l'Administrateur s'est entretenu avec des représentants des 31 États encore Membres du Fonds de 1971, pour leur dire toute l'urgence qu'il y avait à dénoncer la Convention de 1971 portant création du Fonds.

6.3 Examen de la question par le Comité exécutif du Fonds de 1971

Diverses possibilités d'accélérer la liquidation du Fonds de 1971 ont été examinées à la session d'octobre 1999 du Comité exécutif du Fonds de 1971 agissant au nom de l'Assemblée. Les délibérations s'appuyaient sur une étude de l'Administrateur et sur les avis de deux éminents spécialistes du droit international public. Il s'agissait de déterminer si l'on peut invoquer les règles générales du droit des traités internationaux pour mettre rapidement fin à la convention. Il a été noté que le droit international coutumier permettait de mettre fin à un traité en cas de changement imprévu des bases du consentement des États à être liés par le traité ('changement fondamental de circonstances').

Quatre options ont été envisagées:

- a) modification de l'article 43.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds au moyen d'un protocole ayant pour effet de mettre fin à la Convention bien avant que le nombre d'États contractants ne tombe en dessous de trois;
- b) adoption par l'Assemblée du Fonds de 1971 d'une résolution mettant fin à la Convention;
- c) utilisation de la procédure de dénonciation accélérée énoncée à l'article 42 de la Convention de 1971 portant création du Fonds; et
- d) saisine de la Cour internationale de justice ou d'un tribunal d'arbitrage.

Lors des délibérations du Comité exécutif, il a été généralement admis qu'aucune option pour mettre fin à une date rapprochée à la Convention de 1971 portant création du Fonds n'était entièrement satisfaisante.

6.4 Accélération de la liquidation

Accélération de la procédure de dénonciation

En application de l'article 41.3 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, un instrument de dénonciation prend effet un an après qu'il a été déposé auprès du Secrétaire général de l'OMI. Ce délai d'un an peut être réduit par application de la procédure prévue à l'article 42. Cet article prévoit le cas où la dénonciation par un État contractant entraîne un relèvement notable des contributions pour les États contractants restants. En pareille situation, tout État contractant peut demander à l'Administrateur de convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée qui se tiendra dans les 60 jours suivant la demande. Cette demande doit intervenir dans les 90 jours suivant la date de dépôt de l'instrument de dénonciation en question. L'Administrateur peut également convoquer cette Assemblée de sa propre initiative. Si l'Assemblée décide que la dénonciation en question entraînera un relèvement notable du niveau des contributions pour les États contractants restants, n'importe quel de ces États peut dénoncer la Convention au plus tard 120 jours avant la date à laquelle la dénonciation prend effet, avec effet à partir de cette même date.

Il a été généralement admis que la procédure de dénonciation accélérée prévue à l'article 42 de la Convention de 1971 portant création du Fonds aiderait uniquement les États qui avaient effectivement soumis un instrument de dénonciation, dans la mesure où elle permettrait de réduire le délai qui devait s'écouler avant que la dénonciation ne prenne effet. Il a été noté que cette procédure n'aurait qu'un effet limité sur le processus de liquidation étant donné qu'un certain nombre d'États ne dénonceraient pas la Convention pendant la période spécifiée dans cet article. Il a été relevé par ailleurs qu'il était fort peu probable qu'une session extraordinaire de l'Assemblée convoquée en vertu de l'article 42 réunisse le quorum nécessaire et qu'il était fort douteux que le Comité exécutif ou le Conseil d'administration puisse prendre les mesures envisagées à l'article 42.

Le Comité exécutif a donc décidé que, bien que la dénonciation par l'Italie de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le 8 octobre 1999, ait fait tomber l'assiette des contributions du Fonds de 1971 de 250 millions de tonnes à quelque 100 millions de tonnes, l'Administrateur ne devrait pas, de sa propre initiative, convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée. Toutefois, l'Administrateur a été chargé d'écrire à tous les États Membres restants du Fonds de 1971 pour les informer des effets de la dénonciation de l'Italie et pour leur faire savoir qu'ils avaient la possibilité de demander à l'Administrateur de convoquer une telle session extraordinaire – chose faite en novembre 1999. Fin 1999, aucun État Membre n'avait demandé à l'Administrateur de convoquer cette session extraordinaire.

Résolution de l'Assemblée

Cette solution consisterait à faire adopter par l'Assemblée du Fonds de 1971 une résolution prévoyant que la Convention de 1971 portant création du Fonds cesserait d'être en vigueur lorsque certaines conditions seraient remplies, même si le nombre d'États contractants restants n'était pas inférieur à trois.

L'Administrateur a estimé que l'adoption d'une résolution par l'Assemblée constituerait un moyen juridiquement valable de mettre fin à la Convention de 1971 portant création du Fonds et d'établir les procédures nécessaires à la liquidation du Fonds de 1971. Il a toutefois jugé cette solution moins solide que celle consistant à adopter un protocole modifiant l'article 43.1. Quelques délégations ont douté de la capacité d'un organe (en l'occurrence, l'Assemblée) de mettre fin à un traité (la Convention de 1971 portant création du Fonds) en vertu duquel ledit organe avait été élu.

Saisine de la Cour internationale de justice

Le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, que la saisine de la Cour internationale de justice ne constituait pas une option viable pour le Fonds de 1971.

Amendement de l'article 43.1

Les débats ont porté essentiellement sur la possibilité d'adopter un protocole modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds de manière à permettre la fin de la convention avant que le nombre d'États Membres du Fonds ne soit inférieur à trois.

Normalement, un tel amendement n'aurait force obligatoire qu'à l'égard des États qui auraient déclaré expressément l'accepter. Or, vu les difficultés qu'entraînerait l'obligation d'accepter explicitement l'amendement, l'Administrateur avait estimé qu'il serait bon d'examiner si l'amendement qu'il est envisagé d'apporter à l'article 43.1 ne pourrait pas être mis en vigueur par le biais d'une procédure simplifiée en vertu de laquelle un État ne donnerait pas expressément son consentement à être lié par l'amendement mais le ferait sous la forme d'un assentiment tacite ou implicite, c'est-à-dire en ne formulant aucune objection à l'encontre de l'amendement pendant une certaine période de temps déterminée. Mais certains États ont fait valoir que du fait que la Convention de 1971 portant création du Fonds ne prévoyait pas de procédure d'amendement tacite, il n'était pas possible de procéder de la sorte.

Le Comité exécutif a décidé qu'il fallait présenter une demande au Secrétaire général de l'OMI pour inviter celui-ci à convoquer d'urgence une conférence diplomatique aux fins d'adopter un protocole modifiant l'article 43.1 de ladite Convention. Le Comité a établi un projet de Protocole contenant deux options, l'une fondée sur une procédure d'acceptation tacite et l'autre exigeant l'acceptation explicite de l'amendement par les États. En novembre 1999, l'Assemblée de l'OMI a accédé à la demande du Fonds de 1971; la Conférence diplomatique devrait se tenir en septembre 2000.

Liquidation du Fonds de 1971

La terminaison de la Convention de 1971 n'entraînerait pas la liquidation du Fonds de 1971. D'autres mesures devront être prises pour faire en sorte que le Fonds soit liquidé en bonne et due forme. Le Comité exécutif a fait un premier examen de la question et a chargé l'Administrateur de procéder à une étude plus approfondie.

7 ADMINISTRATION DES FIPOL

7.1 Secrétariat

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont un Secrétariat commun, lequel est dirigé par un Administrateur. Tout au long de 1999, le Secrétariat a continué à être confronté à une très lourde charge de travail. Le profond dévouement de tous les membres du personnel à leur tâche, leurs connaissances et leur savoir-faire sont de solides atouts pour les FIPOL et contribuent d'une manière cruciale à leur bonne marche.

Vu l'évolution du travail du Secrétariat, la nécessité d'administrer deux Fonds et la charge de travail imposée aux fonctionnaires, en 1998, on a confié à un consultant extérieur la mission de passer en revue les méthodes de travail du Secrétariat, dans un souci de veiller à ce que les FIPOL soient gérés de la façon la plus efficace et la plus rentable possible. À l'issue de cette mission, l'Assemblée a pris un certain nombre de mesures en 1998 pour mettre en place une nouvelle structure et de nouvelles méthodes de travail. Ces décisions ont été progressivement concrétisées tout au long des années 1998 et 1999.

Au nombre des décisions de l'Assemblée figurait notamment l'étoffement des effectifs du Secrétariat, d'où la nécessité pour les FIPOL de disposer de locaux plus spacieux. Le Secrétariat se trouve actuellement dans l'immeuble de l'Organisation maritime internationale à Londres. Or, l'OMI ne dispose malheureusement pas des locaux nécessaires, et le Secrétariat va devoir se réinstaller ailleurs. De nouveaux bureaux ont été trouvés dans le quartier de Victoria, non loin de l'OMI. Les FIPOL devraient déménager au printemps 2000.

Les FIPOL continuent de faire appel à des consultants extérieurs pour s'assurer des conseils d'ordre technique ou juridique. À diverses reprises, les FIPOL et l'assureur P & I concerné ont, ensemble, mis en place un bureau local des demandes d'indemnisation, et ce afin de traiter de manière plus efficace les demandes, qui sont fort nombreuses.

Les Assemblées ont rappelé l'importance qu'il y avait à renforcer les activités du Secrétariat dans le domaine des relations publiques. Dans cette optique, les FIPOL ont lancé en octobre 1999 un site web, que l'on peut consulter sur <http://www.iopcfund.org>.

Le Secrétariat a pris une série de mesures en 1999 pour veiller au passage informatique harmonieux à l'an 2000.

7.2 États financiers pour 1998

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1998 ont été approuvés par les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds à leurs sessions d'octobre 1999.

Comme les années précédentes, les comptes du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont été vérifiés par le Contrôleur et vérificateur général des comptes du Royaume-Uni. Le rapport de celui-ci sur les états financiers des deux organisations est reproduit intégralement à l'annexe III. Son opinion sur les deux séries de comptes figure aux annexes IV et XIV.

Un récapitulatif des états financiers pour cette période, dûment vérifiés, figure aux annexes V à XIII pour le Fonds de 1971 et aux annexes XV à XVIII pour le Fonds de 1992.

Des comptes distincts des recettes et des dépenses sont présentés pour le fonds général et pour chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation. Un fonds des grosses demandes d'indemnisation est constitué pour chaque sinistre au titre duquel le montant total payable par le Fonds de 1971 dépasse un million de droits de tirage spéciaux (DTS) (£850 000) et celui payable par le Fonds de 1992, 4 millions de DTS (£3,4 millions).

Fonds de 1971

Une somme de £1 972 491 a été remboursée aux contribuables à partir du fonds général en 1998, à la suite de la réduction du montant du fonds de roulement du Fonds de 1971, qui est passé de £10 millions à £5 millions. On a également remboursé un montant de £2,8 millions aux entreprises qui avaient contribué au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Senyo Maru*, lequel a été clos en 1998.

Des contributions annuelles ont été reçues pour les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Nakhodka* (£29,8 millions), le *Sea Prince* (£3,0 millions), le *Nissos Amorgos* (£2,0 millions) et l'*Osung N°3* (£2,0 millions). Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation durant cette période se sont élevées à quelque £30,8 millions. Quatre sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: le *Nakhodka*, le *Sea Prince*, le *Yuil N°1* et l'*Osung N°3*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 1998 figure à l'annexe XII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £307 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 22 sinistres.

Fonds de 1992

Les contributions annuelles, d'un montant de £5,9 millions, ont représenté la plus grosse part des recettes du fonds général en 1998. Des contributions s'élevant à £3,5 millions ont été mises en recouvrement pour le fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Osung N°3* durant cette période. Au 31 décembre 1998, le solde de ce fonds était d'environ £3,7 millions. Aucun appel de contributions n'a été fait pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*.

Il n'y a pas eu de dépense nette en 1998 au titre des demandes d'indemnisation.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 1998 figure à l'annexe XVII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £74 millions pour les demandes d'indemnisation nées de quatre sinistres.

7.3 États financiers pour 1999

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 1999 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps de 2000, puis ils seront présentés aux Assemblées respectives pour approbation à leurs sessions d'octobre 2000. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel des FIPOL pour 2000.

7.4 Placement des fonds

Politique de placement

Conformément au Règlement financier du Fonds de 1971 et à celui du Fonds de 1992, 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, l'Administrateur prend, selon les termes du Règlement financier, toutes les mesures nécessaires afin de conserver suffisamment d'avoirs liquides pour les opérations du Fonds respectif, d'éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et, d'une façon générale, d'obtenir un rendement raisonnable sur les placements de chaque Fonds. 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.

Organes consultatifs sur les placements

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont mis en place, pour chacune des organisations, un Organe consultatif sur les placements composé d'experts extérieurs dotés de connaissances spécifiques en matière de placement chargés de donner des conseils d'ordre général à l'Administrateur sur ces questions. Les deux organes sont composés des mêmes membres.

Fonds de 1971

En 1999, le Fonds de 1971 a effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier du Royaume-Uni. Au 31 décembre 1999, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £113 millions. Le portefeuille se compose des avoirs du Fonds de 1971 et d'un solde créditeur au titre du compte des contribuables.

Les intérêts perçus en 1999 sur les placements se sont élevés à £6.8 millions, sur un capital de £118 millions en moyenne.

Fonds de 1992

En 1999, le Fonds de 1992 a effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier du Royaume-Uni. Au 31 décembre 1999, le portefeuille des placements du Fonds de 1992 s'élevait au total à £57 millions. Le portefeuille se compose des avoirs du Fonds de 1992 et du Fonds de prévoyance du personnel.

Les intérêts perçus en 1999 sur les placements se sont élevés à £2 millions, sur un capital de £36 millions en moyenne.

8 CONTRIBUTIONS

8.1 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 pertinent, 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 par les gouvernements des États Membres au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contribuables. Elles sont versées directement aux FIPOL par chaque contribuable. Les gouvernements n'ont aucune responsabilité pour ces versements, à moins qu'ils ne l'aient volontairement assumée.

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

Lors des sessions des organes directeurs du Fonds de 1971 comme du Fonds de 1992 tenues en octobre 1999, les délégations ont estimé que la non-soumission de rapports sur les hydrocarbures par certains États Membres était une question très importante pour les autres États Membres, et en particulier pour les contribuables de ces États, car en l'absence de rapports sur les hydrocarbures, le Secrétariat ne peut établir de factures correspondant aux contributions à payer. Aux dates auxquelles ces sessions ont eu lieu, deux Membres du Fonds de 1992 et 32 Membres du Fonds de 1971 (soit plus des deux tiers) n'avaient pas soumis de rapport sur les hydrocarbures pour l'année 1998. En outre, 16 des retardataires du Fonds de 1971 accusaient un retard de trois à onze ans.

Les organes directeurs ont réitéré l'instruction selon laquelle au cas où un État ne soumettrait pas de rapport sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution, l'Administrateur devait prendre contact avec lui en mettant l'accent sur les inquiétudes exprimées par les organes directeurs à cet égard. L'Administrateur a également été chargé de faire savoir aux personnes compétentes des États intéressés que l'Assemblée passerait en revue, individuellement, le cas des États qui n'avaient pas soumis de rapport et qu'elle déciderait ensuite de la démarche à suivre à leur égard.

Contributions initiales et contributions annuelles

Le Fonds de 1971 perçoit des contributions initiales et des contributions annuelles. Le Fonds de 1992 ne perçoit que des contributions annuelles.

Les contributions initiales sont exigibles lorsqu'un État devient Membre du Fonds de 1971. La somme demandée aux contribuables est calculée sur la base d'un montant fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui ont été reçus pendant l'année précédant celle au cours de laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds est entrée en vigueur à l'égard de cet État. L'Assemblée a fixé ce montant à 0,04718 franc-or par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS), ce qui, au 31 décembre 1999, correspondait à £0,0026689.

Les contributions annuelles permettent à chaque organisation de faire face aux versements d'indemnités escomptés et aux frais administratifs estimés pour l'année à venir. Dans le cas du Fonds de 1971, elles servent également à financer la prise en charge financière du propriétaire du navire en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Systeme de facturation différée

En juin 1996, les Assemblées ont introduit pour les deux organisations un système de facturation différée en vertu duquel elles fixeraient le montant total des contributions à mettre en recouvrement pour une année civile donnée, mais pourraient décider que seul un montant inférieur qui serait spécifié devrait être facturé pour paiement au 1er février de l'année suivante (et, à partir de 2000, au 1er mars), le solde ou une partie de ce solde étant facturé plus tard dans l'année, si nécessaire.

8.2 Fonds de 1971: contributions annuelles de 1998

En octobre 1998, le Comité exécutif, agissant au nom de l'Assemblée, a décidé, pour 1998, de faire un appel de contributions annuelles au fonds général et à cinq fonds des grosses demandes d'indemnisation, d'un montant total de £26,7 millions. Il a été décidé que la totalité de la somme destinée au fonds général (£1,7 millions) et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* (£7,5 millions) serait exigible le 1er février 1999, tandis que la totalité des contributions à percevoir pour les sinistres du *Yuil N°1*, du *Sea Empress*, de l'*Osung N°3* et de l'*Evoikos* seraient différées. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie des montants des contributions différées pour paiement au cours du deuxième semestre de 1999.

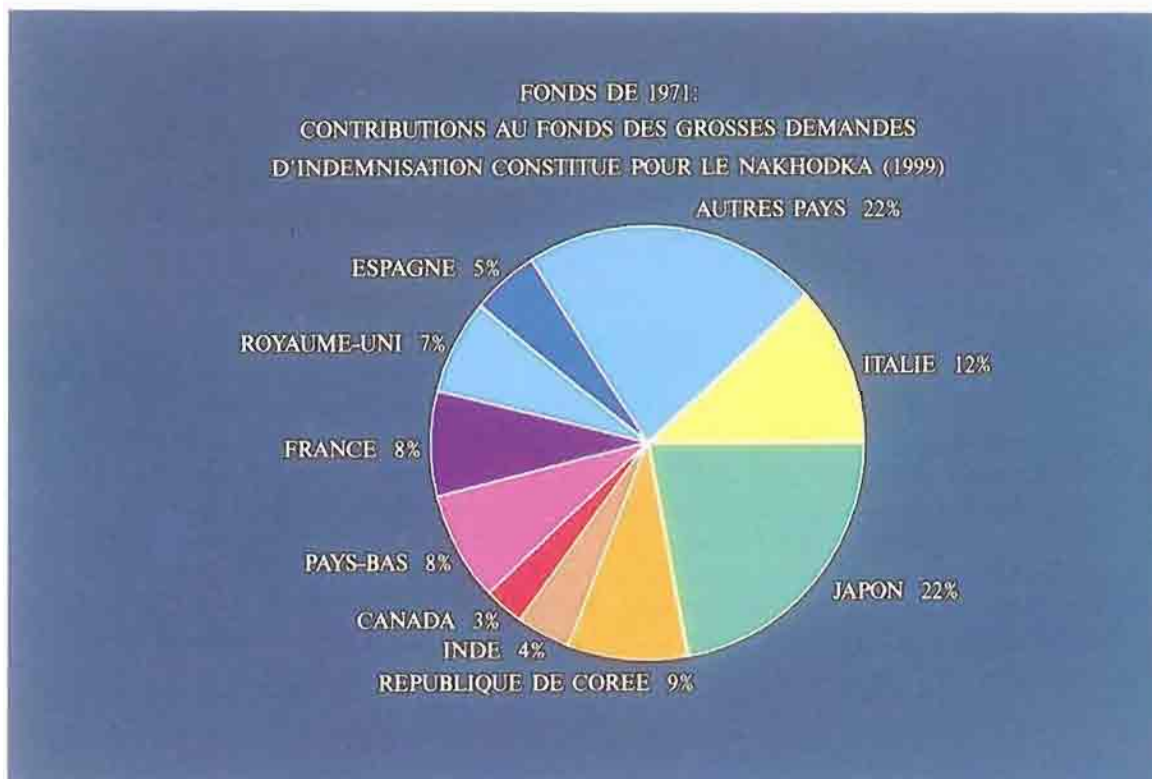
Lorsqu'il a fait le point de la situation en juin 1999, l'Administrateur a décidé de ne pas lever les contributions différées aux fonds des grosses demandes d'indemnisation mentionnés ci-dessus car il était possible d'effectuer les paiements nécessaires en utilisant les liquidités détenues par le Fonds de 1971. Les contribuables ont été notifiés de cette décision en juin 1999.

8.3 Fonds de 1971: contributions annuelles de 1999

En octobre 1999, le Comité exécutif, agissant au nom de l'Assemblée, a décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles au fonds général. En revanche, il a décidé de percevoir des contributions annuelles à trois fonds des grosses demandes d'indemnisation, pour un montant total de £8,3 millions. Il a été décidé que les contributions aux fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* (£1 million) et pour l'*Osung N°3* (£5,3 millions) seraient exigibles le 1er mars 2000, tandis que la levée au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Sea Empress* devait être intégralement différée. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie des montants des contributions différées pour paiement au cours du deuxième semestre de 2000.

Le Comité a décidé également que puisque toutes les demandes d'indemnisation et tous les frais afférents au sinistre du *Haven* avaient été honorés et que le montant demeurant dans ce fonds des grosses demandes d'indemnisation était jugé important, il convenait de rembourser la somme de £2,5 millions aux contribuables à ce fonds; le solde serait viré au fonds général. Le Comité a décidé que ce remboursement interviendrait le 1er mars 2000.

Les contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* ont été calculées en fonction du volume d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans les États qui étaient Membres du Fonds de 1971 à la date du sinistre, à savoir le 2 janvier 1997. Le diagramme ci-après ventile, par États Membres, les contributions dues à ce fonds en 1999.



8.4 Fonds de 1992: contributions annuelles de 1998

En octobre 1998, l'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement pour 1998 des contributions d'un montant total de £7,2 millions, exigibles le 1er février 1999.

L'Assemblée a décidé qu'il serait procédé à un appel de contributions de £41 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, au titre des contributions annuelles pour 1998, et que £30 millions de ce montant représentaient un renouvellement de la levée de contributions à ce fonds de grosses demandes d'indemnisation, qui avait été décidée par l'Assemblée en octobre 1997. L'Assemblée a également décidé que £21 millions devraient être exigibles au 1er février 1999, et que le prélèvement du reste des contributions (£20 millions) devait être différé.

L'Assemblée a décidé de percevoir £1,4 millions au fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Osung N°3*, au titre des contributions annuelles de 1998. Il a été décidé que cette levée serait différée dans sa totalité.

L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de mettre en recouvrement la totalité ou une partie des contributions pour paiement au cours du deuxième semestre de 1999. Conformément aux pouvoirs qui lui avaient été conférés, l'Administrateur a décidé en juin 1999 de facturer £9 millions à titre de prélèvement différé au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, exigible le 1er septembre 1999 et de ne faire aucun prélèvement au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Osung N°3*.

8.5 Fonds de 1992: contributions annuelles de 1999

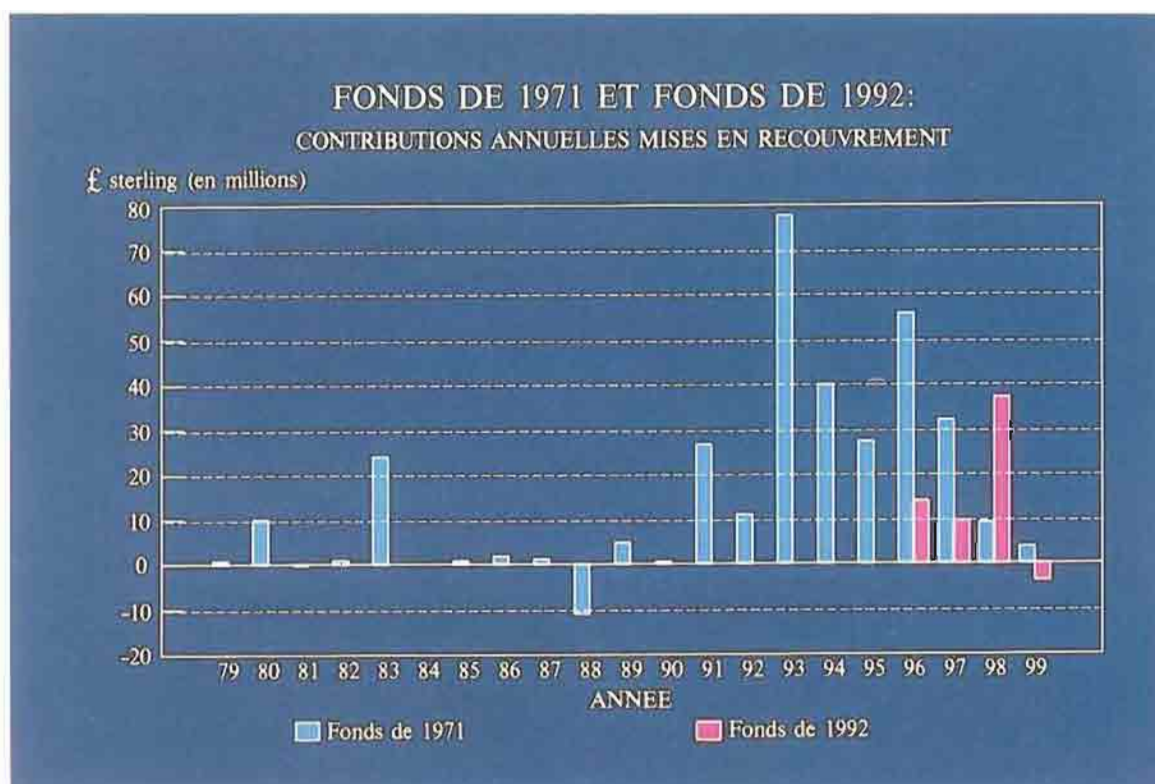
L'Assemblée a décidé de ne pas percevoir de contributions annuelles au fonds général pour 1999. En revanche, elle a décidé de percevoir des contributions annuelles pour 1999, d'un montant de £13 millions, au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*, dont la totalité serait différée. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de mettre en recouvrement la totalité ou une partie des contributions différées pour paiement au deuxième semestre de 2000.

L'Assemblée a décidé également que puisque toutes les demandes d'indemnisation et tous les frais afférents au sinistre de l'*Osung N°3* avaient été honorés et que le montant demeurant dans ce fonds des grosses demandes d'indemnisation était jugé important, il convenait de rembourser la somme de £3,7 millions aux contributeurs à ce fonds. Le solde serait viré au fonds général. L'Assemblée a décidé que ce remboursement interviendrait le 1er mars 2000.

8.6 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles d'une année sur l'autre

Le détail des contributions annuelles des Fonds de 1971 et de 1992 pour 1998 et 1999 figurent dans le tableau de la page 34.

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



Organisation	Année des contributions annuelles	Décision de l'organe directeur		Fonds général/Fonds des grosses demandes d'indemnisation		Montant total exigible	Année de réception des hydrocarbures	Montant à percevoir par tonne
						£		£
FONDS DE 1971	1998	octobre 1998	1er appel de contributions	Fonds général		1 700 000	1997	0.0024768
				<i>Nakhodka</i>	Japon	7 500 000	1996	0.0061171
			2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions				
	1999	octobre 1999	1er appel de contributions	<i>Nakhodka</i>	Japon	1 000 000	1996	0.0008178
				<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	5 300 000	1996	0.0043189
				<i>Crédit Haven</i>	Italie	-2 500 000	1990	-0.0026328
		2ème appel de contributions	<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	Maximum ^{<1>} 2 000 000	1995		
FONDS DE 1992	1998	octobre 1998	1er appel de contributions	Fonds général		7 200 000	1997	0.0081266
				<i>Nakhodka</i>	Japon	21 000 000	1996	0.0319418
				<i>Nakhodka</i>	Japon	9 000 000	1996	0.0134974
	1999	octobre 1999	1ère appel de contributions	Crédit <i>Osung N°3</i> provisoire	République de Corée/Japon	-3 700 000	1996	-0.0056367
				<i>Nakhodka</i>	Japon	Maximum ^{<1>} 13 000 000	1996	

<1> À facturer pour autant que cela soit nécessaire pour paiement au cours du deuxième semestre de 2000



Assemblée présidée par M. Coppolani
(photographie: John Ross)

S'agissant des contributions mises en recouvrement par le Fonds de 1971 au titre d'années précédentes, un montant de £1 609 000 restait impayé au 31 décembre 1999. Quant aux contributions mises en recouvrement par le Fonds de 1992 depuis 1996, au titre des années 1996 et 1997, un montant de £552 000 restait impayé au 31 décembre 1999.

En octobre 1999, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 se sont déclarés satisfaits de la situation concernant le paiement des contributions.

9 GROUPE DE TRAVAIL DU FONDS DE 1992 SUR L'INTERPRÉTATION DE LA DÉFINITION DU TERME 'NAVIRE' TELLE QUE FIGURANT DANS LES CONVENTIONS DE 1992

En octobre 1998, l'Assemblée du Fonds de 1992 a créé un Groupe de travail intersessions chargé d'examiner deux questions ayant trait à la définition du terme 'navire' telle qu'énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, à savoir:

- i) les circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire'; et
- ii) la question de savoir si et, dans l'affirmative, dans quelle mesure les Conventions de 1992 s'appliqueraient aux engins exploités au large, c'est-à-dire aux unités flottantes de stockage (FSU) et aux unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO).

La définition du terme 'navire' telle que donnée à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est la suivante:

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

Cette définition est reprise dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Le Groupe de travail s'est réuni les 26 et 27 avril 1999 sous la présidence de M. John Wren (Royaume-Uni).

9.1 Application des Conventions de 1992 aux engins exploités au large

En ce qui concerne l'application des Conventions de 1992 aux engins exploités au large, il a été noté que le Groupe de travail était parvenu aux conclusions suivantes:

- i) Un engin offshore devrait être considéré comme étant un 'navire' aux termes des Conventions de 1992 uniquement lorsqu'il transporte des hydrocarbures 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 il est normalement exploité.
- ii) Un engin offshore ne relèverait pas du champ d'application des Conventions de 1992 lorsqu'il quitte un gisement pétrolier pour des raisons liées à l'exploitation ou simplement pour cause d'intempéries.

Un certain nombre d'entreprises du secteur offshore avaient écrit à l'Administrateur pour lui manifester leur inquiétude quant à l'interprétation restrictive recommandée par le Groupe de travail. Il a été noté en outre que ces entreprises avaient jugé que rien, dans le texte de la Convention de 1992

sur la responsabilité civile, ne justifiait la moindre distinction entre engins offshore et pétroliers commerciaux.

Un certain nombre de délégations ont manifesté leur étonnement devant l'intervention tardive de certains membres du secteur offshore, étant donné que de larges consultations avaient eu lieu avant et pendant la tenue du Groupe de travail intersessions et du fait qu'aucun argument nouveau - juridique ou technique - n'était présenté. Ces délégations ont souligné que toute décision finale relative à l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins offshore relevait des tribunaux nationaux, mais qu'il était opportun que le Fonds de 1992 arrête une politique avant qu'un sinistre mettant en jeu un tel engin ne survienne dans un État Membre du Fonds de 1992. Elles ont donc estimé que l'Assemblée ne devrait pas reporter sa décision sur la question, tout en reconnaissant qu'il était toujours possible de revenir sur une telle décision au cas où de nouvelles informations surgiraient.

L'Assemblée a décidé de faire siennes les conclusions du Groupe de travail relatives à l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins exploités au large. Elle a souligné qu'en tout état de cause, la question de savoir si, dans un cas précis, les Conventions de 1992 s'appliquaient ou non serait tranchée en fonction des circonstances de l'espèce. Il a été noté que la question pourrait être examinée à nouveau si de nouvelles informations apparaissaient.

9.2 Application des Conventions de 1992 aux navires-citernes à l'état lège

Le Groupe de travail a formulé les conclusions ci-après s'agissant des circonstances dans lesquelles un navire-citerne à l'état lège relèverait de la définition du terme 'navire':

- i) le terme 'hydrocarbures' figurant dans la réserve émise à l'article I.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile désigne les hydrocarbures minéraux persistants, tels que définis à l'article I.5 de la Convention;
- ii) l'expression 'autres cargaisons' figurant dans la réserve est interprétée comme signifiant non seulement les cargaisons solides en vrac mais aussi les hydrocarbures non persistants;
- iii) en conséquence de quoi, la réserve de l'article I.1 devrait s'appliquer à tous les navires-citernes, et non seulement aux minéraliers-vraquiers-pétroliers (navires OBO);
- iv) l'expression 'tout voyage' devrait être interprétée d'une manière littérale et ne pas être limitée au premier voyage sur lest suivant le transport d'une cargaison d'hydrocarbures persistants;
- v) un navire-citerne ayant transporté une cargaison d'hydrocarbures persistants ne relèverait pas du champ d'application de la définition s'il était établi qu'il n'y avait pas à bord de résidus d'un tel transport; et
- vi) c'est normalement au propriétaire du navire qu'il incombe d'établir qu'il n'y a pas à bord de son navire de résidus d'une cargaison précédente d'hydrocarbures persistants.

Dans un document présenté à l'Assemblée, les délégations de l'Australie, du Canada, des Pays-Bas et du Royaume-Uni ont exprimé l'opinion suivante:

-
- i) un pétrolier spécialisé (c'est-à-dire un pétrolier capable de transporter des hydrocarbures et persistants et non persistants) est toujours un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; et
 - ii) la réserve émise dans la définition du terme 'navire' s'applique uniquement aux navires et engins capables de transporter des hydrocarbures, y compris des hydrocarbures non persistants, et d'autres cargaisons.

Plusieurs délégations ont dit être favorables à l'interprétation proposée par le Groupe de travail, alors que certaines autres n'étaient pas d'accord avec ces conclusions et ont souscrit aux points de vue émis dans le document présenté par les quatre délégations.

Une délégation a estimé que la question primordiale était celle de la définition du terme 'hydrocarbures' figurant dans la Convention, définition qui se limitait aux seuls 'hydrocarbures persistants', et a fait valoir que, juridiquement parlant, il ne serait pas possible d'élargir l'interprétation de la définition du terme 'navire' au-delà de celle proposée par le Groupe de travail.

D'autres délégations ont jugé qu'il était trop tôt pour que l'Assemblée prenne une décision, vu notamment le peu de temps disponible pour examiner le nouveau document, et qu'il convenait d'examiner la question plus avant.

L'Assemblée a chargé l'Administrateur de convoquer de nouveau le Groupe de travail pour une réunion d'une journée durant la session du Comité Exécutif du Fonds de 1992 qui se tiendrait en avril 2000, et a instamment prié toutes les délégations s'intéressant à la question de soumettre leurs documents bien avant la réunion pour permettre aux délégations d'étudier la question dans tous ses détails avant ladite réunion. L'Administrateur a été invité à examiner la question plus avant, et à mettre l'accent sur les ramifications de la proposition de l'Australie, du Canada, des Pays-Bas et du Royaume-Uni.

10 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

10.1 Aperçu général

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 1999

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 1999, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 94 événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève à ce jour à plus de £243 millions (US\$390 millions).

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 ci-après, pour lesquels toutes les demandes d'indemnisation de tiers ont été réglées.

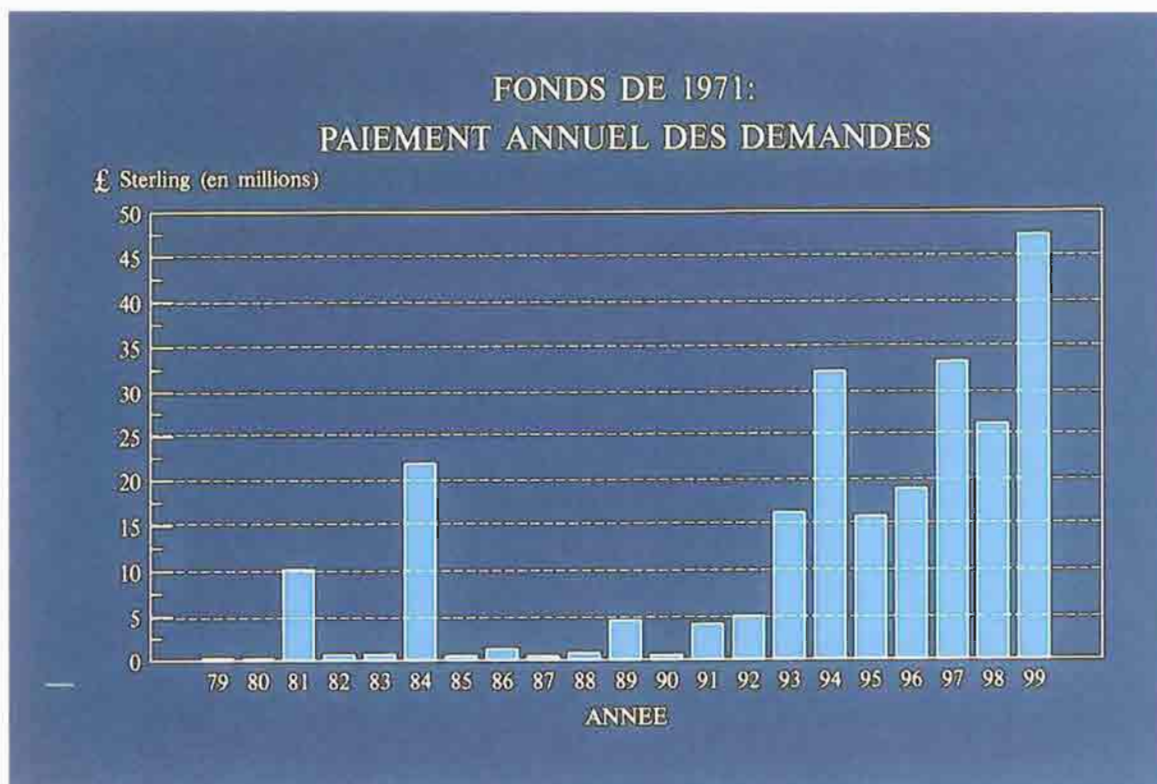
Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
<i>Antonio Gramsci</i>	Suède	1979	£9,2 millions
<i>Tanio</i>	France	1980	£18,7 millions
<i>Ondina</i>	République fédérale d'Allemagne	1982	£3,0 millions
<i>Thuntank 5</i>	Suède	1986	£2,4 millions
<i>Rio Orinoco</i>	Canada	1990	£6,2 millions
<i>Haven</i>	Italie	1991	£30,3 millions
<i>Taiko Maru</i>	Japon	1993	£7,2 millions
<i>Toyotaka Maru</i>	Japon	1994	£5,1 millions
<i>Senyo Maru</i>	Japon	1995	£2,3 millions

En outre, le Fonds de 1971 a versé des indemnités de plus de £2 millions au titre des sinistres ci-après, pour lesquels des demandes d'indemnisation de tiers sont toujours en suspens. Pour plusieurs des événements énumérés, tels que l'*Aegean Sea*, le *Braer*, le *Sea Prince* et le *Sea Empress*, des indemnités conséquentes ont également été versées par le propriétaire du navire ou son assureur.

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
<i>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£5,2 millions
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£40,6 millions
<i>Keumdong N°5</i>	République de Corée	1993	£10,0 millions
<i>Sea Prince</i>	République de Corée	1995	£10,6 millions
<i>Yuil N°1</i>	République de Corée	1995	£14,4 millions
<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	1996	£9,4 millions
<i>Nakhodka</i> ^{<1>}	Japon	1997	£43,3 millions
<i>Osung N°3</i>	République de Corée /Japon	1997	£6,9 millions

Comme on peut le constater dans le graphique ci-après, le montant annuel des demandes acquittées par le Fonds de 1971 a été nettement plus élevé ces sept dernières années qu'au cours de la période allant jusqu'à 1992.

^{<1>} En outre, le Fonds de 1992 a payé £4,9 millions.



L'annexe XXI du présent rapport contient un résumé 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 énumère également d'autres sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, mais pour lesquels il n'a finalement pas eu à faire de versements.

Au fil des ans, le montant des indemnités réclamées au Fonds de 1971 à la suite de déversements d'hydrocarbures a considérablement augmenté. Dans plusieurs affaires récentes, 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. Des demandes ont également été présentées qui, de l'avis du Fonds de 1971, ne relèvent pas du champ des dommages par pollution, tels qu'ils sont définis dans les Conventions. D'autres demandes encore, 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. Dans ces conditions, le Fonds de 1971 éprouve de plus en plus de difficultés à atteindre son objectif, qui est d'honorer rapidement les demandes jugées recevables.

Sinistres survenus en 1999 dans le cadre desquels le Fonds de 1971 a été amené à intervenir

Le Fonds de 1971 n'a reçu notification d'aucun sinistre survenu en 1999 susceptible de donner lieu à des demandes d'indemnisation.

Sinistres d'années antérieures non encore réglés par le Fonds de 1971

Au 31 décembre 1999, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour 18 sinistres intéressant le Fonds de 1971 qui étaient intervenus avant 1999. La situation à l'égard de certains de ces sinistres est résumée ci-dessous.

S'agissant du sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, décembre 1992), des demandes représentant au total environ £96 millions ont fait l'objet d'une action au pénal. Le Fonds de 1971 a versé environ £5,2 millions à titre d'indemnisation, et l'assureur P & I du propriétaire du navire, environ £3,2 millions. En juin 1997, la cour d'appel a confirmé la position adoptée par la juridiction pénale de première instance pour ce qui est de la responsabilité pénale et civile et des demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure pénale. Les tribunaux ont notamment estimé que les preuves fournies par la majorité des demandeurs n'étaient pas suffisantes pour justifier le montant des pertes subies, et ils ont renvoyé ces demandes en vue de leur quantification devant la procédure d'exécution du jugement de la cour d'appel. De nombreuses incertitudes subsistent quant au montant total des demandes avérées. En septembre 1999, le Gouvernement espagnol a présenté une étude menée par l'Instituto Español de Oceanografía, laquelle fait le bilan des pertes subies par les demandeurs dans les secteurs de la pêche et de la mariculture. Ce bilan fait actuellement l'objet de délibérations. Le Fonds de 1971 examine en ce moment les questions complexes que posent la répartition de la responsabilité et les moyens de recours, lesquelles ont été soulevées par le jugement de la cour d'appel sur la responsabilité civile des parties en cause, notamment la répartition de la responsabilité entre le Fonds de 1971 et l'État espagnol. Il semble qu'environ 60 demandeurs aient récemment entamé des poursuites portant sur des demandes d'indemnisation représentant un total de £85 millions, mais le Fonds de 1971 n'en a pas encore reçu notification. La question est de savoir si ces demandes sont ou non frappées de prescription, et des opinions juridiques sur ce point précis ont été échangées entre le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971, qui ont engagé par ailleurs des discussions sur divers autres points.

En ce qui concerne le sinistre du *Braer* (Royaume-Uni, janvier 1993), le Fonds de 1971 a versé environ £40,6 millions à titre d'indemnisation, tandis que l'assureur P & I du propriétaire du navire a payé quelque £4,3 millions. Des demandes s'élevant à £80 millions ont donné lieu à des poursuites judiciaires à Edimbourg. Le montant total des demandes présentées dépasse le maximum disponible 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 droits de tirage spéciaux (DTS) (£50,6 millions). Compte tenu de l'incertitude planant sur les demandes en instance, le Comité exécutif avait décidé, en octobre 1995, de suspendre tout nouveau paiement d'indemnités. Depuis lors, plusieurs demandes ont été retirées, tandis que d'autres ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable, de telle sorte que les demandes en instance devant les tribunaux s'élèvent à présent à £27,6 millions. D'autres demandes s'élevant à £5,7 millions ont été acceptées, mais n'ont pas encore été acquittées. En 1999, le tribunal a rendu des jugements importants concernant des demandes d'indemnisation au titre de pertes économiques pures subies dans le secteur de la pêche, que le Fonds de 1971 avait jugées irrecevables. Le tribunal a rejeté ces demandes au motif qu'il s'agissait de demandes pour une perte économique induite, qui étaient donc irrecevables. En octobre 1999, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à verser des paiements partiels aux demandeurs dont la demande avait été admise mais non acquittée, sous réserve que le montant total des demandes encore en souffrance devant les tribunaux et des demandes admises mais non acquittées soit inférieur à £20 millions.

Pour ce qui est du sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996), des demandes ont été approuvées à raison de £16,3 millions. L'assureur du propriétaire du navire a versé £6,9 millions et le Fonds de 1971 £9,4 millions. D'autres demandes sont en cours d'examen. Le propriétaire a entamé une action en limitation. Des poursuites pénales ont été engagées contre l'autorité portuaire

de Milford Haven. Celle-ci a plaidé coupable d'un des chefs d'accusation, mais il n'y a pas eu de procès. L'autorité portuaire a été condamnée à une amende de £4 millions. En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devait intenter une action récursoire dans le but de recouvrer les sommes qu'il avait versées à titre d'indemnités.

Le sinistre du *Nakhodka* (Japon, 1997) a été le premier événement dans le cadre duquel à la fois le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont été amenés à intervenir. Des demandes s'élevant au total à £213 millions ont été reçues. Ce montant dépasse le montant maximal disponible auprès des Fonds de 1971 et de 1992 (135 millions de DTS ou £115 millions), et en conséquence les versements des Fonds de 1971 et de 1992 sont actuellement limités à 60% des dommages subis par chaque demandeur. Au total, le Fonds de 1971 a versé £43,3 millions aux demandeurs, et le Fonds de 1992 £4,9 millions. Le propriétaire et son assureur ont effectué des versements pour un montant total de £940 000. Les rapports publiés par les autorités japonaises et russes sur les causes du sinistre ont été analysés par l'Administrateur, aidé de juristes et d'experts techniques. Le Comité exécutif a décidé que les FIPOL devaient s'opposer à toute tentative du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Les FIPOL ont engagé une action récursoire contre le propriétaire du navire, son assureur, la société mère du propriétaire et le registre maritime russe.

Des demandes d'indemnisation d'un montant total de £7,4 millions ont été présentées dans un cadre extra-judiciaire dans l'affaire du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997). Des demandes ont été réglées pour un montant de £3,6 millions et l'assureur du propriétaire du navire a intégralement acquitté les montants convenus. Des demandes représentant des sommes importantes, notamment une demande de £37 millions présentée par la République du Venezuela, une demande de £81 millions soumise par un syndicat de pêcheurs et une demande de £75 millions présentée par des entreprises de transformation du poisson, ont été déposées devant les tribunaux. D'autres demandes sont attendues.

Sinistres survenus en 1999 dans lesquels le Fonds de 1992 a été amené à intervenir

En 1999, le Fonds de 1992 a été amené à intervenir dans trois sinistres qui ont entraîné, ou risquent d'entraîner, des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992.

La péniche *Mary Anne*, qui transportait 711 tonnes de fuel-oil intermédiaire, a sombré à l'entrée de la baie de Manille (Philippines) le 22 juillet 1999. Des hydrocarbures, dont un certain volume a atteint le littoral, se sont écoulés de l'épave plusieurs jours durant. Il est peu probable que le montant total des demandes d'indemnisation dépasse le montant des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, soit £2,6 millions. L'assureur a toutefois fait savoir au Fonds de 1992 qu'il se penchait sur un certain nombre d'anomalies qui, si elles se confirmaient, pourraient signifier que le propriétaire du navire n'avait pas respecté la police d'assurance. On ne sait pas encore si le propriétaire du navire sera à même d'assumer les obligations financières qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le *Dolly*, immatriculé en Dominique, a coulé dans un port de la Martinique (France), le 5 novembre 1999 alors qu'il transportait environ 200 tonnes de bitume. Jusqu'à présent, aucun déversement ne s'est produit. On craint pour la pêche et la mariculture si du bitume venait à s'échapper de l'épave. Les autorités françaises envisagent actuellement les mesures qu'il conviendrait de prendre. Le Fonds de 1992 a réservé sa position quant à la question de savoir si la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait ou non à cet événement.

Le 12 décembre 1999, sous l'effet de la tempête, le navire-citerne *Erika*, transportant 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à quelque

50 kilomètres au large des côtes bretonnes (France). L'une et l'autre partie de l'épave ont sombré par une centaine de mètres de fond. On estime à 14 000 tonnes la quantité d'hydrocarbures qui se sont déversés, pour venir polluer plus de 400 kilomètres de côtes, et à peut-être 16 000 tonnes la quantité restant dans les deux parties de l'épave. On pense que ce sinistre donnera lieu à des demandes d'indemnisation représentant des sommes importantes, au titre tant des opérations de nettoyage et d'enlèvement des hydrocarbures que du préjudice subi dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme.

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

À la date du 31 décembre 1999, trois sinistres (un en Allemagne (1996), le *Nakhodka* (Japon, 1997) et le *Milad I* (Bahreïn, 1998)) qui étaient survenus avant 1999 ont donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992, ou pourraient le faire à l'avenir.

10.2 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître en 1999

Le présent rapport donne dans cette section des détails concernant les sinistres dont le Fonds de 1971 s'est occupé en 1999. Il retrace l'évolution des diverses affaires au cours de l'année 1999 et indique la position adoptée par le Fonds de 1971 à l'égard des demandes d'indemnisation. Il ne vise pas à rapporter en entier les débats du Comité exécutif.

Les montants des demandes ont été arrondis. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 30 décembre 1999, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le Fonds de 1971, pour lesquelles le taux de change utilisé est celui applicable à la date du paiement.

VISTABELLA

(Caraïbes, 7 mars 1991)

Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago et transportant environ 2 000 tonnes de fuel-oil lourd, a coulé par plus de 600 mètres de fond à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît ni la quantité d'hydrocarbures déversés par suite de cet événement, ni la quantité demeurant dans la barge.

La barge *Vistabella* n'était couverte par aucun Club P & I; elle 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 est estimé à FF2 354 000 (£223 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire ne sera vraisemblablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile sans être assuré de manière appropriée. 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.

Le Fonds de 1971 a versé des indemnités de FF8,1 millions (£986 500) au Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage. Un montant total d'environ £14 250 a été versé à des demandeurs privés de Saint-Barthélemy et des îles Vierges britanniques, et aux autorités des îles Vierges britanniques.

Le Gouvernement français a intenté une action en justice contre le propriétaire de la barge *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 retiré de la procédure.

Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a déclaré que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile n'était pas applicable, étant donné que le *Vistabella* battait le pavillon d'un État (Trinité-et-Tobago) qui n'était pas partie à cette Convention, et a donc appliqué le droit français. Le tribunal a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier. Le tribunal a déclaré qu'il n'était pas compétent pour examiner la demande récursoire du Fonds de 1971 pour les dommages causés dans les îles Vierges britanniques et lui a accordé le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français.

Le Fonds de 1971 a estimé que le jugement était erroné sur deux points. Tout d'abord, la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui fait partie de la législation française, s'appliquait en cas de dommages causés dans un État partie à cette convention, quel que soit l'État d'immatriculation du navire. Ensuite, les tribunaux français avaient compétence, en vertu de cette convention, pour examiner des demandes pour dommages causés dans un État partie quelconque (y compris les îles Vierges britanniques). Le Fonds de 1971 a néanmoins décidé de ne pas faire appel de ce jugement à propos de l'applicabilité de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, étant donné que ce jugement n'aurait guère valeur de précédent pour d'autres affaires et que le tribunal avait accordé au Fonds de 1971 le remboursement intégral du montant versé par celui-ci pour les dommages causés dans les territoires français; de plus, le Fonds de 1971 n'avait versé qu'un montant infime pour les dommages survenus à l'extérieur de ces territoires.

Le propriétaire du navire et l'assureur ont interjeté appel de cette décision.

La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Dans son jugement, qui portait principalement sur des questions de procédure, la cour a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre, du fait que le critère d'applicabilité était le lieu où avait été causé le dommage et non pas l'État du pavillon du navire concerné. La cour a également estimé que la Convention s'appliquait à l'action directe du Fonds de 1971 contre l'assureur et que ceci s'appliquait aussi à l'égard d'un assureur auprès duquel le propriétaire de la barge avait contracté une assurance sans y avoir été obligé, puisque la barge transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.

Le tribunal de première instance, qui a de nouveau été saisi, devra prendre une décision quant au fond de l'affaire pour ce qui concerne l'action directe engagée par le Fonds de 1971 contre l'assureur.

HAVEN

(Italie, 11 avril 1991)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Haven* (109 977 tjb) a pris feu et subi une série d'explosions le 11 avril 1991 alors qu'il était au mouillage à sept milles au large de Gênes. Le navire, qui transportait environ 144 000 tonnes de pétrole brut, s'est brisé en trois parties. Une vaste section du pont qui

s'était détachée de la structure principale a coulé à une profondeur d'environ 80 mètres. La section avant du navire s'est détachée et a coulé à une profondeur de quelque 500 mètres. La partie du navire encore à flot a été remorquée vers des eaux moins profondes où, après une nouvelle série d'explosions, elle a coulé le 14 avril par 90 mètres de fond à près de 1,5 milles de la côte.

On ne connaît pas la quantité d'hydrocarbures qui a brûlé lors de l'incendie, mais on estime que plus de 10 000 tonnes d'hydrocarbures intacts et partiellement consumés se sont déversés dans la mer. Une quantité notable d'hydrocarbures est arrivée sur la côte entre Gênes et Savonne. Des hydrocarbures ont dérivé vers l'ouest, se répandant sur les côtes de quatre départements français et de la Principauté de Monaco.

De vastes opérations de nettoyage ont été menées en Italie, en France et à Monaco.

Procédure en limitation de responsabilité

Une action en justice ayant été introduite contre le propriétaire du navire, le tribunal de première instance de Gênes a ouvert la procédure en limitation en mai 1991 et fixé le montant de limitation à Lit 23 950 220 000 (£7,7 millions), ce qui correspondait à 14 millions de DTS. L'assureur P & I du propriétaire du navire, à savoir la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, appelée le UK Club, a fourni une garantie bancaire d'un montant de Lit 24 002 millions. Le Fonds de 1971 s'est porté partie intervenante dans la procédure en limitation conformément à l'article 7.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le Fonds de 1971 a fait opposition à la décision du tribunal d'entamer la procédure en limitation, contestant le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le Gouvernement italien et d'autres demandeurs ont également fait opposition.

Un grand nombre de demandes ont été déposées contre le propriétaire du navire lors de la procédure en limitation.

Prescription

Il fallait déterminer si la majorité des demandes issues du sinistre du *Haven* étaient ou non frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971. Selon l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les demandes d'indemnisation formulées contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription trois ans après la date de survenance d'un dommage, à moins que les demandeurs n'aient pris certaines mesures juridiques. Dans l'affaire du *Haven*, le délai de trois ans a expiré le 11 avril 1994 ou peu de temps après cette date. Un demandeur peut échapper à la prescription en ce qui concerne le Fonds de 1971 en intentant une action en justice contre le Fonds ou en lui notifiant, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'introduction d'une action en justice contre le propriétaire du navire et/ou son assureur. Quelques demandeurs seulement ont satisfait aux dispositions de l'article 6.1 en adressant une notification au Fonds de 1971 conformément à l'article 7.6, à savoir l'État français, les communes françaises, la Principauté de Monaco, quelques demandeurs italiens, le propriétaire du navire et le UK Club.

L'Assemblée du Fonds de 1971 a estimé que les demandes n'ayant pas fait l'objet d'une notification formelle au Fonds de 1971 étaient frappées de prescription, conformément aux dispositions de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi le Fonds de 1971 a pris les mesures nécessaires pour préserver son droit d'invoquer la prescription à l'encontre des demandeurs qui ne lui ont pas notifié l'introduction d'une action contre le propriétaire du navire, ou qui n'ont pas engagé d'action contre le Fonds dans le délai prescrit de trois ans.

Demandes d'indemnisation

Près de 1 350 demandeurs italiens ont soumis des demandes au titre des opérations de nettoyage, de dommages aux biens et du manque à gagner. Ces demandes atteignaient un montant total d'environ Lit 765 000 millions (£244 millions), y compris la demande du Gouvernement italien portant sur les opérations de nettoyage, qui s'élève à Lit 261 000 millions (£84 millions).

Le Gouvernement italien a également présenté une demande relative aux dommages causés au milieu marin. Les éléments de cette demande, quantifiés par le demandeur, s'élèvent au total à Lit 883 435 millions (£284 millions) et portent sur la remise en état des phanérogames, ainsi que sur des dommages réparés grâce à la reconstitution naturelle des ressources (mer et atmosphère). La demande comporte en outre plusieurs éléments importants dont la quantification a été laissée au soin du tribunal, pour que celui-ci en décide selon les principes de l'équité: il s'agit notamment des conséquences de l'érosion des plages due aux dommages causés aux phanérogames et des dommages irréparables causés à la mer et à l'atmosphère. En outre, la région de la Ligurie, deux provinces et 14 municipalités ont inclus dans leurs demandes respectives des éléments relatifs aux dommages à l'environnement.

Liste des demandes établies ('stato passivo')

En avril 1996, le juge chargé de la procédure en limitation au tribunal de première instance de Gênes a prononcé un jugement sur les demandes d'indemnisation recevables ('stato passivo'). La liste des demandes recevables a été dressée dans le contexte de la procédure en limitation engagée par le propriétaire du navire et le UK Club.

Dans sa décision, le juge a fait valoir que la position du Fonds de 1971 concernant la prescription était manifestement non fondée car, à son avis, l'intervention du Fonds de 1971 dans la procédure en limitation en vertu de l'article 7.4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds avait le même effet qu'une notification envoyée en application de l'article 7.6.

Les demandes dont le quantum avait alors fait l'objet d'un accord entre les demandeurs et le propriétaire du navire/UK Club ont été admises à raison des montants convenus, ces montants n'ayant pas été contestés. Les demandes recevables dont la liste a été dressée par le juge s'élèvent au total à Lit 186 000 millions (£60 millions), plus les intérêts et un montant compensatoire au titre de l'inflation. Le juge a déclaré que les nombreuses demandes qui n'avaient pas été étayées par des pièces justificatives ne pouvaient être admises.

Pour ce qui concerne les dommages à l'environnement, le Fonds de 1971 n'a cessé de soutenir que les demandes portant sur des éléments non quantifiables n'étaient pas recevables. Dans son interprétation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'Assemblée du Fonds de 1971 a exclu les évaluations des indemnités au titre des dommages au milieu marin qui se fondaient sur une quantification abstraite de dommages calculés selon des modèles théoriques (Résolution N°3 du Fonds de 1971 adoptée par l'Assemblée en 1980). L'Assemblée a également estimé que des indemnités ne pouvaient être versées que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable. Le juge a déclaré que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds n'excluaient pas les demandes pour dommages à l'environnement. Il a déclaré que seul l'État italien était habilité à se faire indemniser au titre des dommages à l'environnement et que, par conséquent, les collectivités locales n'avaient pas droit à une telle indemnisation. Il a estimé que les dommages à l'environnement ne pouvaient pas être quantifiés sur la base d'une évaluation commerciale ou économique. Il les a calculés à raison d'une proportion (d'un tiers environ) (à savoir Lit 40 000 millions ou £13 millions) du coût des opérations de nettoyage. Le montant obtenu grâce à cette formule correspondrait, à son avis, aux dommages auxquels ces opérations n'avaient pas remédié.

Oppositions au 'stato passivo'

Le Fonds de 1971, le Gouvernement italien, un entrepreneur italien, le propriétaire du navire et le UK Club ont fait opposition à la décision du juge. Dans son opposition, le Fonds de 1971 a soutenu que le juge avait tort de rejeter la prescription comme moyen de défense. Le Fonds a également fait opposition en ce qui concerne plusieurs autres questions, notamment la demande relative aux dommages causés à l'environnement. L'État italien a fait opposition en ce qui concerne un certain nombre de points qui n'avaient pas été acceptés dans leur intégralité par le juge. L'État a notamment souhaité que l'indemnisation au titre des dommages à l'environnement soit portée de Lit 40 000 millions (£13 millions) (soit le montant octroyé par le juge) à Lit 883 435 millions (£284 millions).

Cette opposition devait être examinée par le tribunal de première instance, composé de trois juges. Il aurait peut-être fallu plusieurs années au tribunal pour rendre son jugement.

Méthode de conversion des francs-or

Les montants indiqués dans le texte initial de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds sont exprimés en francs-or (francs Poincaré). D'après la première de ces conventions, le montant en francs-or devrait être converti dans la monnaie nationale de l'État dans lequel le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation, suivant la valeur "officielle" de cette monnaie par rapport au franc à la date de la constitution du fonds de limitation. En 1976, des protocoles ont été adoptés en vue de modifier les deux Conventions. En vertu de ces protocoles, le franc-or en tant qu'unité monétaire a été remplacé par le droit de tirage spécial (DTS) du Fonds monétaire international (FMI). Le Protocole de 1976 relatif à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est entré en vigueur en 1981, tandis que le Protocole de 1976 relatif à la Convention de 1971 portant création du Fonds a pris effet en 1994, soit après le sinistre du *Haven*.

Lors de la procédure en limitation, un important point de droit a été soulevé au sujet de la méthode à suivre pour convertir en liras italiennes le montant maximal payable par le Fonds de 1971 (soit 900 millions de francs-or). Le Fonds de 1971 tenait pour acquis que la conversion devait se faire sur la base du DTS. Certains demandeurs ont toutefois soutenu que la conversion devait se faire sur la base du cours de l'or sur le marché libre, étant donné que l'or n'avait plus de valeur officielle et que le Protocole de 1976 relatif à la Convention portant création du Fonds, qui avait remplacé le franc-or par le DTS, n'était pas en vigueur.

Le principal argument invoqué par le Fonds de 1971 à l'appui de sa position était que l'adjectif 'officielle' dans la définition de l'unité de compte avait été délibérément inclus dans le texte initial de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile afin d'exclure l'utilisation du cours de l'or sur le marché libre. Le Fonds a appelé l'attention sur le fait que le juge avait fixé la limite de la responsabilité du propriétaire du navire en utilisant le DTS. L'unité de compte de la Convention de 1971 portant création du Fonds était définie par le biais d'un renvoi à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et, de l'avis du Fonds de 1971, il fallait considérer ce renvoi comme se reportant à la Convention sur la responsabilité civile, telle que modifiée par le Protocole de 1976. Le Fonds de 1971 a souligné que l'utilisation d'unités de compte différentes lors de l'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds entraînerait des résultats inacceptables, en particulier s'agissant du rapport entre la part de responsabilité assumée respectivement par le propriétaire du navire et par le Fonds de 1971, sur la base de l'article 5.1 de la Convention portant création du Fonds.

Le juge chargé de la procédure en limitation a conclu qu'il fallait calculer le montant maximal payable par le Fonds de 1971 en se fondant sur la valeur de l'or sur le marché libre, ce qui

donnait une somme de Lit 771 397 947 400 (£248 millions) (y compris le montant payé par le propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile), et non de Lit 102 643 800 000 (£33 millions), comme l'affirmait le Fonds de 1971, sur la base du DTS. Après l'opposition présentée par le Fonds de 1971, le tribunal de première instance, qui comptait trois juges, a confirmé la décision.

Le Fonds de 1971 a fait appel de ce jugement. Dans un jugement rendu en avril 1996, la cour d'appel de Gênes a confirmé que le montant maximal payable en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds devait être calculé sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre.

Le Fonds de 1971 a interjeté appel du jugement de la cour d'appel de Gênes devant la cour suprême de cassation.

Règlements conclus par le propriétaire du navire et le UK Club

À la suite de la publication du 'stato passivo' en avril 1996, le UK Club a accepté de verser directement à la région de la Ligurie, aux provinces de Gênes et de Savonne et aux 20 municipalités italiennes un paiement offert à titre gracieux, à savoir Lit 25 000 millions (£9,1 millions), en sus des montants admis dans le 'stato passivo'. Entre 1995 et 1997, le propriétaire du navire et le UK Club ont réglé et acquitté les demandes admises au titre du 'stato passivo', à l'exception de celle de l'État italien.

Paievements versés par le Fonds de 1971

Le Fonds de 1971 a versé Lit 1 582 millions (£666 000) à deux entreprises de nettoyage italiennes et FF10,7 millions (£1,4 millions) à des organismes publics français (autres que l'État français), des cautions bancaires dans les deux cas ayant été fournies pour protéger le Fonds de 1971 contre tout surpaiement.

Recherche d'une solution

Tout en étant convaincu de la validité juridique de la position du Fonds de 1971 à l'égard de la prescription, le Comité exécutif a reconnu, en octobre 1994, que les poursuites en cours en Italie suscitaient une certaine incertitude quant à l'issue finale de l'affaire. Motivé par cette raison et conscient du fait qu'il était souhaitable d'indemniser les victimes de dommages par pollution, le Comité a chargé l'Administrateur d'engager des négociations avec toutes les parties intéressées afin de parvenir à une solution globale pour toutes les demandes et questions en suspens. Le Comité a souligné qu'une telle solution devait notamment respecter les conditions suivantes:

- la couverture maximale prévue par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS;
- les demandes ne peuvent être recevables que si le demandeur a subi un préjudice économique quantifiable, et les demandes au titre d'un dommage au milieu marin en soi ne sont pas recevables.

L'Assemblée a entériné ces conditions.

Règlement global

En juin 1995, le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 ont fait une offre de règlement global, qui a fait l'objet des discussions tout au long des années 1996 et 1997 (voir Rapport annuel de 1997, pages 54 à 56).

En avril 1998, le Gouvernement italien a présenté un projet de loi au Parlement italien autorisant le Premier ministre à conclure un accord relatif à ce règlement avec le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971.

En avril 1998, l'Assemblée a autorisé l'Administrateur à signer un accord sur un règlement global dès que le projet de loi aurait été approuvé par le Parlement italien, à condition que cet accord remplisse les conditions afférentes à un tel règlement précédemment arrêtées par l'Assemblée. L'Administrateur a également été autorisé à verser les montants figurant dans le tableau au verso à l'État italien, à l'État français et à la Principauté de Monaco. L'Assemblée a aussi approuvé, dans le cadre d'un règlement global, le versement au UK Club de £2,5 millions au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire en application de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le projet de loi a été approuvé par le Parlement après avoir été amendé, et la loi en question a été promulguée par le Président de la République le 16 juillet 1998. Ensuite, le texte d'un accord pour un règlement global (accord tripartite) entre l'État italien, le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds de 1971 a été établi. Le Gouvernement italien a jugé opportun d'avoir confirmation du Consiglio di Stato que l'accord proposé était bien conforme aux dispositions de la loi promulguée. L'avis confirmant que l'accord était bien compatible à la loi a été rendu public en novembre 1998, mais il a fallu toutefois apporter quelques modifications à l'accord. Le projet d'accord a été révisé en décembre 1998 pour tenir compte de cet avis.

L'accord tripartite a été signé à Rome le 4 mars 1999.

Aux termes de l'accord tripartite, les parties s'engageaient à mettre un terme à toutes les procédures en cours devant les tribunaux italiens. S'agissant du Fonds de 1971, l'accord se fondait sur le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS. La somme à payer par le Fonds de 1971 ne se rapportait pas aux dommages à l'environnement. L'accord prévoyait que le propriétaire du navire/UK Club feraient un paiement à titre gracieux à l'État italien, sans pour autant admettre de responsabilité de la part de l'une ou de l'autre partie, et ce dans la mesure où le paiement excèderait le montant de limitation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Pour entrer en vigueur, l'accord tripartite devait d'abord être approuvé et enregistré par la cour des comptes (Corte dei Conti). Ce fut chose faite le 22 avril 1999.

Un accord distinct entre le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds de 1971 relatif à la prise en charge financière a lui aussi été signé à Rome le 4 mars 1999.

Les paiements effectués par le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds de 1971 l'ont été au moyen d'une lettre de crédit irrévocable au profit de l'État italien, émise par une banque à Gênes. La banque a été autorisée à débloquer les fonds lorsque l'État italien eut fait parvenir à la banque les pièces attestant que toutes les procédures en cause avaient été abandonnées.

Le renoncement aux actions en justice est intervenu le 19 mai 1999, à l'exception de l'abandon de l'appel formé devant la Cour de cassation, intervenu le 28 mai 1999.

Les fonds correspondant à la lettre de crédit ont été remis à l'État italien le 27 mai 1999.

Le Fonds de 1971 a versé FF12 580 724 (£1,3 millions) à l'État français le 17 juin 1999 et FF270 035 (£28 000) à la Principauté de Monaco le 22 juin 1999.

Le 7 mai 1999, le Fonds de 1971 a versé £2,5 millions au UK Club au titre de la prise en charge financière du propriétaire du navire.

Autres demandes d'indemnisation

D'autres demandes ont été soumises en 1997 par certains intérêts liés au secteur de la pêche de la province d'Imperia dans le cadre de la procédure en limitation. Aux termes de l'accord tripartite, le propriétaire du navire/UK Club se sont engagés à invoquer leurs propres moyens de défense et à assumer eux-mêmes les frais encourus, dégageant le Fonds de 1971 de toute responsabilité en cas d'issue défavorable de la procédure.

Dans une décision en date du 16 avril 1999, le juge chargé de la procédure en limitation a débouté ces demandeurs de leur action pour raisons de forme. Un des groupes de demandeurs s'est engagé à ne pas s'opposer à cette décision, tandis que les autres n'ont pas encore pris de décision à ce sujet.

Conséquences financières du règlement global

Pour le Fonds de 1971, le règlement global a les conséquences suivantes:

	Lit
Montant total disponible en vertu des Conventions de 1969 et de 1971, soit 60 millions de DTS, convertis au taux de change applicable à la date de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire.	102 643 800 000
<u>moins</u> montant de limitation du propriétaire du navire (14 millions de DTS)	<u>- 23 950 220 000</u>
	78 693 580 000
<u>moins</u> paiements versés par le Fonds de 1971 à deux entreprises italiennes	<u>- 1 582 341 690</u>
	77 111 238 310
<u>moins</u> paiements versés par le Fonds de 1971 à des organismes publics français autres que l'État français (FF10 659 469), convertis au taux de change en vigueur à la date d'achat des francs français (28.3.96)	<u>- 3 321 490 540</u>
	73 789 747 770
<u>moins</u> autres paiements en francs français versés par le Fonds de 1971 (convertis au taux de change en vigueur le 7.9.98, date d'achat des francs français)	
- à l'État français	FFr12 580 724
- à la Principauté de Monaco	<u>270 035</u>
	FFr12 850 759
	<u>3 787 118 677</u>
Solde que le Fonds de 1971 a versé à l'État italien	70 002 629 093
Paiement au UK Club (prise en charge financière du propriétaire du navire)	£2 500 000

Ainsi, le Fonds de 1971 a versé un montant total de Lit 78 693 580 000 (£26,4 millions) à titre d'indemnisation et £2,5 millions à titre de prise en charge financière du propriétaire du navire.



Haven – Le pétrolier en flammes
(photographie: Studio Ing Mattarelli)

Conformément à l'accord tripartite, le UK Club a versé à l'État italien la somme totale de Lit 47 597 370 907 (£16,5 millions). Cette somme comprend un montant à titre gracieux que l'on a versé sans admettre de responsabilité de la part des parties, et ce dans la mesure où le montant dépassait le solde de la responsabilité du propriétaire du navire aux termes de l'article V.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

L'État italien recevra donc un montant total de Lit 117 600 millions (£42,9 millions).

Action au pénal

Une action au pénal a été portée devant le tribunal de Gênes contre trois parties prenantes à la possession et à l'exploitation du *Haven*. Les accusés ont été acquittés par un verdict rendu en novembre 1997. Le procureur a fait appel de ce jugement, mais le recours n'a pas encore abouti.

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 restait pratiquement intacte. Les hydrocarbures restés dans la section arrière ont été récupérés par des

assistants travaillant à partir du littoral. La quantité déversée est inconnue, mais il semble que la majorité de la cargaison ait été consommée par l'incendie ou se soit dispersée en mer.

Les côtes s'étendant à l'est et au nord-est de La Corogne ont été contaminées en divers endroits, ainsi que l'estuaire abrité de la Ría de Ferrol. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

Traitement des demandes d'indemnisation

Les autorités espagnoles ont ouvert, à La Corogne, un bureau public qui donne aux demandeurs potentiels des renseignements sur la procédure à suivre pour présenter leurs demandes, et qui leur distribue les formulaires de demandes d'indemnisation fournis par le Fonds de 1971. Celui-ci, le propriétaire du navire et l'assureur P & I du propriétaire du navire (la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited, dite UK Club) ont ouvert à La Corogne un bureau conjoint des demandes d'indemnisation.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 1999, 1 277 demandes représentant au total Pts 24 809 millions (£93 millions) avaient été reçues par le bureau conjoint des demandes d'indemnisation. Des indemnités avaient été versées au titre de 838 demandes, à raison d'un montant total de Pts 1 712 millions (£8,4 millions), dont Pts 782 millions (£3,2 millions) avaient été payées par le UK Club et Pts 930 millions (£5,2 millions) par le Fonds de 1971.

Des demandes d'un montant total d'environ Pts 24 730 millions (£92 millions) ont aussi été présentées au tribunal pénal de première instance de La Corogne. Ces demandes correspondent dans une large mesure à celles soumises au bureau conjoint des demandes d'indemnisation.

Une soixantaine de sociétés et de particuliers, essentiellement dans le secteur de la mariculture, ont intenté des actions devant le tribunal civil de La Corogne contre le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. Ces demandeurs n'avaient pas intenté d'action au pénal, mais avaient indiqué à l'époque qu'ils intenteraient une action au civil par la suite. Ces demandes s'élèvent à Pts 22 000 millions (£82 millions). Ces actions n'ont pas encore été notifiées au Fonds de 1971.

Droit de limitation du propriétaire du navire

En 1992, le tribunal pénal a ordonné au propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation et en a fixé le montant à Pts 1 129 millions (£4,2 millions). Le fonds de limitation a été constitué au moyen d'une garantie bancaire fournie par le UK Club pour le montant fixé par le tribunal.

Niveau des paiements provisoires

Du fait de l'incertitude planant sur le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, le Fonds de 1971 avait décidé dans un premier temps de limiter les paiements à 25% des dommages avérés subis par chaque demandeur. Ce chiffre a été porté à 40% en octobre 1994.

Procédure pénale à La Corogne

Une procédure a été engagée devant le tribunal pénal de première instance de La Corogne contre le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne. Le tribunal a examiné non seulement les aspects de ce sinistre relevant du pénal, mais aussi les demandes d'indemnisation qui avaient été présentées devant le tribunal pénal contre le propriétaire du navire, le capitaine, le UK Club, le Fonds de 1971, le propriétaire de la cargaison qui se trouvait à bord de l'*Aegean Sea* et le pilote.

Dans un jugement rendu en avril 1996, le tribunal a estimé que le capitaine et le pilote étaient tous deux coupables de négligence criminelle. L'un et l'autre ont été condamnés à verser une amende de Pts 300 000 (£1 120). Le capitaine, le pilote et l'État espagnol ont fait appel de ce jugement, mais celui-ci a été confirmé en appel par décision du 18 juin 1997.

Partage des responsabilités et questions relatives au recours

Le tribunal pénal de première instance et la cour d'appel ont jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient tous deux directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50% chacun, d'indemniser les victimes du sinistre. Il a également considéré que le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre, et que cette responsabilité était conjointe et solidaire. Les tribunaux ont en outre déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'État espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

L'État espagnol et le Fonds de 1971 n'interprètent pas ces jugements de la même manière. En effet, le Gouvernement espagnol soutient que le UK Club et le Fonds de 1971 devraient payer le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (soit 60 millions de DTS) et que l'État espagnol ne verserait d'indemnité que si la somme totale des demandes établies dépassait ce montant. À l'inverse, le Fonds de 1971 prétend que le partage définitif des paiements entre les différentes parties jugées responsables devrait se faire à raison de 50% pour le UK Club et le Fonds de 1971 (dans les limites prévues par les Conventions) et de 50% pour l'État espagnol. Le propriétaire du navire et le UK Club souscrivent à l'interprétation du Fonds de 1971.

Le Gouvernement espagnol a présenté trois avis juridiques sur la répartition des responsabilités. Le premier, émanant du service juridique du Ministère des administrations publiques, appelle l'attention sur le fait que l'État a une responsabilité subsidiaire, par opposition à la responsabilité directe du UK Club et du Fonds de 1971. Dans cet avis, il est affirmé que le Club et le Fonds devraient donc répondre à chacune des demandes dans les limites de leur propre responsabilité telle qu'elle est établie dans les Conventions. En conclusion, l'avis indique que la responsabilité directe et la responsabilité subsidiaire représentent un premier et un second degré de responsabilité, ce qui impose une obligation sur ceux qui ont la responsabilité au premier degré, et fait que la victime peut obtenir l'exécution d'une décision contre ceux qui sont subsidiairement responsables uniquement lorsque la responsabilité directe a été épuisée. Le deuxième avis juridique, fourni par un cabinet de juristes espagnols, conclut également que les responsabilités respectives du UK Club et du Fonds de 1971, dans les limites établies en vertu des Conventions, l'emportent sur celle de l'État espagnol. Il est indiqué que la responsabilité de l'État espagnol est subsidiaire par rapport à celle du pilote, et limitée à 50% du montant total de l'indemnisation dont le pilote est redevable. Quant au troisième avis, rédigé par quatre professeurs de l'Universidad Carlos III de Madrid, il conclut lui aussi que la responsabilité du UK Club et du Fonds de 1971 l'emporte sur celle de l'État espagnol.

Le Fonds de 1971 a sollicité l'avis d'un ancien juge de la cour suprême espagnol sur l'interprétation des jugements, s'agissant de la répartition des responsabilités entre les parties en cause. Cet avis conclut que les demandeurs pouvaient demander l'exécution du jugement de la cour d'appel contre le UK Club et le Fonds de 1971 et, tant qu'ils n'ont pas été intégralement indemnisés, également à l'encontre du pilote et de l'État espagnol, ce dernier ayant une responsabilité subsidiaire par rapport à celle du pilote. L'avis indique qu'à eux deux, le UK Club et le Fonds de 1971 devaient assurer 50% de l'indemnisation, et l'État les autres 50%. L'avis juridique indique que le UK Club et le Fonds de 1971 peuvent intenter une action en recouvrement contre l'État au cas où ils auraient versé les 50% des dommages qui auraient dû être pris en charge par l'État espagnol. En conclusion,

la répartition définitive des indemnités entre les différentes parties jugées civilement responsables une fois que toutes les actions en recouvrement auront été menées à leur terme serait la suivante: l'assureur et le Fonds de 1971, 50% de l'indemnisation totale pour les dommages (dans les limites respectives instituées par les Conventions), et l'État, les 50% restants.

Le 12 juin 1998, le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont conclu un accord aux termes duquel le Gouvernement n'invoquerait pas la prescription comme moyen de défense au cas où les organes compétents du Fonds décidaient d'intenter une action en recours contre l'État afin de recouvrer 50% des montants des indemnités payées par le Fonds, à condition qu'une telle action soit entamée dans l'année qui suivrait la date de l'accord.

Le 9 juin 1999, l'Ambassadeur espagnol à Londres et l'Administrateur ont signé un nouvel accord, selon lequel l'État espagnol s'engageait à ne pas invoquer la prescription si l'action en recours contre l'État espagnol était intentée avant le 12 juin 2000. Dans une lettre adressée à l'Administrateur, l'Ambassadeur espagnol a affirmé que l'Espagne reconnaissait que l'accord était applicable à titre provisoire à compter de la date de la signature mais entrerait en vigueur lorsque l'Espagne informerait le Fonds de 1971 qu'il avait été satisfait à toutes les procédures requises en droit espagnol. Il était précisé que l'application provisoire de l'accord prendrait fin si l'Espagne informait le Fonds avant le 12 mai 2000 que toutes ces procédures avaient été respectées ou bien qu'elles ne le seraient pas. Il était en outre avancé dans cette même lettre que l'Espagne déciderait dans ce cas de ne pas invoquer la prescription si le Fonds intentait une action à l'encontre de l'Espagne dans les 30 jours suivant le 12 mai 2000 ou, le cas échéant, suivant la réception de cette information.

Décisions des tribunaux ayant trait aux demandes d'indemnisation

Si le demandeur n'a pas apporté les preuves du montant des préjudices subis, le calcul, en vertu du droit espagnol, peut être renvoyé à la procédure d'exécution du jugement. Dans ce cas, le tribunal est tenu de déterminer les critères à appliquer pour l'évaluation du quantum du préjudice subi. Dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, le tribunal pénal de première instance et la cour d'appel ont considéré que les éléments de preuve présentés par de nombreux demandeurs n'étaient pas suffisants pour justifier les pertes subies, et ils ont décidé que celles-ci devaient être quantifiées à l'occasion de la procédure d'exécution du jugement.

Le montant total des six demandes qui, de l'avis des tribunaux, étaient étayées par des preuves acceptables, se chiffrait à environ Pts 840 millions (£3,1 millions). Quatre de ces demandes se rapportaient aux opérations de nettoyage ou aux mesures de sauvegarde, et deux au secteur de la pêche. Toutes les autres demandes du secteur de la pêche ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement.

Pour plus de détails sur les jugements et les positions des parties lors des procédures judiciaires, se reporter au rapport annuel de 1997, pages 60 à 63.

Exécution du jugement de la cour d'appel

En droit espagnol, le jugement de la cour d'appel n'est pas susceptible d'appel; ce jugement-ci est donc définitif et exécutoire pour ce qui est des demandes pour lesquelles des montants spécifiques ont été alloués à titre d'indemnisation.

Le Fonds de 1971 a été notifié en septembre 1997 d'une décision prononcée par le juge chargé de l'exécution du jugement, condamnant le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote à une amende, conformément au jugement du tribunal de première instance, confirmé en appel. Par cette même décision judiciaire, les deux défendeurs directement responsables, c'est-à-dire le UK Club et le

Fonds de 1971, ont été condamnés à verser aux demandeurs les montants d'indemnisation accordés par le jugement, tel que modifié par la cour d'appel.

Bien que le caractère exécutoire des jugements prononcés par les tribunaux nationaux soit reconnu dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a estimé, à sa session d'octobre 1995, que, compte tenu des dispositions de l'article 8, la Convention prévoyait aussi qu'un jugement puisse être exécuté sous réserve de la décision prise par l'Assemblée ou le Comité exécutif en vertu de l'article 18.7 visant la répartition du montant total disponible à titre d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Étant donné que le montant total des demandes établies était très incertain s'agissant de nombreuses demandes couvertes par les jugements du tribunal de première instance et de la cour d'appel mais aussi de demandes susceptibles d'être présentées ultérieurement dans le cadre de la procédure civile, le Comité exécutif a décidé que les paiements destinés aux demandeurs auxquels un montant spécifique avait été alloué dans les jugements devaient se limiter à 40% des montants respectifs ainsi alloués. Le Comité a confirmé cette décision en octobre 1999.

Le UK Club a fait appel de la décision de septembre 1997, pour divers motifs. La cour d'appel a débouté le UK Club de son appel, au motif que le jugement rendu le 18 juin 1997 était définitif. Une fois que cette décision a été notifiée aux parties en cause dans la procédure d'appel, le juge procède à l'exécution du jugement à l'encontre des parties considérées responsables selon le jugement de la cour d'appel.

Le 5 octobre 1999, le tribunal chargé de la procédure d'exécution du jugement a notifié le Fonds de 1971 des conclusions écrites présentées par huit des dix groupes de demandeurs intéressés. Dans ces conclusions écrites, les demandeurs ont indiqué les preuves qu'ils avaient l'intention de présenter ultérieurement au tribunal pour étayer les préjudices subis et celles qu'ils ont demandés au tribunal de solliciter en leur nom. La cour d'appel a donné au Fonds de 1971 un délai de dix jours pour que celui-ci notifie le tribunal de tout élément de preuve qu'il avait l'intention d'invoquer durant l'exécution du jugement.

Le seul élément de preuve présenté avec les conclusions écrites consiste en deux rapports élaborés par un expert nommé par la cour concernant les pertes subies par deux grossistes de poisson et en un certificat délivré par le gouvernement de la région de Galice (Xunta de Galicia) indiquant le montant des pertes subies par les ramasseurs de coquillages touchés par le sinistre de l'*Aegean Sea*. Les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 procèdent actuellement à l'examen de ces pièces. Le Fonds de 1971 a demandé à la cour d'appel de suspendre la procédure étant donné que les preuves visées dans les conclusions écrites étaient incomplètes. Le 11 octobre 1999, le juge a décidé d'accorder trois mois de plus au Fonds pour présenter ses conclusions, à compter de la date à laquelle les demandeurs avaient soumis les éléments requis.

Détermination du montant maximal payable par le Fonds de 1971

Au cours de l'audience devant le tribunal pénal de première instance, plusieurs demandeurs ont soulevé la question de la méthode à appliquer pour convertir en pesetas espagnoles le montant maximal payable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui était exprimé en francs-or (francs Poincaré). Ces demandeurs soutenaient que le montant devait être converti sur la base de la valeur de l'or sur le marché libre, et non du droit de tirage spécial (DTS), étant donné que le Protocole de 1976 relatif à la Convention portant création du Fonds, qui avait remplacé le franc utilisé comme unité de compte par le DTS du Fonds monétaire international, n'était pas encore entré en vigueur à la date du sinistre de l'*Aegean Sea*.

À l'audience, le Fonds de 1971 a soutenu que la conversion devait se faire sur la base du DTS, invoquant essentiellement à cet effet les raisons avancées lors de la procédure en justice concernant l'affaire du *Haven* (voir la page 47).

Dans le jugement, le tribunal pénal de première instance a déclaré que, s'agissant du Fonds de 1971, la limite applicable était celle fixée à l'article 4 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, c'est-à-dire basée sur le DTS. La cour d'appel a indiqué que le montant maximal payable par le Fonds de 1971 s'élevait à 900 millions de francs Poincaré ou à 60 millions de DTS, montant qui devrait être converti dans la monnaie nationale à sa valeur officielle par rapport à une unité contenant 65,5 milligrammes d'or fin à 900/1000, ou sinon par rapport à la valeur de la monnaie relativement au DTS. La cour a déclaré que les demandeurs étaient habilités à choisir la méthode de conversion qu'ils jugeraient la plus favorable.

Le Comité exécutif a estimé qu'il serait difficile de faire appliquer le jugement de la cour d'appel si certains demandeurs décidaient de recevoir le montant maximal converti en pesetas sur la base du franc Poincaré, tandis que d'autres opteraient pour la conversion sur la base du DTS. Si les demandeurs choisissaient de recevoir le montant maximal converti en pesetas sur la base du franc Poincaré, la conversion devrait se faire en utilisant la dernière valeur officielle de l'or en Espagne, soit celle du 19 novembre 1967, étant donné qu'il n'existe plus désormais de valeur officielle de l'or. Si l'on convertit sur cette base 900 millions de francs-or en pesetas, on obtient Pts 4 179 105 000 (£15,6 millions). Par contre, si la conversion était basée sur la valeur du DTS à la date de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire, on obtiendrait Pts 9 513 473 400 (£35,6 millions).

Prescription

La question de la prescription est régie par l'article VIII de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour ce qui est du propriétaire du navire et de son assureur, et par l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds pour ce qui est du Fonds de 1971. Pour éviter que sa demande ne soit frappée de prescription, un demandeur doit ou bien intenter une action en justice contre le Fonds de 1971 avant l'expiration du délai de trois ans courant à compter de la date à laquelle les dommages sont survenus, ou bien notifier au Fonds de 1971, avant l'expiration de ce délai, qu'une action en réparation a été engagée à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur. Dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, ce délai a expiré à l'égard de la plupart des demandeurs le 3 décembre 1995, ou peu de temps après cette date.

Un certain nombre de demandeurs des secteurs de la pêche et de l'aquaculture avaient déposé des actions au pénal contre quatre personnes. Dans cette procédure, ils n'avaient pas soumis de demandes d'indemnisation, mais s'étaient seulement réservé le droit de demander réparation lors de poursuites ultérieures (c'est-à-dire de poursuites civiles qui seraient intentées ultérieurement après l'aboutissement de la procédure pénale) sans donner d'indication quant aux montants en jeu. Ces demandeurs n'avaient ni intenté d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans le délai prescrit, ni notifié au Fonds de 1971 une action en réparation contre le propriétaire du navire ou le UK Club. En décembre 1995, rappelant qu'il avait décidé précédemment que les strictes dispositions concernant la prescription dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds devaient s'appliquer dans chaque cas, le Comité exécutif a estimé que ces demandes devraient être considérées comme prescrites vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont échangé des avis juridiques sur cette question tout au long des années 1998 et 1999.

Les opinions présentées par le Gouvernement espagnol émanent du Service juridique du Ministère des administrations publiques, d'un cabinet de juristes espagnols et de quatre enseignants de l'Universidad Carlos III de Madrid. Selon ces avis, les actions intentées contre le Fonds de 1971 devant le tribunal civil ne sont pas frappées de prescription. La principale raison en est que, en droit espagnol, la procédure pénale a suspendu les délais de prescription et que par conséquent les délais de prescription de trois ans établis par les Conventions de 1969 et de 1971 doivent être calculés à compter de la date à laquelle le jugement définitif de la procédure pénale a été prononcé, c'est-à-dire le 18 juin 1997. L'avis des quatre professeurs indique que la traduction espagnole de l'expression "shall be extinguished" (s'éteignent) dans le texte anglais de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, utilise le terme 'prescribirán' (sont frappés de prescription), et que la même expression dans le texte anglais de la Convention de 1971 portant création du Fonds est traduite par le mot 'caducarán' (sont caducs). Il est estimé que, étant donné cette contradiction terminologique, il faut considérer que les deux conventions en cause prévoyaient des délais de prescription ('prescripción'). De l'avis de ces enseignants, la procédure pénale ayant eu pour effet d'interrompre le délai de prescription, ce délai n'a pas commencé. Selon eux, si ces délais n'ont pas été interrompus par la procédure pénale – alors qu'en fait ils l'ont bel et bien été - ils l'auront été par les contacts et les négociations qui ont eu lieu entre les demandeurs et le Bureau conjoint des demandes d'indemnisation et qui pouvaient être considérés comme une reconnaissance de dette.

Le Fonds de 1971 a demandé l'avis d'un ancien juge de la Cour suprême espagnole et celui de deux professeurs de droit, avocats en exercice. Pour eux, les demandes en question s'étaient éteintes et étaient donc frappées de prescription. Les deux professeurs ont précisé que les actions en indemnisation visées dans la disposition relative à la prescription étaient des actions individuelles et qu'elles devaient être engagées dans les trois ans suivant la date où le dommage s'est produit. De leur avis, les dispositions relatives à la prescription sont des dispositions de fond et ne concernent pas seulement la forme. Or, le fond l'emporte sur la forme. Le juge et les deux juristes ont fait valoir qu'en vertu de la Constitution espagnole, comme de la jurisprudence de la Cour suprême espagnole, les traités internationaux l'emportent sur le droit interne espagnol et que, à ce titre, le différend devait être résolu conformément aux dispositions des Conventions. Ils estiment qu'il y a prescription pour les demandeurs qui se sont seulement réservé le droit de réclamer des indemnités dans le cadre de futures procédures (c'est-à-dire des procédures civiles engagées ultérieurement à l'issue des procédures pénales), car le fait de réserver le droit de remettre une action à plus tard ne peut être considéré comme une action individuelle au sens de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Vu les différents points de vue exprimés, le Comité exécutif, en octobre 1999, a souscrit au point de vue de l'Administrateur, selon lequel les questions relatives à la prescription, qui sont fort complexes, devraient être examinées plus avant avec le Gouvernement espagnol, et il a chargé l'Administrateur de poursuivre ces discussions.

Prêts accordés aux demandeurs

En juin 1997, le Comité exécutif a été informé de la décision du Gouvernement espagnol de fournir une facilité de crédit de Pts 10 000 millions (£37 millions) aux entreprises d'aquaculture, et de Pts 2 500 millions (£9,3 millions) aux ramasseurs de coquillages et aux pêcheurs. Cette facilité de crédit a été instituée par l'intermédiaire d'une banque d'État espagnole. En octobre 1998, le Comité a été informé que le Gouvernement espagnol avait décidé de porter le plafond de ce crédit à Pts 22 500 millions (£84 millions).

Recherche d'un mécanisme à même de faciliter la résolution des questions en suspens

En février 1998, le Comité exécutif a jugé qu'il était nécessaire de trouver un mécanisme qui permette de faciliter la recherche d'une solution aux problèmes encore en suspens, de sorte que les demandeurs puissent être indemnisés dans les meilleurs délais, et ce dans le respect des principes fondamentaux des Conventions et des critères de recevabilité des demandes tels qu'ils sont établis par l'Assemblée et le Comité exécutif, s'agissant notamment de l'obligation faite au demandeur de produire des preuves pour justifier les préjudices subis. À cette fin, et compte tenu de ces principes, un groupe consultatif composé de représentants de six délégations au Comité exécutif a été constitué pour aider l'Administrateur dans sa recherche de solutions.

Sur l'initiative de l'Administrateur, plusieurs rencontres ont eu lieu à Madrid avec des représentants du Gouvernement espagnol, lors desquelles un échange de vues constructif a eu lieu sur les principaux problèmes qui entravaient les progrès.

En septembre 1999, le Gouvernement espagnol a présenté au Fonds de 1971 une étude effectuée par l'Instituto Español de Oceanografía (IEO) dans laquelle sont évaluées les pertes subies par les pêcheurs et les ramasseurs de coquillages ainsi que par les demandeurs du secteur de la mariculture. Une abondante documentation a été soumise sur les pertes subies par les entreprises de ce secteur. L'Institut océanographique avait estimé que le montant des pertes subies par les pêcheurs et les ramasseurs de coquillages se situait entre Pts 4 110 millions (£15 millions) et Pts 4 731 millions (£18 millions), et que le montant des pertes subies par le secteur de la mariculture s'élevait à Pts 8 329 millions (£31 millions).

En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devait faire porter ses efforts sur l'examen de la documentation présentée par le Gouvernement espagnol à l'appui des demandes des secteurs de la pêche et de l'aquaculture, de la répartition des responsabilités entre l'État espagnol et le propriétaire du navire/UK Club/Fonds de 1971 et de la question juridique relative à la prescription. Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre ses pourparlers avec le Gouvernement espagnol en vue de parvenir à un accord global qui réglerait toutes les questions en suspens. Il a été noté qu'il faudrait qu'un tel accord inclue toutes les parties en jeu, y compris le propriétaire du navire et le UK Club.

Une réunion a eu lieu à Madrid en décembre 1999 pour un premier bilan de l'évaluation technique donnée dans le rapport de l'Institut. Le Fonds de 1971 a ultérieurement présenté ses observations par écrit. De nouvelles rencontres devaient se tenir au début d'année 2000.

Suspension éventuelle de la procédure

Les parties en jeu ont tenu des pourparlers en vue d'une éventuelle suspension de la procédure en justice, et ce en vue de faciliter les négociations entre le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971.

En avril 1999, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à se mettre d'accord avec les demandeurs pour demander aux tribunaux de suspendre la procédure en justice, sous réserve que l'Administrateur, après consultation de l'avocat du Fonds de 1971, estime qu'une telle suspension ne préjuge en rien de la position du Fonds de 1971. Les demandeurs et le Fonds de 1971 ne sont parvenus à aucun accord sur ce point.



Session de l'Assemblée
(photographie: John Ross)

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 s'est finalement fracturé, 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'exclusion 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 et de mollusques et crustacés en provenance de cette zone. L'interdiction a été levée par étapes pour diverses espèces, à l'exception des moules et des homards de Norvège, pour lesquels l'interdiction reste en vigueur.

Demandes réglées à l'amiable

Au 31 décembre 1999, environ 2 000 demandes d'indemnisation avaient été acquittées, en tout ou en partie, pour un montant total d'environ £44,9 millions. Sur ce montant, le Fonds de 1971 a versé environ £40,6 millions et l'assureur P & I du propriétaire du navire (Assuranceforeningen Skuld, appelée le Skuld Club) a versé environ £4,3 millions. De plus, des demandes s'élevant à £5,7 millions ont été acceptées comme étant recevables, mais elles n'ont pas encore été honorées.

Procédures devant les tribunaux

Bilan général

Les demandes contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 5 janvier 1996 ou peu de temps après. À cette date, environ 270 demandeurs avaient porté leur action, en appel, devant le tribunal de session d'Edimbourg à l'encontre du propriétaire du navire, du Skuld Club et du Fonds de 1971. Le montant total des demandes s'élevait à près de £80 millions.

À la fin de 1999, un certain nombre de demandes avaient été retirées de la procédure judiciaire. Des demandes en instance devant le tribunal ont été réglées pour un montant total de £4,3 millions. Les 101 demandes qui restent dans la procédure judiciaire s'élèvent à £27,6 millions.

Les actions en justice portent essentiellement sur des demandes d'indemnisation au titre de la baisse des cours du saumon, du manque à gagner dans le secteur de la pêche et de la transformation du poisson, des dommages corporels et des dommages causés à des toits en amiante-ciment. La majorité des demandes ont été rejetées par le Fonds de 1971 sur la base des décisions prises par le Comité exécutif, ou bien parce que les demandeurs n'avaient pas présenté suffisamment de preuves pour les étayer. Certains demandeurs, par exemple le le Gouvernement du Royaume-Uni et plusieurs pêcheurs, ont entamé des actions en justice afin de préserver leur droit de poursuivre les négociations dans le but de parvenir à un règlement à l'amiable.

La plupart des demandeurs n'ont pas fourni dans leur action initiale suffisamment de détails sur les pertes alléguées pour permettre au Fonds de 1971 d'évaluer la validité de leurs demandes.

Fournisseur de smolts

En 1994, le Comité exécutif a examiné une demande présentée par Landcatch Ltd (ci-après dénommé 'Landcatch') pour un montant de £2,6 millions, plus les intérêts. Landcatch fournissait des smolts à des salmoniculteurs des îles Shetland à partir de son installation située en Écosse continentale, à quelque 500 kilomètres des îles Shetland. La demande concernait des préjudices prétendument subis du fait que le sinistre du *Braer* avait interrompu l'empoissonnement normal des smolts dans les eaux des îles Shetland. Le Comité a rejeté cette demande comme ne répondant pas aux critères de recevabilité des demandes d'indemnisation.

Landcatch a porté devant le tribunal de session d'Edimbourg sa demande contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. La principale question de fond invoquée par Landcatch était que les lois applicables du Royaume-Uni, à savoir la United Kingdom Merchant Shipping (Oil Pollution) Act de 1971 et la Merchant Shipping Act de 1974, qui ont donné effet respectivement à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, imposaient une responsabilité absolue d'une durée indéterminée au titre de tout préjudice causé par une contamination (l'argument 'si seulement...').

Pour les arguments avancés par les parties au procès, voir les pages 68 et 69 du rapport annuel de 1997.

Dans une décision rendue en novembre 1997, le tribunal a admis le point de vue du propriétaire du navire, du Skuld Club et du Fonds de 1971 selon lequel, si les dispositions légales prévoyaient bien la responsabilité en cas de préjudice économique pur, rien n'indiquait dans ces dispositions que les limites concernant la réparation du préjudice économique prévues dans le droit commun devaient être déplacées. La cour a déclaré que l'argument principal de Landcatch élargirait la portée des responsabilités légales en l'espèce au-delà de toute limite raisonnable et de toute limite que le Parlement aurait pu envisager. De plus, bien que le Fonds de 1971 ait été établi aux fins d'indemniser intégralement les victimes, sa responsabilité était néanmoins limitée. La cour a déclaré

que l'on pouvait en déduire que le Fonds se devait d'indemniser les demandeurs proches et non les demandeurs éloignés. Pour conclure, la cour a jugé que la responsabilité en cas de préjudice économique pur pouvait être interprétée de manière satisfaisante comme signifiant une responsabilité en cas d'une telle perte si celle-ci est directement causée par une contamination, conformément aux principes établis de la législation écossaise.

Landcatch a fait appel du jugement auprès de la Inner House du tribunal de session (cour d'appel). Cet appel a été entendu en janvier et mars 1999.

L'argument principal de Landcatch en appel a été de faire valoir que les principes de causalité tels que prévus dans la common law ne pouvaient s'appliquer, que la loi sur la marine marchande ne limitait en rien la responsabilité du propriétaire du navire et qu'il suffisait donc que Landcatch établisse que si le sinistre ne s'était pas produit, Landcatch n'aurait pas subi le préjudice qu'il avait subi (l'argument 'si seulement...'). L'entreprise a également soutenu que la cour devrait tenir compte de la pratique établie du Fonds de 1971 et parvenir à une interprétation compatible avec les critères de recevabilité d'une demande. Landcatch a enfin soutenu que ses relations avec la salmoniculture des Shetland étaient tellement étroites que l'entreprise serait obligatoirement touchée par le déversement.

La cour d'appel a réfuté ces arguments à l'unanimité, estimant qu'en admettant l'argument 'si seulement...', on déchaînerait une suite sans fin de demandes d'indemnisation pour lesquelles la relation de cause à effet serait encore plus ténue. La cour a fait valoir que la loi sur la marine marchande ne portait pas sur les demandes secondaires ou induites. L'un des trois juges a soutenu qu'en acceptant cet argument, on modifiait sensiblement le droit - au Royaume-Uni, certes, mais aussi dans bon nombre d'autres États contractants. La cour a jugé inopportun de s'inspirer des critères et décisions du Fonds pour interpréter la législation du Royaume-Uni. Enfin, la cour a rejeté l'argument de Landcatch selon lequel la proximité des liens entre cette entreprise et l'économie des Shetland donnait droit à l'entreprise de recouvrer les préjudices économiques induits qu'elle avait subis.

Landcatch aurait pu déposer un recours auprès de la Chambre des Lords, mais ne s'est pas prévalu de cette possibilité.

Demandes d'indemnisation au titre des préjudices subis du fait de la baisse des cours du saumon

Plusieurs salmoniculteurs ont soutenu que les cours du saumon d'élevage des îles Shetland vendu en dehors de la zone d'exclusion avaient baissé durant une période d'au moins 30 mois du fait du sinistre, et ont demandé une indemnisation pour les pertes encourues du fait de cette baisse des cours. Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont conclu, sur la base des conseils prodigués par leurs experts, qu'il y avait eu une baisse des cours du saumon des îles Shetland pendant six mois à la suite du sinistre du *Braer*, et le Fonds - avec l'accord du propriétaire du navire et du Skuld Club - a versé pour cette raison des indemnités à plusieurs demandeurs, pour un montant total de £311 600, mais une demande d'indemnisation supplémentaire portant sur les mois suivants a été rejetée.

D'autres demandes relevant de cette catégorie, d'un montant de £11,3 millions, ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux.

Une demande d'indemnisation relative aux cours du saumon a fait l'objet d'une audience sur le principe de sa recevabilité en novembre 1998. Le demandeur a affirmé que la cour était dans l'erreur lorsqu'elle avait pris sa décision concernant la demande de Landcatch, à savoir lorsqu'elle

avait décidé que les demandes concernant les pertes économiques induites n'étaient pas recevables. Le demandeur a identifié quatre facteurs qui, selon lui, distinguaient la demande au titre de la baisse des cours du saumon de celle de Landcatch, à savoir que les exploitations du demandeur étaient très proches de la zone d'exclusion, que son activité relevait de l'aquaculture, qu'il se trouvait sur le même marché que les éleveurs situés dans la zone d'exclusion, et que le saumon des Shetland était un produit reconnu, porteur d'une identité spécifique sur ce marché.

Le propriétaire du navire et le Skuld Club ont soutenu que la demande était irrecevable, puisque l'éleveur n'avait pas subi de préjudice causé par la contamination. Ils ont affirmé que le demandeur n'avait subi qu'une perte économique induite, et ils ont invoqué le jugement que la cour avait prononcé dans l'affaire Landcatch. Le Fonds de 1971, partie intervenante dans la procédure, n'a pas fait de déclaration au sujet de la question générale de la recevabilité de cette demande, puisqu'il avait déjà versé au demandeur à titre préliminaire des indemnités pour les pertes subies au cours des six mois postérieurs au sinistre.

Dans un jugement rendu en décembre 1998, la cour a estimé que les facteurs invoqués par le demandeur ne suffisaient pas à établir une distinction entre cette affaire et celle de Landcatch. La cour a souligné qu'il s'agissait seulement d'un cas où des dommages causés aux biens d'autrui avaient entraîné une perte économique pour le demandeur. La cour a estimé que la demande présentée par le salmoniculteur n'était rien d'autre qu'une demande d'indemnisation au titre d'une perte économique induite, semblable à celle de Landcatch, laquelle avait été rejetée par la cour dans un jugement précédent. Le fait que le Fonds de 1971 ait procédé à des versements préliminaires en faveur du demandeur était sans rapport avec cette question. En conséquence, le salmoniculteur a été débouté de sa demande.

Le demandeur a fait appel de ce jugement, mais a indiqué, il y a peu de temps, qu'il allait retirer son action en recours.

Demande d'indemnisation présentée par P & O Scottish Ferries Ltd

En 1995, le Comité exécutif a examiné une demande déposée par P & O Scottish Ferries Ltd au titre du manque à gagner subi par le service de transbordement d'Aberdeen aux îles Shetland, du fait de la diminution du nombre des touristes se rendant dans les îles Shetland et de la réduction du volume de fret. P & O Scottish Ferries Ltd, dont le siège est à Aberdeen, est le seul opérateur de transbordeurs pour passagers entre les îles Shetland et le continent (Aberdeen).

Le Comité a été d'avis que le critère de rapport direct n'avait pas été rempli. Il n'existait notamment pas de rapport suffisamment direct entre l'activité du demandeur et la contamination. On a aussi estimé que l'entreprise du demandeur ne faisait pas partie intégrante de l'activité économique des îles Shetland. C'est pourquoi cette demande a été rejetée.

La société a intenté une action contre le propriétaire du navire et le Skuld Club, et l'a notifiée au Fonds de 1971, demandant des indemnités se chiffrant à £900 000, par la suite réduites à £680 000. La société a soutenu que la cour avait eu tort dans sa décision concernant l'affaire Landcatch, lorsqu'elle avait jugé que les demandes au titre de pertes économiques induites n'étaient pas recevables. La société affirmait de surcroît que son cas était différent de l'affaire Landcatch et des demandes concernant les préjudices subis du fait de la baisse des cours du saumon, parce qu'il y avait entre la société et la contamination un rapport direct suffisant pour établir une responsabilité. Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971, quant à eux, soutenaient que cette affaire portait bien sur des pertes économiques induites, que les préjudices mentionnés dans la demande étaient trop éloignés, et que par conséquent le demandeur devait être débouté de son action.

Dans un jugement prononcé le 7 janvier 1999, le tribunal de session a accepté les arguments du propriétaire du navire, du Skuld Club et du Fonds de 1971 et a débouté le demandeur. Il a notamment estimé que les préjudices subis n'étaient pas une conséquence directe du déversement d'hydrocarbures mais seulement une conséquence indirecte de la mauvaise publicité faite à l'image des îles Shetland comme source de production de poisson et de dérivés du poisson et comme destination de vacances, cette publicité négative provenant elle-même de la contamination de biens appartenant à des tiers.

L'entreprise a fait appel de la décision du tribunal de session mais a fait savoir qu'elle allait retirer son action en recours.

Demandes d'indemnisation présentées par des entreprises de transformation du poisson

Des indemnités ont été versées à 17 entreprises de transformation du poisson et de services connexes à hauteur de £3,2 millions, principalement au titre des pertes encourues du fait que les entreprises avaient été privées de poisson en provenance de la zone d'exclusion.

Six demandes présentées par des entreprises de transformation du poisson, d'un montant total de £7,7 millions, font l'objet d'une action en justice. Les demandes concernent l'indemnisation du préjudice subi du fait d'une diminution des activités de transformation de certains types de poissons et de coquillages entre 1993 et 1995

Début décembre 1998, un représentant du Fonds de 1971 et plusieurs demandeurs, accompagnés de leurs avocats et experts, se sont réunis pour déterminer si l'ensemble de ces derniers détenait d'autres éléments de preuve pour étayer les demandes, de sorte que le Fonds puisse revoir ses évaluations. Les demandeurs, accompagnés de leurs conseillers, ont fait savoir qu'ils détenaient effectivement d'autres éléments, mais que jusqu'à présent ils n'avaient présenté qu'un minimum de renseignements, étant donné que la préparation de toutes ces preuves prenait beaucoup de temps. Ils ont affirmé que cette préparation ne serait pas achevée avant l'audience du tribunal, ni avant la décision judiciaire relative à la recevabilité des demandes.

Une audience sur la recevabilité était prévue devant le tribunal de session pour le mois de mai 1999 mais, à la demande des demandeurs, elle a été reportée en attendant que Landcatch ne décide d'intenter ou non un recours devant la Chambre des Lords. Cette audience est désormais prévue pour juin 2000.

Acquéreur de smolts

En 1995, le Comité exécutif a examiné une demande émanant de la société Shetland Sea Farms Ltd, inscrite dans les îles Shetland, à propos d'un contrat pour l'achat de smolts à une société associée implantée en Écosse continentale. Les smolts avaient finalement été vendus à la moitié de leur prix d'achat à une autre société du même groupe. Le Comité exécutif a reconnu que la demande était recevable dans son principe, mais a estimé qu'il fallait tenir dûment compte de tout avantage dont pourraient profiter les autres sociétés du même groupe. Comme les tentatives de parvenir à un règlement à l'amiable ont échoué, la société a engagé des poursuites contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971.

La société Shetland Sea Farms Ltd a demandé réparation à hauteur de £2 millions pour les préjudices subis lors de la revente des smolts et pour le manque à gagner sur la vente des saumons qui auraient été élevés à partir des smolts. Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont affirmé que la société ne pouvait pas, en droit, obtenir réparation au titre à la fois des préjudices subis du fait de la vente d'un produit fini (le saumon) et du coût de la matière première (les smolts) nécessaire à la réalisation du produit fini.

En septembre 1998, la cour a rejeté l'argument présenté par le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. Elle a jugé que cette affaire ne pouvait pas être résolue uniquement en tant que point de droit, et que des éléments de preuve devaient être fournis pour déterminer si la société avait droit à une indemnisation et, dans l'affirmative, pour quel montant. À la suite d'un examen détaillé du jugement, le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont décidé de ne pas faire appel de la décision de la cour. Cette demande sera examinée lors d'une audience sur les faits en septembre 2000.

Effets nocifs sur la santé

Un demandeur a intenté une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 pour un montant de £250 000, prétendant en effet avoir souffert des effets du stress, de l'anxiété et de la dépression du fait des dommages causés par la pollution du bétail, des champs et des récoltes appartenant à une société de personnes dont il était l'un des associés. Lors d'une audience préliminaire sur la question de la recevabilité, le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont fait valoir que le stress et la dépression ne constituaient pas des préjudices causés par la contamination, ni par la pollution aux termes des dispositions légales qui incorporent la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds dans le droit interne. Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont reconnu que le préjudice au sens de cette législation pouvait inclure des dommages corporels.

La cour a jugé que, sans avoir entendu de preuves quant aux faits, il lui était impossible de décider si des symptômes psychologiques causés par la contamination du bétail, des champs et des récoltes dont le demandeur avait la responsabilité dans le cadre de cette société, relevaient des dispositions de la loi.

Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette décision en faisant valoir que les demandes d'indemnisation concernant les effets du stress, de l'anxiété et de la dépression, ou tout autre symptôme de nature psychologique, ne relevaient pas des dommages causés par la contamination telle qu'elle est définie dans les dispositions susmentionnées. Ils ont aussi avancé que les demandes présentées au titre des préjudices psychologiques qu'aurait subis le demandeur pour avoir assisté à la contamination des biens, ne présentaient pas de lien de cause à effet suffisamment étroit pour constituer un dommage dû à la contamination ou à la pollution aux termes des dispositions légales. L'appel était prévu pour le mois de juin 1999, mais, au mois de mai 1999, le demandeur a fait savoir au Fonds de 1971 qu'il souhaitait abandonner l'action. L'appel n'a donc pas eu lieu et les poursuites ont cessé.

Action en justice intentée par une entreprise de commercialisation de poisson

En octobre 1998, une entreprise de commercialisation de poisson a intenté des poursuites contre le Fonds de 1971 pour demander un jugement déclaratoire sur deux points. Ce demandeur voulait une déclaration affirmant que le Fonds de 1971 n'était pas habilité à prendre en compte certains versements effectués avant l'établissement de la responsabilité de la part du propriétaire du navire et de son assureur, lors du calcul de la limite supérieure de la responsabilité du Fonds. Il voulait également que la responsabilité du Fonds de 1971 soit calculée en fonction non pas au droit de tirage spécial, mais de la valeur de l'or sur le marché libre.

Une audience a eu lieu en décembre 1998, à laquelle le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont demandé que cette action ne soit pas examinée tant que la recevabilité de cette demande d'indemnisation n'avait pas été établie. La cour a accédé à cette requête.

Demandes présentées au titre de dommages matériels

Des demandes ont été présentées au titre de dommages subis par les tuiles en amiante-ciment et les tôles ondulées utilisées pour la toiture de maisons et de bâtiments agricoles, lesquels, selon les demandeurs, ont été causés par la pollution.

Une enquête minutieuse a été menée par des ingénieurs-conseils engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club, qui ont conclu que l'analyse des caractéristiques physiques des matériaux n'avait rien révélé d'incompatible avec l'âge des toits, l'intensité de leur exposition aux intempéries, ou la qualité de leur construction et de leur entretien. Selon les ingénieurs consultés, les analyses physiques et microstructurelles n'ont permis de déceler aucun élément tendant à prouver que les hydrocarbures provenant du *Braer* avaient contribué à la dégradation des matériaux examinés. Ils ont déclaré que les analyses chimiques et les examens pétrographiques n'avaient rien révélé qui prouve que les hydrocarbures aient pénétré dans ces matériaux ou causé une quelconque dégradation. Se fondant sur ces conclusions, le Fonds de 1971 a rejeté la demande relative aux toits d'amiante-ciment.

Quatre-vingt-quatre demandes de cette catégorie, d'un montant total de £8 millions, ont fait l'objet de poursuites judiciaires, bien que par la suite, 34 demandes représentant en tout £5,1 millions aient été retirées. Aucune preuve technique satisfaisante n'a été présentée pour étayer ces demandes qui, à l'origine, reposaient sur l'hypothèse d'un dommage imputable aux hydrocarbures. Toutefois, l'expert des demandeurs part maintenant de l'hypothèse que c'est le composant actif présent dans les dispersants utilisés pour traiter les hydrocarbures qui est la cause du dommage. Pour les experts du Fonds de 1971, le rapport de l'expert des demandeurs n'apporte aucune preuve concluante en ce sens.

Lors d'une audience de quatre semaines, tenue en juin 1999, des éléments de preuve ont été présentés devant le tribunal de session à l'appui de cinq demandes introduites au titre de dommages à des biens, comme représentant une zone géographique étendue et une grande diversité de types de matériaux de toiture.

Les demandeurs ont décrit divers problèmes associés à leurs toitures qui n'avaient pas été observés avant le sinistre: ardoises gondolées et toits en tôles ondulées gondolés, fissurés et fragilisés. Selon les experts, la cause pourrait en avoir été le dispersant chimique répandu sur les nappes de pétrole, rabattu par le vent au sol puis sur les toits des maisons et des bâtiments des demandeurs. Le Fonds de 1971 a admis qu'il se pouvait que du dispersant ait été rabattu par le vent au sol mais seulement en très petite quantité et sur une zone géographique restreinte par rapport aux 110 tonnes de dispersant répandu. Des experts engagés par le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont déclaré que seules d'infimes quantités de dispersant avaient atteint le sol et qu'il n'était nullement établi scientifiquement que les dispersants utilisés pour tenter de fragmenter les hydrocarbures déversés puissent causer des dommages à des toitures en amiante-ciment.

En fin d'audience, le tribunal a indiqué qu'il souhaitait recevoir des déclarations écrites des avocats des parties sur les questions soulevées dans le cadre de la présentation des preuves. Après réception de ces demandes, une audience a eu lieu en décembre 1999. L'ultime audience est prévue pour janvier 2000.

Droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité

En septembre 1997, la cour d'appel écossaise a jugé que le Skuld Club avait le droit de limiter sa responsabilité à concurrence de 5 790 052,50 DTS (£4,9 millions). Elle n'a pas encore examiné la question de savoir si le propriétaire du navire était habilité à limiter sa responsabilité.

Le Comité exécutif a décidé en 1996 que le Fonds de 1971 ne devait pas contester le droit de limitation du propriétaire du navire, ni intenter d'action en justice à son encontre, ou à l'encontre de qui que ce soit en vue de recouvrer les montants versés par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation.

Suspension des paiements

En octobre 1995, le Comité exécutif a pris note du montant total des demandes déposées à cette date et a noté qu'un certain nombre de demandeurs avaient l'intention d'introduire une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. Le Comité a décidé de suspendre tout nouveau paiement d'indemnisation jusqu'à ce qu'il ait réexaminé la question de savoir si le montant total des demandes établies dépasserait le montant maximal disponible 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. La suspension des paiements reste en vigueur.

Le montant total des indemnités disponibles 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, ce qui, converti au taux en vigueur le 25 septembre 1997 (date de l'établissement du fonds de limitation du propriétaire), correspond à £50 609 280.

À ce jour, le montant total des indemnités versées est de £44 959 834, le Fonds de 1971 ayant versé £40 640 278 et le Skuld Club £4 319 556. Le montant disponible pour les demandes restantes s'élève donc à £5,6 millions. Comme mentionné plus haut, des demandes s'élevant au total à £5,7 millions ont été approuvées mais n'ont pas été honorées.

Les demandes en instance devant le tribunal se chiffrent au total à £27,6 millions.

À la session du Comité exécutif d'octobre 1999, la délégation du Royaume-Uni a rappelé au Comité que de nombreuses demandes avaient été approuvées depuis la suspension des paiements et que certaines d'entre elles n'avaient toujours pas été réglées quelque quatre ans plus tard. Cette délégation a déclaré que lorsque les incertitudes entourant les demandes qui avaient fait l'objet d'une procédure en justice auraient été levées et que l'on pourrait chiffrer le montant total des risques auxquels le Fonds de 1971 était exposé, il faudrait procéder à un paiement partiel des demandes approuvées.

Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à effectuer des paiements partiels aux demandeurs dont les demandes avaient été approuvées mais n'avaient pas été acquittées, et ce dans la mesure où les demandes en suspens dans le cadre de la procédure en justice ainsi que les demandes qui avaient été approuvées mais non acquittées seraient inférieures à £20 millions. Le Comité a, en outre, décidé que la proportion des montants approuvés qui serait versée devrait être fixée par l'Administrateur sur la base du montant total de toutes les demandes en suspens.

KEUMDONG N°5

(République de Corée, 27 septembre 1993)

Le sinistre

La barge coréenne *Keumdong N°5* (481 tjb) est entrée en collision avec un autre navire près de Yosu sur la côte sud de la République de Corée. À la suite de l'abordage, une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes s'est échappée du *Keumdong N°5*. Les hydrocarbures se sont rapidement répandus sur une vaste zone en raison de puissants courants de marée, et ils ont principalement touché la côte nord-ouest de l'île de Namhae.

La police maritime coréenne a procédé à des opérations de nettoyage en mer avec ses propres embarcations, ainsi qu'avec des navires appartenant à une autorité portuaire et des navires de pêche. Pour le nettoyage du littoral, des entreprises de nettoyage ont été engagées et plus de 4 000 villageois, policiers et militaires ont participé aux opérations.

Demandes d'indemnisation

Des demandes concernant le coût des opérations de nettoyage ont été réglées à raison d'un montant global de Won 5 600 millions (£2,5 millions) et ont été acquittées par l'assureur P & I, la Standard Steamship Owners' Protection and Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club), en septembre 1994. Le montant total versé par l'assureur, soit Won 77 millions (£53 000), dépasse nettement le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5*. Le Fonds de 1971 a avancé à l'assureur une somme totale de US\$6 millions (£4 millions) au titre de ces demandes subrogées.

Le sinistre a nui aux activités de pêche et d'aquaculture de la région. La Kwang Yang Bay Oil Pollution Accident Compensation Federation, qui représente 11 coopératives de pêcheurs regroupant environ 6 000 membres, a présenté des demandes d'indemnisation dont le montant total se chiffrait à Won 93 132 millions (£51 millions).

Entre juillet 1995 et septembre 1996, des accords ont été conclus pour la plupart des demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation. Les montants approuvés représentent au total Won 6 163 millions (£4,2 millions), alors que les demandes s'élevaient au total à Won 48 047 millions (£24 millions). Les montants approuvés ont été intégralement versés.

Actions en justice

Demandes d'indemnisation présentées par la coopérative de pêcheurs de Yosu

La coopérative de pêcheurs de Yosu s'est retirée de la Kwang Yang Bay Federation et a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 en mai 1996. Des demandes d'un montant total de Won 17 162 millions (£39,4 millions) ont été portées devant les tribunaux au titre de dommages subis par des lieux de pêche communs. En outre, des demandes ont été présentées individuellement par plus de 900 membres de cette coopérative (propriétaires de bateaux de pêche, titulaires de permis de pêche au filet fixe, exploitants d'installations piscicoles). Ces demandes s'élevaient au total à Won 1 641 millions (£900 000).

Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Standard Club ont évalué à Won 810 millions (£440 000) les préjudices qui auraient été subis par l'ensemble des demandeurs de la coopérative de Yosu. Les experts ont estimé que la productivité présumée des lieux de pêche communs était exagérée et ne correspondait pas aux registres officiels et aux observations sur place, et que la période d'interruption des activités était beaucoup plus courte que ne le prétendaient les demandeurs. Le manque à gagner avancé par les exploitants de bateaux de pêche et de filets fixes a été jugé trop élevé, au vu de l'analyse des renseignements fournis par les demandeurs au sujet de leurs activités habituelles de pêche; de surcroît, certaines demandes concernaient des préjudices subis à l'extérieur de la zone touchée par les hydrocarbures. Les propriétaires d'installations piscicoles n'ont pas fourni de preuves établissant que les préjudices présumés avaient été causés par le déversement d'hydrocarbures.

Une audience de conciliation s'est tenue devant le tribunal en octobre 1998 pour examiner les demandes individuelles se rapportant aux bateaux de pêche. Le Fonds de 1971 a expliqué les méthodes utilisées par ses experts pour déterminer le manque à gagner correspondant aux bateaux de pêche de différentes tailles dans les différents secteurs de la pêche. Les demandeurs ont contesté les méthodes d'évaluation utilisées par le Fonds de 1971.

Au début du mois de décembre 1998, le tribunal a prononcé une décision de conciliation obligatoire. Le tribunal a admis la plus grande partie des arguments du Fonds de 1971, mais a décidé que les indemnités des demandeurs dont les bateaux de pêche n'étaient pas immatriculés et qui n'étaient pas munis d'un permis devaient être calculées de la même façon que celles des demandeurs immatriculés et détenteurs d'un permis. Bien que le tribunal n'ait pas pleinement motivé sa décision, il a déclaré que les recettes provenant d'activités proscrites ne constituaient pas nécessairement des recettes illégales ne pouvant donner lieu à indemnisation. Le tribunal a déclaré qu'en se prononçant sur la recevabilité des demandes, il devait tenir compte, dans chaque cas d'espèce, de la raison d'être initiale de la loi en question, du degré du tort du demandeur et du degré d'illégalité de l'acte. De l'avis du tribunal, les recettes de pêcheurs sans permis ne semblaient pas constituer, dans ce cas précis, un revenu illicite. Le tribunal a accordé aux demandeurs sans permis la somme de Won 65 millions (£35 600).

La position adoptée par le tribunal dans sa décision de conciliation ne concorde pas avec la politique du Fonds de 1971, à savoir que les demandes au titre du manque à gagner présentées par des pêcheurs sans permis valide seraient irrecevables. Le Fonds de 1971 a donc fait opposition à cette décision.

Dans le jugement qu'il a prononcé en janvier 1999, le tribunal a considéré que les demandeurs avaient subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mais il a rejeté le calcul du manque à gagner effectué par les demandeurs en raison de l'absence d'informations sur les revenus individuels des pêcheurs, du caractère peu fiable des preuves présentées, du manque de crédibilité d'une partie du témoignage présenté par le président de la coopérative de pêche de Yosu et de l'absence d'un lien de cause à effet direct entre le sinistre et le manque à gagner allégué.

Lorsqu'il a déterminé le montant des dommages, le tribunal a accordé une indemnisation, au titre à la fois du manque à gagner et du *pretium doloris* en ce qui concernait les lieux de pêche communs et les élevages en zones intertidales, au titre du seul manque à gagner pour ce qui était des navires de pêche, et au titre du seul *pretium doloris* pour les élevages en cages, un aquarium à terre et une alevinière à terre.

Pour ce qui est des lieux de pêche communs et des élevages en zones intertidales, le tribunal a accordé des dommages et intérêts pour manque à gagner en raison d'une interruption des activités causée par les opérations de nettoyage et par l'odeur des hydrocarbures. Pour calculer le montant des pertes, le tribunal a appliqué les mêmes modèles d'activité et utilisé les mêmes données de productivité annuelle que ceux que les experts du Fonds de 1971 avaient utilisés pour évaluer les demandes d'indemnisation relatives aux lieux de pêche communs et aux élevages en zones intertidales. En conséquence, le montant évalué par le tribunal en ce qui concerne le manque à gagner (Won 546 millions (£300 000)) est très proche du montant fixé par les experts du Fonds de 1971 (Won 521 millions (£285 000)).

Dans le cas des navires de pêche sans permis, le tribunal a appliqué les mêmes modèles d'activité et de profit journaliers par tonne de jauge des navires que les experts du Fonds de 1971 avaient utilisés pour évaluer les demandes d'indemnisation concernant les navires détenant un permis.

Le tribunal a estimé que les lieux de pêche communs et les élevages en zones intertidales devaient également avoir subi des dommages liés à la mortalité, au retard de croissance, à la migration du stock et à la baisse du chiffre d'affaires. Toutefois, faute de preuves suffisantes en ce qui concernait le quantum des dommages, le tribunal n'a pas été en mesure d'en évaluer le montant. Il a donc accordé une indemnisation au titre du préjudice moral. Pour déterminer le montant de

l'indemnisation à ce titre, le tribunal s'est basé sur les mêmes données de productivité annuelle que ceux utilisés par les experts du Fonds de 1971 pour définir les pertes dues à l'interruption des activités concernant les lieux de pêche communs et les élevages en zones intertidales. Le tribunal a pris en compte toutes les preuves présentées, y compris les évaluations d'autres demandes présentées par le Fonds de 1971, et la mesure dans laquelle les dommages étaient évidents, bien que le jugement ne comporte pas le moindre détail sur la manière dont ces facteurs ont été pris en compte. Le tribunal a précisé les montants de l'indemnisation au titre du préjudice moral, qui correspondaient à 10% environ de la production annuelle des lieux de pêche communs et à 8,4% de la production annuelle des élevages en zones intertidales.

Le tribunal a estimé qu'un certain nombre d'élevages en cages, un aquarium à terre et une alevinière à terre devaient également avoir subi des dommages liées à la mortalité du stock, au retard de croissance et à la diminution du chiffre d'affaires. En l'absence de toute preuve à l'appui ou de tout critère permettant de chiffrer de tels préjudices, le tribunal a accordé des indemnités au titre du préjudice moral, allant de Won 1 million (£548) à Won 5 millions (£2 740). Aucune précision n'a été donnée dans le jugement quant à la manière dont ces sommes avaient été arrêtées.

En outre, le tribunal a décidé que le Fonds de 1971 devrait verser un intérêt sur les montants accordés, calculé à 5% par an du 27 septembre 1993 au 26 janvier 1999, et à 25% par an du 27 janvier 1999 jusqu'à la date du paiement. Le tribunal a décidé que les frais de justice devaient être pris en charge à raison de 90% par le Fonds de 1971 et de 10% par les demandeurs.

Demandes d'indemnisation présentées par une coopérative de pêche aux arches

Une coopérative de pêche aux arches a intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 au titre d'une demande d'un montant total de Won 4 160 millions (£2,3 millions) pour les dommages qui auraient été causés en 1994 aux élevages d'arches de ses membres. Cette demande a été rejetée par le Fonds de 1971 et par le Standard Club faute de preuves attestant que les dommages allégués étaient causés par la pollution par les hydrocarbures.

Le tribunal a également prononcé un jugement concernant ces demandes en janvier 1999, rejetant les arguments du Fonds de 1971. Il a estimé que les hydrocarbures traités avec des dispersants avaient été portés par les courants vers les élevages d'arches et les alevinières d'arches qui étaient situés dans un plan d'eau peu profond et fermé, et qu'ils avaient entraîné la mort et le retard de croissance des arches. Bien que le tribunal ait estimé possible que d'autres facteurs liés à l'environnement aient pu causer la mort des arches, il a décidé qu'on ne pouvait affirmer qu'il n'existait pas un lien causal entre le déversement d'hydrocarbures et les dommages subis par les demandeurs.

S'agissant des élevages d'arches, le tribunal a rejeté la méthode de calcul des dommages utilisée par les demandeurs, au motif que les registres des ventes qu'ils avaient utilisés étaient incomplets et peu fiables. Le tribunal a donc décidé que les pertes de biens ne pouvaient être évaluées mais que, si l'existence de telles pertes était reconnue, une indemnisation devrait être accordée au titre du préjudice moral.

Pour ce qui concerne les alevinières d'arches, le tribunal a accepté que le déversement d'hydrocarbures avait nui aux jeunes mollusques, mais il a rejeté les demandes telles qu'elles étaient présentées en raison du manque de preuves à l'appui. Le tribunal a décidé que les frais de nettoyage acceptés par le Fonds de 1971 concernant ces installations devaient être considérés comme des pertes de biens et qu'il y avait lieu d'accorder une indemnisation au titre du préjudice moral et non du préjudice imputable à la mortalité et au retard de croissance, impossible à chiffrer.

Le tribunal a déterminé le montant de l'indemnisation au titre du préjudice moral en ce qui concernait les élevages et les alevinières d'arches sur la base des statistiques qui lui avaient été fournies par le Fonds de 1971 sur la production moyenne d'arches, au niveau national, entre 1988 et 1992 et le prix moyen des arches entre avril et juin 1994. Les montants ont été calculés sur la base de la distance existant entre les élevages et le lieu du sinistre, et les montants ont été fixés à 5% à 10% de la production moyenne annuelle. Le tribunal a décidé d'accorder aux deux alevinières d'arches une somme de Won 10 millions (£5 480) chacune, plus les frais de nettoyage admis par le Fonds de 1971, s'élevant à Won 6,3 millions (£3 450). Le tribunal a pris la même décision concernant les intérêts et les frais relatifs aux demandes formées par la coopérative de pêche de Yosu.

Recours intentés par les demandeurs et le Fonds de 1971

Tous les demandeurs membres de la coopérative de pêche de Yosu, à l'exception d'une association villageoise de pêche, ont fait appel du jugement. Le montant total de leur demande d'indemnisation dans cet appel est fixé à Won 13 868 millions (£7,6 millions).

Tous les élevages d'arches ont accepté le jugement mais deux alevinières ont fait appel, et le montant total réclamé en appel est de Won 359 millions (£197 000).

Le Fonds de 1971 a fait appel des jugements du tribunal concernant la coopérative de pêche de Yosu et la coopérative de pêche aux arches sur la question des faits, les experts engagés par le Fonds ayant estimé que, hormis une interruption des activités liées aux lieux de pêche communs, à l'élevage en zones intertidales et aux bateaux de pêche, il n'y avait aucune preuve que les hydrocarbures ou les dispersants utilisés pour lutter contre le déversement avaient en fait causé des dommages.

Le Fonds de 1971 a également fait appel des décisions d'autoriser l'octroi d'indemnités au titre du préjudice moral puisqu'il a logiquement adopté le point de vue selon lequel, en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, des indemnités ne pouvaient être versées que pour les pertes économiques effectivement subies.

Le tribunal a décidé la mise en exécution provisoire du jugement. Dans le cadre de ses appels, le Fonds de 1971 a demandé une suspension de la mise en exécution provisoire. En droit coréen, la décision d'accorder cette suspension est à la discrétion du tribunal, mais, pour qu'il soit accédé à une demande de suspension, le défendeur doit déposer auprès du tribunal la somme accordée au demandeur.

Conformément aux dispositions de la loi coréenne, le Fonds a déposé auprès du tribunal des sommes de Won 1 571 millions (£795 000) d'une part, et de Won 474 millions (£240 000) d'autre part, au titre des demandes formées par la coopérative de pêche de Yosu et des demandes émanant de la coopérative de pêche aux arches respectivement, ce qui correspond aux montants attribués par le tribunal de première instance. Le tribunal a ultérieurement accordé une suspension de la mise en exécution provisoire.

Plusieurs audiences ont eu lieu devant la cour d'appel de Séoul. L'on s'attend à ce que les audiences se poursuivent environ tous les mois jusqu'à ce que les parties aient présenté toutes les preuves requises. La cour d'appel de Séoul a accédé à une demande du Fonds de 1971 aux termes de laquelle les demandeurs doivent présenter plusieurs registres de ventes concernant la coopérative de pêche et les lieux de pêches communs dans la zone de la coopérative de pêche de Yosu.

Le Fonds de 1971 a présenté des avis techniques sur le jugement du tribunal de première instance et de nouvelles preuves à l'appui de l'opposition du Fonds à ces demandes.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a demandé au tribunal de district compétent l'ouverture d'une procédure en limitation. Le Standard Club a versé au tribunal le montant de limitation, assorti des intérêts, soit une somme de Won 77 millions (£33 000) en espèces, en décembre 1994. Le fonds de limitation a été distribué aux demandeurs, et la procédure en limitation a été close en août 1995.

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). L'*Iliad* transportait une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut léger syrien, dont quelque 200 tonnes se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et le déversement a été assez rapidement nettoyé.

En mars 1994, l'assureur P & I du propriétaire du navire a constitué un fonds de limitation de Drs 1 496 533 000 (£2,8 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire. Un demandeur a entamé une action afin de contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Le tribunal de première instance a rejeté cette action. Le demandeur a fait appel de cette décision, mais l'appel a été rejeté.

Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées pour un total de Drs 3 071 millions (£5,8 millions), plus un montant de Drs 378 millions (£712 000) au titre du préjudice moral.

Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes. Cet examen devrait être terminé prochainement.

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 au titre de ce sinistre ont été frappées de prescription le 9 octobre 1996, ou peu de temps après. À l'exception d'une installation piscicole, du propriétaire du navire et de son assureur P & I, dont les demandes se montent à Drs 1 339 millions (£2,5 millions), les demandeurs n'ont pas intenté d'action en justice à l'encontre du Fonds de 1971, ni notifié formellement au Fonds l'action engagée contre le propriétaire du navire et son assureur.

Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action 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.

SEA PRINCE

(République de Corée, 23 juillet 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Sea Prince* (144 567 tjb) s'est échoué au large de l'île de Sorido, près de Yosu (République de Corée). Des explosions et un incendie ont endommagé la salle des machines et les locaux d'habitation. Environ 5 000 tonnes de brut d'Arabie se sont déversées à la

suite de l'échouement. Au cours des semaines suivantes, un faible volume d'hydrocarbures s'est échappé de la section à demi immergée du navire-citerne. De faibles quantités d'hydrocarbures ont atteint les îles japonaises d'Oki.

Le propriétaire du navire a engagé une société d'assistance japonaise pour sauver le navire et la cargaison restée à bord et a passé avec celle-ci un contrat d'assistance (Accord général de sauvetage de 1995 du Lloyd's). L'assistant a fait transborder près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures dans des barges, laissant à bord 950 tonnes environ. Les hydrocarbures restés dans les citernes à cargaison ont été additionnés de dispersants pour qu'ils puissent se disperser rapidement dans la colonne d'eau, au cas où ils se trouveraient libérés à la suite d'opérations d'assistance ultérieures ou par mauvais temps. De nouvelles investigations ont révélé que le navire avait subi des dommages structurels graves et les experts techniques ont convenu, sur la base des renseignements fournis par l'assistant, que le risque d'une rupture du navire au cours de la remise à flot était trop grand. De ce fait, le contrat d'assistance souscrit en vertu de l'Accord général de 1995 du Lloyd's a pris fin et un nouveau contrat a été signé avec un autre assistant aux fins de l'enlèvement du navire. Le *Sea Prince* a été renfloué avec succès et remorqué hors des eaux coréennes mais a sombré à proximité des Philippines sans autre déversement d'hydrocarbures.

Opérations de nettoyage et impact sur l'aquaculture et la pêche

De petites zones du littoral rocheux, des digues maritimes et des plages de galets isolées ont été contaminées. À la fin d'octobre 1995, la plupart des opérations de nettoyage étaient terminées et le reste des opérations s'est achevé en juillet 1996. Les hydrocarbures trouvés enfouis sur un site ont été enlevés en octobre 1996.

Outre la pêche traditionnelle, cette région abrite une aquaculture intensive, particulièrement aux environs des îles situées près de Sorido. Des viviers flottants, des élevages de moules et des filets fixes ont été souillés, à des degrés divers, par les hydrocarbures.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

Étant donné que le montant global des demandes présentées ou annoncées dépassait largement le montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a décidé, en décembre 1995, que le Fonds de 1971 devrait se borner à payer 25% du montant des dommages avérés subis par chaque demandeur. En juin 1997, il a été décidé de porter les paiements du Fonds de 1971 à 50%.

Au début du mois de mars 1998, presque toutes les demandes en souffrance des secteurs de la pêche et du tourisme avaient été réglées sur la base de la méthode d'évaluation utilisée par les experts du Fonds de 1971, et le montant de la demande du propriétaire du navire pour les frais encourus au titre des mesures nécessaires à l'enlèvement du navire et aux opérations connexes avait été précisé. Dans ces circonstances, et comme l'y autorisait le Comité exécutif, l'Administrateur a décidé que le Fonds de 1971 devait payer toutes les demandes ayant fait l'objet d'un règlement, si elles n'avaient pas encore été acquittées.

Demandes d'indemnisation

Presque toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage ont été réglées. Elles ont été intégralement acquittées (environ Won 19,700 millions (£9,8 millions)) par le propriétaire du navire et son assureur, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance (Bermuda) Limited (UK Club), qui ont présenté au Fonds de 1971 des demandes subrogées.

En août 1996, le Fonds de 1971 a avancé £2 millions au UK Club au titre de ses demandes subrogées portant sur les opérations de nettoyage. Ce paiement représentait, au taux de change alors en vigueur, moins de 25% des montants pour lesquels le Club avait présenté des justificatifs suffisants.

L'agence japonaise de la sécurité maritime a présenté une demande d'un montant total de ¥360 000 (£1 800) au titre des opérations de nettoyage en mer qu'elle avait menées aux alentours des îles d'Oki. Le Fonds de 1971 a approuvé cette demande dans sa totalité.

En avril 1998, le propriétaire du navire a présenté deux nouvelles demandes au tribunal de limitation. La première, d'un montant de Won 1 140 millions (£624 000) avait trait au coût des études sur les conséquences du déversement d'hydrocarbures pour l'environnement, et l'autre représentait des dépenses relatives aux opérations de nettoyage supplémentaires menées par le propriétaire du navire au début de 1998, pour un montant de Won 135 millions (£73 900). Les études et les opérations de nettoyage avaient trait aux déversements provenant du *Sea Prince* et du *Honam Sapphire* (voir page 79).

Les études sur les conséquences du déversement d'hydrocarbures prévoyaient le calcul de la quantité d'hydrocarbures présente dans l'eau de mer, les sédiments et les produits de la mer. Bien que les études soient censées avoir pour but de réunir des données susceptibles de servir à la remise en état des zones polluées, les contrats conclus par le propriétaire du navire avec l'Institut maritime coréen et l'Université nationale de Séoul (organismes chargés des études) stipulaient clairement que les études ne devaient pas être réalisées de manière à avoir un rapport avec une forme quelconque d'indemnisation au titre des sinistres.

Le Fonds de 1971 a estimé que les études en question semblaient faire double emploi avec les activités d'échantillonnage et d'analyse de l'eau de mer, des sédiments et des produits de la mer entreprises par les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 en 1995 dans le cadre de l'évaluation des demandes au titre de dommages qui auraient été causés à la pêche. Le Fonds a par conséquent rejeté la demande relative au coût de ces études.

Sur la base d'enquêtes menées par les experts du Fonds de 1971 avant et pendant la période au cours de laquelle avaient eu lieu les opérations de nettoyage supplémentaires, ces derniers ont estimé que lesdites opérations ne se justifiaient pas sur le plan technique. Bien que des hydrocarbures enfouis aient été décelés à la plupart des emplacements qui avaient fait l'objet d'opérations de nettoyage supplémentaires, la quantité de ces hydrocarbures était minime, les hydrocarbures difficiles à repérer et la contamination rare. Les échantillons d'hydrocarbures prélevés ne correspondaient pas tous aux hydrocarbures qui s'étaient déversés du *Sea Prince* et du *Honam Sapphire*. Les experts ont conclu que les hydrocarbures restants ne constituaient une menace ni pour la pêche, ni pour le tourisme, et ne présentaient aucun problème d'ordre esthétique. Par ailleurs, comme il était difficile de repérer les hydrocarbures restants et y avoir accès, les experts ont considéré que les opérations de nettoyage seraient dures, gênantes et fortement perturbatrices, susceptibles de causer davantage de dommages que les hydrocarbures eux-mêmes. Compte tenu de l'avis des experts, le Fonds a informé le propriétaire du navire qu'à son avis le coût des opérations de nettoyage supplémentaires ne pouvait pas être pris en compte aux fins d'indemnisation.

Toutes les demandes du secteur touristique ont été réglées à hauteur de Won 538 millions (£276 000) et payées intégralement.

Presque toutes les demandes du secteur de la pêche ont également été réglées et acquittées intégralement à hauteur d'un montant de Won 17 000 millions (£9,4 millions). Les seules demandes

de ce secteur n'ayant pas été réglées sont celles d'une coopérative de pêcheurs propriétaires d'installations d'élevages en cages, et sont d'un montant de Won 1 181 millions (£650 000). Les experts du Fonds de 1971 ont évalué ces demandes à Won 148 millions (£81 000).

En février 1999, une association villageoise de pêche et 506 particuliers ont déposé des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1971 à hauteur d'un montant de Won 500 000 (£275) par pêcheur. Les demandeurs n'ont pas précisé le motif de la demande puisque de nombreuses demandes avaient déjà été réglées avant que l'action en justice ne soit entamée. Les demandes de plusieurs d'entre eux avaient cependant été rejetées par le Fonds de 1971 et par le tribunal de limitation.

Le UK Club a présenté une demande par voie de subrogation d'un montant de US\$8,3 millions (£5,1 millions) au titre des frais relatifs aux mesures de sauvegarde ayant trait aux opérations d'assistance, d'entretien de l'épave, d'enlèvement de l'épave et de prévention de la pollution. Le UK Club a fourni différents documents ayant trait à ces opérations, notamment un rapport élaboré par ses experts en ce qui concerne la répartition des frais d'assistance/enlèvement de l'épave et de la prévention de la pollution. Après que l'expert engagé par le Fonds de 1971 a examiné ces documents, la demande a été réglée à raison de US\$6,6 millions (£4,1 millions). Le montant de cette demande n'a pas encore été versé.

Procédure en limitation

Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS, soit Won 24 000 millions (£13 millions) au taux de change applicable au 30 décembre 1999. Le fonds de limitation n'a pas encore été constitué et le montant de limitation en Won n'a par conséquent pas encore été fixé.

Le tribunal de district compétent a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation et a décidé que toutes les demandes devraient être déposées avant le 28 août 1996. À cette date, le tribunal avait été saisi de demandes s'élevant au total à Won 120 000 millions (£66 millions), comportant des demandes au titre des opérations de nettoyage d'un montant total de Won 44 500 millions (£24 millions), des demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 70 700 millions (£39 millions) et des demandes relatives au tourisme et à l'agriculture d'un montant total de Won 4 600 millions (£2,5 millions). Le Fonds de 1971 a présenté des demandes de £2 millions qu'il avait acquises du UK Club par subrogation. Le propriétaire du navire a également déposé une demande relative au coût des mesures prises dans le cadre des opérations menées aux termes du contrat d'enlèvement du navire et des hydrocarbures et des opérations connexes, à raison d'un montant de US\$24,8 millions (£15,4 millions).

Après avoir consulté le UK Club et le Fonds de 1971, le propriétaire du navire a présenté, lors d'une audience tenue en janvier 1997, un rapport établi par l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), qui critiquait l'évaluation faite par les experts des demandeurs. L'ITOPF y démontrait que l'évaluation des demandes faite par les experts était en grande partie subjective, et que les demandeurs n'avaient pas, ou pratiquement pas, fourni de pièces justificatives.

Lors d'une audience tenue en février 1997, l'administrateur nommé par le tribunal a communiqué son opinion ainsi qu'une liste des demandes qu'il estimait être recevables. L'administrateur a indiqué qu'il avait eu du mal à évaluer les demandes, faute de justificatifs objectifs. Cependant, il a déclaré recevables la plupart des montants demandés sans modification notable, et n'a pas tenu compte du rapport de l'ITOPF mentionné ci-dessus. Le juge a demandé au UK Club et au Fonds de 1971 de présenter leurs observations sur l'opinion de l'administrateur, à la suite de quoi le tribunal prierait les demandeurs de fournir les pièces justificatives.

En juin 1998, le tribunal a rendu une décision acceptant les évaluations des experts du Fonds de 1971 pour ce qui concerne les demandes relatives à la pêche et les autres demandes non réglées. Le tribunal a rejeté les demandes déposées par le propriétaire du navire au titre des études portant sur les conséquences écologiques du déversement d'hydrocarbures et au titre des opérations de nettoyage supplémentaires. Le propriétaire du navire a présenté une opposition contre la décision. L'action en justice intentée par 19 propriétaires de viviers pour un montant de Won 95 millions (£52 000) rentre dans la procédure de limitation, mais les demandeurs ont déposé une action distincte contre le Fonds de 1971.

Les questions en souffrance dans la procédure en limitation sont les demandes subrogées émanant du UK Club en ce qui concerne les opérations d'assistance et les opérations de nettoyage. Le tribunal a évalué ces demandes à un montant total de US\$27,8 millions (£17,2 millions) et à ¥4 millions (£24 200). Le Fonds de 1971 a fait opposition aux décisions du tribunal au motif de l'absence de pièces justificatives.

Prescription

Il s'agit de savoir si la demande subrogée du UK Club au titre des sommes à verser à différents entrepreneurs (notamment les sociétés engagées pour l'assistance et l'enlèvement du navire), la demande du Club pour une prise en charge financière et les demandes formées par trois associations villageoises étaient ou non frappées de prescription.

Conformément à l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, un demandeur peut procéder de deux manières pour empêcher que sa demande ne soit frappée de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971. Il peut ou bien intenter une action en justice contre le Fonds de 1971, ou bien notifier au Fonds la procédure en ce qu'elle concerne la demande formée contre le propriétaire du navire ou son assureur.

Le sinistre est survenu le 23 juillet 1995, et le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation le 30 mai 1996. Le 22 août 1996, le tribunal a signifié au Fonds de 1971 ladite procédure, à la demande du propriétaire du navire, et, le 24 août 1996, le Fonds s'est porté partie intervenante dans cette procédure.

En vertu de l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, chaque partie à la procédure intentée contre le propriétaire du navire ou son assureur est autorisée en vertu de la loi nationale à notifier cette action au Fonds de 1971. La notification doit être faite "suivant les modalités prescrites par la loi de l'Etat où se trouve le tribunal saisi", et dans un délai et d'une manière devant permettre au Fonds d'intervenir efficacement dans la procédure.

L'avocat coréen du Fonds de 1971 a estimé qu'en droit coréen la notification de procédure en limitation au Fonds de 1971 faite par le propriétaire du navire par l'intermédiaire du tribunal le 22 août 1996 était suffisante selon les dispositions des articles 6.1 et 7.6, et que la demande du UK Club n'était pas frappée de prescription. Après examen, le Comité exécutif a décidé, en avril 1999, que la demande subrogée du UK Club devait être considérée comme n'étant pas frappée de prescription.

Trois associations villageoises de pêche avaient présenté, dans le cadre de la procédure en limitation, des demandes au titre du manque à gagner subi par leurs membres. Elles n'avaient ni intenté d'action contre le Fonds de 1971, ni notifié au Fonds l'action contre le propriétaire du navire. Selon l'avocat coréen du Fonds de 1971, les trois associations n'avaient certes pas elles-mêmes notifié le Fonds de 1971 mais, étant donné que le propriétaire du navire avait, lui, notifié le Fonds de la procédure en limitation et que le Fonds était effectivement intervenu dans la procédure, les

tribunaux coréens devaient être amenés à juger que les associations avaient satisfait aux dispositions de l'article 6.1 et donc que ces demandes n'étaient pas frappées de prescription. L'avocat a estimé en outre que, par suite de l'intervention du Fonds de 1971, le tribunal acceptait les demandes à hauteur des montants offerts par le Fonds de 1971 et par le propriétaire du navire/UK Club. Le Comité exécutif a décidé que ces demandes devaient être traitées comme n'étant pas frappées de prescription.

Aux termes de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le propriétaire du navire/son assureur ont droit, sous réserve de certaines conditions, à une prise en charge financière pour une partie du montant total de la responsabilité. Dans le cas du *Sea Prince*, la prise en charge financière s'élève à £6,7 millions de DTS (£5,7 millions).

Considérant que les demandes d'indemnisation peuvent être présentées dans le cadre de la procédure en limitation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, les demandes de prise en charge financière ne relèvent pas de cette Convention et ne peuvent être présentées contre le Fonds de 1971 qu'en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. C'est pourquoi le UK Club n'aurait pas pu signifier au Fonds de 1971 une action intentée contre le propriétaire du navire et son assureur relative à cette demande de prise en charge financière. Toutefois, l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds évoque également, s'agissant de la prise en charge financière, la possibilité de procéder à une notification en vertu de l'article 7.6 qui, lui, renvoie aux actions intentées en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. L'Administrateur a estimé que, sur la base d'une interprétation raisonnable des articles 6.1 et 7.6, la notification faite par le UK Club par l'intermédiaire du tribunal avait suffi pour que la demande de prise en charge financière ne soit pas frappée de prescription, du fait que cette notification avait permis au Fonds de 1971 de se porter partie intervenante et lui permettait aussi de protéger ses intérêts vis-à-vis des demandes d'indemnisation payées par le propriétaire du navire/Club qui constituaient le fondement de la demande du Club au titre de la prise en charge financière. L'avocat coréen du Fonds de 1971 avait adopté le point de vue de l'Administrateur. Le Comité exécutif a décidé que la demande de prise en charge financière du UK Club devait être traitée comme n'étant pas frappée de prescription.

YEO MYUNG

(République de Corée, 3 août 1995)

Le sinistre

Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb), chargé d'environ 440 tonnes de fuel-oil lourd, est entré en collision avec un remorqueur qui tirait une barge de sable près de l'île de Koeje (République de Corée). Deux des citernes à cargaison du navire-citerne ont été percées et environ 40 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées.

La police maritime a commencé le nettoyage en mer. Le nettoyage du littoral a été organisé dans un premier temps par les autorités locales. Ensuite, une semaine plus tard, le nettoyage a été repris par un entrepreneur spécialisé. À la suite des opérations de nettoyage, de grandes quantités de déchets d'hydrocarbures ont été collectées et évacuées.

Demandes d'indemnisation

Des demandes représentant un montant total de Won 760 millions (£530 000) au titre des opérations de nettoyage ont été réglées à raison de Won 684 millions (£476 000). Elles ont été acquittées en partie par l'assureur P & I du propriétaire du navire et en partie par le Fonds de 1971.

Des entreprises locales du secteur touristique implantées le long des plages sinistrées de l'île de Koeje ont présenté des demandes de l'ordre de Won 2 592 millions (£1,4 million) au titre du

manque à gagner subi. Ces demandes ont été réglées à raison de Won 270 millions (£139 000) et intégralement acquittées.

À l'exception de l'une d'entre elles, toutes les demandes relatives à la pêche ont été réglées et acquittées pour un montant total de Won 600 millions (£330 000). La demande en souffrance, d'un montant de Won 335 millions (£183 000), concerne l'exploitation de viviers, que l'expert du Fonds de 1971 a évalué à Won 459 000 (£250).

Procédure en limitation et enquête sur la cause du sinistre

Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation auprès du tribunal de district compétent. L'assureur du propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en versant au tribunal le montant de limitation, soit Won 21 millions (£9 200).

En septembre 1999, le tribunal a tenu une audience au cours de laquelle le Fonds de 1971 a déposé ses demandes subrogées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire. À la demande du tribunal, le Fonds de 1971 a communiqué un exemplaire du dossier établi par l'expert du Fonds concernant la demande encore en suspens.

YUIL N°1

(République de Corée, 21 septembre 1995)

Le sinistre

Le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) qui transportait environ 2 870 tonnes de fuel-oil lourd s'est échoué sur l'île de Namhyeongjedo au large de Pusan (République de Corée). Six heures après l'échouement, il a été renfloué par un remorqueur et un navire de la marine. Alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, le navire-citerne a sombré par 70 mètres de fond à dix kilomètres de la terre. Une brèche se serait ouverte dans trois citernes à cargaison et dans la chambre des machines à la suite de l'échouement.

Récupération des hydrocarbures restant à bord de l'épave

En 1997, le Korean Research Institute of Ships and Ocean Engineering a présenté un rapport d'enquête sur le *Yuil N°1*, dans lequel il est déclaré que certaines citernes contenaient toujours des hydrocarbures, que la corrosion des bordés extérieurs endommagés entraînerait des fuites d'hydrocarbures dans les dix années à venir et que les hydrocarbures restants devraient donc être enlevés au plus tôt.

À la demande du Gouvernement coréen, un expert d'une société londonienne d'études maritimes engagé par le Fonds de 1971 a participé à des discussions à propos de la méthode la plus appropriée pour enlever les hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* (voir aussi page 102). L'Administrateur a informé les autorités coréennes que le Fonds de 1971 avait reconnu que les hydrocarbures devaient être enlevés des deux épaves dès que possible.

Un contrat a été conclu en mai 1998 entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance (Smit Tak BV) pour l'enlèvement des hydrocarbures des deux épaves. En vertu de ce contrat, les hydrocarbures du *Yuil N°1* seraient enlevés les premiers, et ceux de l'*Osung N°3* ensuite.

L'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Yuil N°1* a commencé en juin 1998, pour s'achever en août 1998. Environ 670 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés des citernes du *Yuil N°1*. Les experts engagés par le Fonds de 1971 ont assisté à toute l'opération en qualité d'observateurs.

Niveau des paiements

Compte tenu de l'incertitude planant sur le montant total des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Yuil N°1*, le Comité exécutif avait décidé en 1995 que les paiements du Fonds de 1971 devaient se limiter dans un premier temps à 60% du montant des pertes avérées subies par chaque demandeur. En septembre 1998, les paiements du Fonds de 1971 ont été portés à 100% des demandes établies.

Demandses d'indemnisation

Opérations d'enlèvement des hydrocarbures

KMPRC a présenté onze demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* (voir page 101), pour un montant total de Won 13 765 millions (£7,5 millions). Ces demandes avaient trait aux montants versés à l'assistant en vertu du contrat et aux coûts encourus par KMPRC au titre de sa participation aux opérations (personnel, barges, remorqueurs, autres engins, services techniques et appui général). Les frais relatifs aux deux opérations d'enlèvement, comme les frais de mobilisation et de démobilisation des engins et du matériel, ont été répartis à égalité entre chaque événement.

Les demandes de KMPRC ayant trait au *Yuil N°1* ont été réglées pour un montant total de Won 6 824 millions (£3,2 millions). Elles ont été intégralement acquittées par le Fonds de 1971.

Autres demandes

Toutes les demandes au titre du nettoyage ont été réglées pour un montant total de Won 12 393 millions (£8,5 millions). L'assureur du propriétaire du navire, la Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited (Standard Club), a intégralement acquitté une partie de ces demandes, et le Fonds de 1971 a remboursé au Club 60% des sommes ainsi versées. Le Fonds de 1971 remboursera au Standard Club les 40% restants, après déduction du montant de limitation du propriétaire du navire, une fois ce montant fixé en Won.

Des demandes au titre de la pêche, se montant à Won 22 359 millions (£12,2 millions), ont été réglées pour Won 5 391 millions (£2,8 millions). Des demandes relatives à la pêche d'un montant total de Won 25 031 millions (£13,7 millions), que les experts du Fonds de 1971 ont chiffrées à Won 272 millions (£149 000), n'ont pas encore été réglées. D'autres demandes au titre de la pêche ont été déposées auprès du tribunal pour un montant de Won 2 448 millions (£1,3 millions), mais celles-ci n'ont pas encore été évaluées par les experts du Fonds.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation devant le tribunal du district de Pusan en avril 1996. Le montant de limitation applicable au *Yuil N°1* est estimé à Won 250 millions (£137 000).

Des coopératives de pêcheurs ont présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total à Won 60 000 millions (£33 millions).

Lors d'une audience tenue en octobre 1996, un administrateur nommé par le tribunal a déclaré ne pas avoir suffisamment de preuves pour pouvoir procéder à une évaluation des demandes relatives à la pêche. Il a toutefois déclaré que, puisqu'il lui fallait donner au tribunal son avis, le tribunal devrait accepter comme montant raisonnable le tiers de ce qui était réclamé.

En novembre 1997, le tribunal a décidé d'adopter la proposition de cet administrateur, et de retenir le principe du tiers de la valeur des demandes relatives à la pêche. Le Fonds de 1971 a fait opposition à la décision du tribunal.

Enquête sur la cause du sinistre et action récursoire

L'Agence coréenne d'enquête sur les accidents maritimes (Korean Maritime Accident Inquiry Agency (MAIA)) a procédé à une enquête sur la cause du sinistre. Celle-ci a révélé que l'échouement initial était imputable à une décision du capitaine du *Yuil N°1*, qui avait choisi de naviguer dans une passe étroite et dangereuse entre deux îles, à la suite de quoi le navire s'était échoué sur un îlot rocheux.

L'assureur sur corps du *Yuil N°1* a engagé des poursuites judiciaires en République de Corée contre le gouvernement coréen et le propriétaire du remorqueur pour négligence manifestée durant les opérations de renflouement et de remorquage, afin de recouvrer le montant versé au titre de l'avarie de coque (Won 1 173 millions, soit £642 000). Le tribunal de première instance a rendu son jugement en août 1997 et a débouté l'assureur sur corps de sa demande. Ce dernier a fait appel du jugement, mais l'instance d'appel a confirmé la position du tribunal de première instance, selon laquelle il n'y avait pas eu faute par négligence de la part du remorqueur ou du navire de la marine pendant les opérations, et a confirmé le rejet de la demande de l'assureur.

Au vu des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre, le Comité exécutif a décidé en octobre 1997 que le Fonds de 1971 n'avait pas de motif pour contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité. Compte tenu du jugement de la cour d'appel, le Comité exécutif a en outre décidé en octobre 1998 qu'il n'existait aucun motif qui permettrait au Fonds de 1971 de gagner un recours contre des tiers.

HONAM SAPPHIRE

(République de Corée, 17 novembre 1995)

Au cours de manœuvres d'accostage au terminal pétrolier de Yosu (République de Corée), le navire-citerne panaméen *Honam Sapphire* (142 488 tjb) qui était en pleine charge a heurté une défense et percé une citerne. On ne sait pas combien de brut lourd s'est échappé de la citerne endommagée. Le pétrole déversé a dérivé vers le sud et contaminé le rivage jusqu'à une trentaine de kilomètres de là; une île située à 50 kilomètres du lieu du sinistre a aussi été légèrement atteinte.

Les opérations de nettoyage au large ont été menées par la police maritime. L'impact sur le littoral a été comparativement faible dans la plupart des zones et les opérations de nettoyage à terre se sont achevées, dans de nombreuses zones, au début de janvier 1996; toutefois, dans les zones les plus fortement polluées, elles se sont poursuivies jusqu'au mois de mars 1996.

Des demandes d'un montant total de Won 9 727 millions (£5,3 millions) ont été présentées par diverses entreprises et autorités locales au titre des opérations de nettoyage. Les demandes présentées au titre des dommages causés à la pêche s'élèvent à Won 49 115 millions (£27 millions).

À une exception près, toutes les demandes ont été réglées par le propriétaire du navire/assureur, et ce pour un montant de US\$13,5 millions (£8,4 millions). La demande en souffrance a trait aux études post environnementales réalisées à la suite des sinistres du *Honam Sapphire* et du *Sea Prince* et se monte à US\$1 million (£620 000).

Le montant de limitation applicable au *Honam Sapphire* est de 14 millions de DTS (£12 millions). Le Fonds de 1971 ne sera donc pas appelé à verser d'indemnités au titre de ce sinistre.

SEA EMPRESS

(Royaume-Uni, 15 février 1996)

Le sinistre

Le 15 février 1996, le navire-citerne *Sea Empress* (77 356 tjb), immatriculé au Libéria et transportant plus de 130 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué à l'entrée du port de Milford Haven au sud-ouest du pays de Galles (Royaume-Uni), déversant une quantité initiale d'environ 2 000 tonnes de pétrole brut. Bien qu'il ait pu être rapidement renfloué, le navire-citerne s'est échoué un certain nombre de fois par un mauvais temps persistant. Le 21 février, il a été renfloué et amené à quai à Milford Haven où le reste de la cargaison, soit environ 58 000 tonnes, a été déchargé. On estime qu'environ 72 000 tonnes de brut et 360 tonnes de mazout lourd se sont déversées à la suite du sinistre.

Des opérations de nettoyage ont été menées dans les zones touchées du sud-ouest du Pays de Galles. Des galettes de goudron ont atteint la République d'Irlande et l'on a procédé à un nettoyage limité sur les plages touchées.

Une interdiction de pêche provisoire a frappé certaines zones souillées par les hydrocarbures.

Traitement des demandes d'indemnisation

L'assureur du propriétaire du navire, Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club), et le Fonds de 1971 ont ouvert conjointement un Bureau des demandes d'indemnisation à Milford Haven pour réceptionner et instruire les dossiers avant de les faire parvenir au Skuld Club et au Fonds, pour évaluation et acceptation.

Comme il restait relativement peu de demandes en suspens, le bureau des demandes d'indemnisation a fermé ses portes au public en février 1998.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Au 31 décembre 1999, 1 034 demandeurs avaient présenté des demandes d'indemnisation, pour un montant total de £46 millions. Des indemnités s'élevant à £16,3 millions, dont £6,9 millions ont été payées par le Skuld Club et £9,4 millions par le Fonds de 1971, ont été versées à 779 demandeurs. Des demandes ont été approuvées pour un montant supplémentaire de £950 000, mais les demandeurs ont récusé les évaluations.

Bon nombre des demandes importantes dont l'évaluation reste à faire ont trait aux opérations de nettoyage, à savoir celles du Marine Pollution Control Unit (MPCU) (relevant du Ministère des transports du Royaume-Uni), de l'Agence pour l'environnement, de la Milford Haven Standing Conference, d'Elf UK Oil Ltd et de Texaco. La plupart d'entre elles progressent, et l'on s'attend à ce que la majorité soit réglée à l'amiable.

En 1999, le Comité exécutif s'est prononcé sur la recevabilité de certaines demandes.

Demande présentée par des clubs et associations de pêche à la ligne et par des détenteurs de droits de pêche

Le 11 février 1999, six associations et deux clubs de pêche à la ligne et deux détenteurs de droits de pêche ont entamé une procédure en justice à l'encontre du propriétaire du navire et du Skuld Club, mais le Fonds de 1971 n'en a été notifié que le 2 mars 1999, soit bien après le troisième anniversaire de la date du sinistre. Le Comité exécutif a décidé que ces demandes n'étaient pas frappées de prescription du fait que les demandeurs n'avaient pas subi de dommages par pollution avant l'interdiction de pêcher dans le fleuve, entrée en vigueur par décret parlementaire du 19 mars 1996, avec effet dès le lendemain.

Demande des sapeurs-pompiers du comté

Les sapeurs-pompiers du comté ont présenté une demande d'indemnisation d'un montant de £150 000, au titre des dépenses engagées pour assurer des services de lutte contre l'incendie durant les opérations d'assistance. L'intervention des sapeurs-pompiers s'est faite en deux temps distincts, le premier alors que le *Sea Empress* se trouvait à l'entrée du port de Milford Haven et le second alors qu'il se trouvait à quai, dans le port de Milford Haven.

Le Comité exécutif a décidé que les opérations effectuées par les sapeurs-pompiers répondaient à un double objectif, à savoir prévenir les dommages par pollution et protéger la vie des hommes participant aux opérations de sauvetage. Pour cette raison, le Comité a estimé que le coût de ces opérations devrait être réparti entre les activités de prévention de la pollution et celles qui ont une autre finalité, et que, faute d'une base précise aux fins du calcul de cette répartition, les coûts devraient être partagés à égalité, à raison de 50% pour chaque volet.



*Sea Empress – un écremeur à l'œuvre
(photographie: FIPOL)*

Le Comité exécutif a fait valoir que la recevabilité de demandes répondant à un double objectif se déciderait dans chaque cas d'espèce, compte tenu de la spécificité des circonstances.

Demandes relatives aux préjudices subis du fait de la fermeture du port ou des restrictions apportées au mouvement des navires

Le Comité exécutif a examiné cinq demandes d'indemnisation au titre de préjudices qui auraient été subis du fait de la fermeture du port ou des restrictions imposées à la navigation. Au nombre de ces demandes figuraient des demandes présentées par des affréteurs de voyage au titre d'indemnités d'attente versées aux propriétaires de navires, une demande d'un propriétaire de navire qui avait uniquement pu toucher des indemnités d'attente de son affréteur à un taux représentant la moitié du taux normalement pratiqué et une demande d'un affréteur à temps qui souhaitait recouvrer le montant de la location d'un navire qu'il avait affrété et dont le départ avait dû être retardé. Le Comité a été d'avis que les préjudices allégués n'étaient imputables ni à la contamination, ni aux mesures de sauvegarde, puisqu'ils résultaient d'une décision que l'autorité portuaire avait prise dans l'intérêt de la sécurité de la navigation. Pour ces raisons, le Comité avait rejeté ces demandes.

Le Comité a relevé que, bien que ces demandes aient été rejetées parce que la fermeture du port et les restrictions imposées à la navigation avaient été motivées par des considérations liées à la sécurité, il pouvait y avoir d'autres cas dans lesquels des demandes de ce type pouvaient être recevables, si la nécessité de fermer le port ou d'imposer des restrictions à la navigation était due à des opérations de nettoyage, à condition qu'il existe un degré de proximité raisonnable entre le préjudice et la contamination résultant du sinistre.

Le Comité a également examiné une demande d'indemnisation présentée par la société Elf UK Oil Ltd ('Elf'), qui comportait divers éléments, et a estimé que les éléments de la demande de la société Elf concernant les indemnités d'attente, le sous-affrètement et l'affrètement de navires, les retards occasionnés aux livraisons de pétrole brut et la diminution du débit de la raffinerie étaient des préjudices dus à la fermeture du port et aux restrictions imposées à la navigation. Le Comité a donc décidé de rejeter ces éléments pour les mêmes raisons que dans le cas précité. En ce qui concernait l'élément de la demande ayant trait aux dépenses supplémentaires afférentes à l'affrètement, à tarif majoré, d'un navire à double coque, le Comité exécutif a estimé que ces coûts ne sauraient être considérés comme relevant de la définition du 'dommage par pollution' et a rejeté cet élément de la demande.

Le Comité a examiné en outre la demande présentée par Elf au titre du coût qu'elle avait encouru pour préparer le navire-citerne *Star Bergen* afin qu'il puisse être utilisé pour alléger d'urgence le *Sea Empress*. Le Comité a décidé que cet élément avait trait à des opérations répondant à une double finalité, à savoir l'assistance et la prévention de la pollution, et que 50% des coûts devaient être considérés comme recevables en principe.

Le Comité exécutif a souligné que les coûts d'opérations ayant une double finalité ne devraient pas être systématiquement répartis à raison de 50% pour les mesures d'assistance et 50% pour les mesures de sauvegarde et que toute décision concernant la répartition devrait être prise au cas par cas.

Poursuites contre le Fonds de 1971

Des poursuites ont été engagées en ce qui concerne la majorité des demandes d'indemnisation pour lesquelles aucun accord n'était intervenu avant expiration du délai de prescription, c'est-à-dire le 15 février 1999 ou peu après cette date.

Des assignations ont été émises contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 concernant 194 demandeurs. Au 31 décembre 1999, des accords sur les montants recevables avaient été passés pour 25 des demandes d'indemnisation.

Cent dix-neuf demandeurs, tous représentés par un seul expert, ont entamé une action en justice. Les répartiteurs ont présenté une liste qui donne un aperçu de la nature de chacune des demandes d'indemnisation, indiquant notamment que 78 demandes d'indemnisation (d'un montant total de £415 000) se rapportent seulement aux honoraires relatifs au travail de l'expert. Huit de ces demandes, qui s'élèvent au total à £29 000, ont été réglées à raison de £3 240 au total. Les 70 demandes restantes font actuellement l'objet d'une nouvelle évaluation à la lumière des informations données récemment par l'expert.

Quarante des 41 demandeurs restants ont décliné les montants d'indemnisation initialement offerts par le Skuld Club et le Fonds de 1971 ou bien n'ont pas été en mesure de donner suffisamment d'informations à l'appui de leurs demandes. Un des demandeurs, une société de vente de crustacés établie en Cornouailles, s'est vu refuser sa demande par le Comité exécutif, au motif que la demande ne satisfaisait pas aux critères de degré raisonnable de proximité géographique.

Procédure en limitation

En avril 1999, l'Admiralty Court a accordé au propriétaire du navire et à son assureur le droit de limiter leur responsabilité à 8 825 686 DTS (£7,5 millions), et ce en vertu des dispositions pertinentes de la législation du Royaume-Uni. Aux termes du décret, toutes les demandes devaient être déposées au plus tard le 18 novembre 1999. La plupart des demandeurs ayant intenté une action pour se prémunir contre tout risque de forclusion ont également intenté une action dans le cadre de la procédure en limitation.

Le Fonds de 1971 a demandé que l'on suspende les actions intentées contre lui jusqu'à ce que la procédure en limitation soit achevée.

Enquêtes sur la cause du sinistre et action en recours

Une enquête sur le sinistre du *Sea Empress* a été menée par la division d'enquête sur les accidents maritimes (Marine Accident Investigation Branch (MAIB)) du Ministère des transports du Royaume-Uni. L'enquête avait pour objet de déterminer les circonstances et les causes du sinistre, dans le but d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et d'éviter que de nouveaux sinistres ne se reproduisent. Le rapport d'enquête n'a cherché à répartir ni la responsabilité, ni la faute, sauf dans la mesure nécessaire à l'accomplissement de l'objectif fondamental. Le rapport de la MAIB a conclu que l'échouement initial était le résultat d'une erreur de pilotage, elle-même due en partie à une insuffisance de formation et à un manque d'expérience dans le pilotage des navires-citernes de grandes dimensions.

Le commissaire aux Affaires maritimes de la République du Libéria a publié sur l'échouement du *Sea Empress* un rapport d'enquête qui a conclu que l'échouement était dû à une faute de pilotage et au fait que les services portuaires/de pilotage n'avaient pas suffisamment appliqué les procédures de contrôle.

L'Agence pour l'environnement du Royaume-Uni a engagé des poursuites pénales contre deux défendeurs, à savoir l'autorité portuaire de Milford Haven (MHPA) et le capitaine de port de Milford Haven à l'époque du sinistre, l'un et l'autre étant accusés d'avoir causé l'introduction de matières polluantes, c'est-à-dire de pétrole brut et de combustible de soute, dans des eaux contrôlées, ce qui est contraire aux dispositions du paragraphe 1) de l'article 85 de la loi de 1991 sur les ressources en eau (Water Resources Act 1991), le déversement de pétrole brut et de combustible de

soute constituant une atteinte aux droits du public. L'accusation avance en particulier que le MHPA a manqué à l'obligation lui incombant aux termes de la loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven (Milford Haven Conservancy Act 1983) de réglementer correctement la navigation dans le port, et d'empêcher ou de réduire comme il l'aurait fallu le risque de déversement d'hydrocarbures, et ce en réglementant ou dirigeant de manière inadéquate la navigation et/ou le pilotage des gros pétroliers à fort tirant d'eau. Il est également avancé qu'en vertu de la loi de 1987 sur le pilotage (Pilotage Act 1987), le MHPA avait failli à son obligation de fournir des services de pilotage convenables dans le port, en ceci qu'elle a permis à un pilote n'ayant ni la formation, ni les qualifications requises d'effectuer seul un acte de pilotage à bord du *Sea Empress*, mettant ainsi en danger le milieu marin et le littoral, mais aussi la sécurité du public. Le capitaine de port, lui, est accusé de manquement à son obligation de contrôler et de réglementer en toute sécurité la navigation à l'entrée et à l'intérieur du port.

Dès l'ouverture de la procédure pénale, en janvier 1999, le capitaine de port a plaidé non coupable, ce qui a été accepté par l'Environment Agency. Le Port autonome de Milford Haven a plaidé non coupable sur le chef d'introduction de matières polluantes (pétrole brut et combustible de soute) dans des eaux réglementées, la peine prévue étant deux ans de prison au plus ou une amende, ou les deux à la fois. Le Port autonome a plaidé non coupable sur tous les autres chefs d'accusation. Les moyens de défense invoqués ont tous été admis par l'Environment Agency. En conséquence, il n'a pas été nécessaire de mener la procédure à son terme. Le tribunal a condamné le Port autonome de Milford Haven à verser une amende de £4 millions et à assumer une partie des dépens, pour un montant de £825 000. Le Port autonome a interjeté appel.

En octobre 1999, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le Fonds de 1971 devait intenter une action récursoire contre divers tiers pour tenter de recouvrer les montants versés à titre d'indemnités. La politique du Fonds de 1971 en matière d'action récursoire, arrêtée par l'Assemblée et par le Comité exécutif, peut se résumer comme suit: le Fonds de 1971 devrait intenter un recours chaque fois que cela s'impose et, dans chaque cas d'espèce, déterminer la possibilité de recouvrer tout montant que le propriétaire du navire ou toute autre partie aurait versé aux victimes, et ce aux termes de la législation nationale applicable. Toute décision du Fonds de 1971 à cet égard devrait être prise au cas par cas en fonction des chances de réussite dans le système juridique visé.

La délégation d'observateurs du Royaume-Uni a déclaré qu'il était important de noter que le chef d'accusation sur lequel le MHPA avait plaidé coupable était une infraction à la responsabilité objective aux termes de la loi de 1991 sur les ressources en eau. Le Comité a noté que l'Administrateur avait déclaré que des doutes avaient été exprimés quant à la question de savoir si cette atteinte était uniquement une atteinte à la responsabilité objective.

Il a été noté que d'après les avis juridiques fournis au Fonds de 1971, une action en recours entreprise contre le MHPA pourrait reposer sur l'argument selon lequel, en sa qualité d'autorité portuaire et d'autorité responsable du pilotage, le MHPA avait commis une infraction à la fois à la common law et au devoir que lui imposait la loi (loi de 1983 sur la préservation de Milford Haven et loi de 1987 sur le pilotage). Après avoir examiné les rapports du Marine Accident Investigation Branch du Ministère des transports du Royaume-Uni et du Commissaire aux affaires maritimes du Libéria sur l'origine du sinistre ainsi que les avis préliminaires de plusieurs experts techniques, les conseillers juridiques du Fonds de 1971 ont estimé que les normes appliquées en matière de formation des pilotes et de délivrance des permis à Milford Haven ainsi que le système de classement des navires aux fins d'affectation des pilotes n'étaient pas satisfaisants et que c'était probablement le peu d'expérience qu'avait le pilote en cause dans le pilotage de pétroliers de cette taille qui l'avait amené à commettre une erreur, laquelle, à son tour, avait provoqué l'échouement. De l'avis des conseillers juridiques du Fonds de 1971, il pouvait être réaliste d'envisager de soutenir avec succès

que l'échouement initial ne se serait pas produit si le système radar de Milford Haven - qui était tombé en panne quelque temps avant l'échouement - avait fonctionné normalement et si un système de trafic maritime raisonnablement efficace avait été en service. Une demande formée par le Fonds de 1971 contre le MHPA reposerait sur le fait que le Fonds de 1971 aurait, par voie de subrogation, acquis les droits des victimes de la pollution par hydrocarbures auxquelles il avait versé des indemnités. Les conseillers juridiques du Fonds de 1971 estimaient qu'il y avait de bonnes possibilités d'établir que le MHPA avait par négligence manqué à ses obligations en ce qui concernait la sécurité de la navigation dans le port et aux abords du port et qu'il existait bel et bien un lien de cause à effet entre ce manquement et le sinistre qui s'était produit.

Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devait tenter une action récursoire contre le MPHA.

Le Comité exécutif a envisagé la possibilité d'intenter une action en recours contre diverses personnes mises en cause dans le sinistre, à savoir le pilote, son employeur, le Marine Pollution Control Unit (MPCU), le service des gardes-côtes et les sauveteurs.

Vu les dispositions de canalisation de la responsabilité contenues dans la loi sur la marine marchande de 1995 du Royaume-Uni portant application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, qui interdisent d'entreprendre toute action en indemnisation contre les sauveteurs et vu la situation juridique du pilote et de son employeur dans la législation de l'Angleterre et du Pays de Galles, le Comité a décidé qu'il ne servirait à rien d'entreprendre une action en recours contre ces parties. Le Comité a également estimé qu'il n'y avait pas d'éléments de preuve établissant une négligence de la part du MPCU ou du service des garde-côtes qui justifierait une action en recours contre eux.

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 une quarantaine de kilomètres 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 dans la zone ont été souillées.

Les opérations de nettoyage ont été menées par le personnel du terminal et par des entreprises engagées par le propriétaire du navire, le Ministère de la marine marchande et les autorités locales.

D'après les estimations, le montant de limitation applicable au *Kriti Sea* est de Drs 2 241 millions (£4,2 millions). Le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en décembre 1996, au moyen d'une garantie bancaire.

Des demandes d'un montant total de Drs 4 054 millions (£7,6 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire, à son assureur P & I (United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Ltd (UK Club)), ainsi qu'à l'administrateur chargé par le tribunal d'examiner les demandes formées contre le fonds de limitation. L'administrateur a fait rapport sur les demandes d'indemnisation en mars 1999. Le montant total des demandes admises par l'administrateur s'élève à Drs 1 130 millions (£2,1 millions).

Les experts engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 ne sont pas d'accord avec un certain nombre des évaluations faites par l'administrateur. Le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 ont donc fait appel des décisions relatives à ces demandes.

Plusieurs demandeurs ont fait appel de la décision de l'administrateur. Le montant des demandes contestées est de Drs 2 680 millions (£5 millions).

Une audience sur ces appels avait été fixée au 16 décembre 1999, mais elle a été reportée.

En octobre 1999, le propriétaire du navire et son assureur ont notifié au Fonds de 1971 des demandes d'indemnisation s'élevant à une somme dépassant le montant de limitation du propriétaire du navire, ainsi qu'une demande de prise en charge financière d'un montant de Drs 556 millions (£1 million).

N°1 YUNG JUNG

(République de Corée, 15 août 1996)

Le sinistre

Alors qu'à l'approche d'un typhon, la barge maritime *N°1 Yung Jung* (560 tjb), battant pavillon coréen, cherchait à se mettre à l'abri à un appontement du port de Pusan (République de Corée), elle s'est échouée sur un rocher submergé qui n'était pas indiqué sur la carte marine. À la suite de l'échouement, environ 28 tonnes de mazout moyen se sont déversées dans la mer. Les opérations de nettoyage ont été effectuées par trois entrepreneurs engagés par le propriétaire du navire. L'épave du *N°1 Yung Jung* a été enlevée et le reste des hydrocarbures transbordé dans un autre navire.

Le *N°1 Yung Jung* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I, mais il avait souscrit une assurance-responsabilité pour un montant de US\$1 million (£620 000) par sinistre.

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes d'indemnisation nées au titre de ce sinistre ont été réglées pour un montant de Won 743 millions (£400 000).

Certaines demandes ont été payées par le Fonds de 1971 et d'autres par l'assureur du propriétaire du navire. En septembre 1998, le Fonds de 1971 a versé à l'assureur £262 373 (soit Won 615 millions), ce qui correspondait à la somme versée par l'assureur au-delà du montant de limitation applicable au *N°1 Yung Jung* (intérêts y compris). Le Fonds de 1971 a également payé Won 28 millions (£15 000) au titre de la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Limitation de la responsabilité

Le propriétaire du navire a entamé la procédure en limitation en août 1997. Son assureur a présenté une lettre de garantie au tribunal pour le montant de limitation. En mai 1998, le tribunal de district de Pusan a déterminé le montant de la limitation applicable au *N°1 Yung Jung* comme étant de Won 122 millions (£67 000).

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités coréennes n'ont pas mené d'enquête sur la cause du sinistre.

À l'issue d'une procédure pénale, le capitaine du *N°1 Yung Jung* a été condamné à six mois de prison avec sursis pour avoir causé par négligence une pollution par les hydrocarbures. Sa peine a été assortie d'une mise à l'épreuve d'un an.

Recouvrement

La question s'est posée de savoir si le Fonds de 1971 devrait tenter une action auprès de la République de Corée en vue de recouvrer les montants versés par le Fonds à titre d'indemnisation. Le Comité exécutif a examiné cette question lors de ses sessions d'avril et d'octobre 1999.

Les faits

Rappelons que le *N°1 Yung Jung*, qui avait un tirant d'eau de 3,6 mètres, s'est échoué sur un rocher de granit submergé non indiqué sur la carte. Les plongeurs engagés par le propriétaire du navire ont trouvé que le rocher formait une protubérance d'environ 1,5 mètre sur le fond de la mer, qu'il était dépourvu d'algues et ils ont conclu que ce rocher ne faisait pas partie du fond de la mer mais n'y avait été placé que récemment. Il semble que la police maritime et le procureur n'aient pas enquêté sur les raisons pour lesquelles le rocher se trouvait sur le fond de la mer. Lors de la procédure pénale intentée contre le capitaine, le tribunal n'a pas envisagé la question mais a estimé que, vu que la hauteur d'eau minimale près du quai n'était que de 3 mètres à marée basse, le capitaine aurait dû vérifier la profondeur pour voir s'il pouvait accoster à ce quai en toute sécurité.

Le quai visé était réservé aux seuls navires à cargaisons sèches de moins de 1 000 tpl et ces restrictions avaient été publiées dans le règlement relatif à l'usage des quais du port de Pusan. Aucune restriction ne portait sur le tirant d'eau des navires à cargaisons sèches se trouvant à quai. Un navire à cargaisons sèches ayant le même tirant d'eau que le *N°1 Yung Jung* (soit 3,6 mètres) se serait donc échoué sur le rocher en cause. Si le quai était réservé aux navires à cargaisons sèches, c'est parce qu'il ne s'y trouvait aucun matériel de lutte contre l'incendie.

La position du Fonds de 1971

L'avocat coréen du Fonds de 1971 a informé le Fonds que, d'après un jugement rendu par la Cour suprême de Corée, la République de Corée n'est pas responsable vis-à-vis des tiers pour un quelconque dommage causé du fait d'une carte déficiente. Toutefois, si le rocher ne constitue pas une partie naturelle du fond de la mer mais y a été placé, la situation juridique est, selon lui, différente, car on considère alors qu'il y a un défaut dans une "installation ou structure publique". Il a fait valoir que s'il existait effectivement un défaut dans une installation ou structure publique appartenant à la République de Corée, celle-ci, en vertu de l'article 5 de la loi sur l'indemnisation par l'État, avait une responsabilité objective pour tout dommage résultant dudit défaut.

À la date du sinistre, le quai appartenait à la République de Corée et était géré par le Bureau régional des affaires maritimes et de la pêche de Pusan, service public coréen. D'après l'avocat coréen du Fonds de 1971, le quai relevait donc de la définition des "installations et structures publiques" donnée dans la loi coréenne sur l'indemnisation par l'État. Il a estimé que la République de Corée était responsable vis-à-vis de l'assureur du propriétaire du navire et du Fonds de 1971, lesquels avaient acquis, par subrogation, les droits des victimes des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, au titre des paiements versés par l'assureur et le Fonds à ces victimes.

La position du Gouvernement coréen

Le Gouvernement coréen estime que le recours du Fonds de 1971 n'est pas fondé, et ce du fait que le sinistre n'est pas imputable à une mise en place ou à un entretien défectueux d'une installation ou d'une structure publique, mais à la négligence grave du propriétaire du navire, qui avait utilisé lesdites installations de manière illégale, dans une zone interdite aux pétroliers, sans en avertir les autorités portuaires ou demander à celles-ci une autorisation, et sans tenir dûment compte

des effets éventuels de la marée ou du temps. Il soutient en outre que, étant donné que l'article 4.3 de la Convention de 1971 portant création du Fonds exclut la possibilité de réduire les indemnités d'un demandeur qui a pris des mesures de sauvegarde au titre de la négligence concurrente, le Fonds de 1971 ne peut intenter d'action récursoire contre le Gouvernement coréen visant tout paiement que le Fonds aurait versé au titre de mesures de sauvegarde. Le Gouvernement coréen a émis le point de vue selon lequel il aurait pu lui-même prendre les mesures de sauvegarde, que d'autres personnes auraient pu mener les opérations en cause uniquement parce que le gouvernement les y avaient autorisées et que les opérations doivent donc être considérées comme ayant été menées par le Gouvernement coréen. Le Gouvernement a aussi déclaré qu'il serait contraire à l'esprit de la Convention de 1971 portant création du Fonds que le Fonds de 1971 introduise une action en recours.

Procédure de demande d'indemnisation

En vertu de la loi coréenne sur l'indemnisation par l'État, toute demande formée contre le Gouvernement coréen devrait tout d'abord être soumise au comité régional d'indemnisation compétent dans un délai de trois ans à compter de la date du sinistre, soit le 15 août 1999 au plus tard. Le dépôt d'une demande au comité a pour effet d'empêcher que la demande ne soit frappée de prescription. Le Fonds de 1971 a soumis sa demande le 9 août 1999.

Examen par le Comité exécutif

Lors des délibérations au sein du Comité exécutif, l'Administrateur a estimé que le Gouvernement coréen n'aurait pu se porter demandeur étant donné qu'il n'avait pas encouru les frais des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde (à l'exception de celles effectuées par la police maritime de Pusan). D'après lui, si le Gouvernement coréen avait lui-même mené les opérations, il aurait été en droit de demander une indemnisation; il en aurait été de même si le gouvernement avait engagé et payé une entreprise pour effectuer les opérations. Le Comité a toutefois constaté que tel n'avait pas été le cas dans l'affaire du N°1 *Yung Jung*.

Le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de voir avec le Gouvernement coréen si le comité d'indemnisation pouvait reporter son examen de la demande du Fonds de 1971 de manière à donner davantage de temps au Comité pour examiner les questions importantes en jeu. Le Comité a en outre chargé l'Administrateur de poursuivre la demande du Fonds de 1971 contre le Gouvernement coréen si le comité d'indemnisation décidait de ne pas reporter son examen.

En novembre 1999, le comité d'indemnisation a accepté de reporter son examen de la demande du Fonds de 1971.

NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb), qui transportait 19 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire, s'est brisé en deux par grosse mer à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki dans la mer du Japon, laissant s'échapper environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures. La section arrière, contenant une cargaison d'hydrocarbures estimée à 10 000 tonnes, a coulé peu de temps après le sinistre. La section avant, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes avant de se retourner, a dérivé en direction du littoral, puis s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage, à proximité de la ville de Mikuni, dans la préfecture de Fukui. Une fois échouée, elle a libéré une quantité importante d'hydrocarbures, qui a fortement contaminé le littoral.



Nakhodka – une plage fortement souillée
(photographie: General Marine Surveyors)

La section arrière du navire repose par 2 500 mètres de fond, à quelque 140 kilomètres de la côte la plus proche, mais n'est pas considérée comme présentant une menace notable pour les ressources côtières.

L'enlèvement des hydrocarbures de la section avant s'est terminé en février 1997. En tout, environ 2 830 m³ d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été enlevés. Les autorités japonaises ont ordonné simultanément la construction d'une voie d'accès temporaire de 175 mètres qui, à l'aide d'une grande grue, permettait l'enlèvement des hydrocarbures par la route. Toutefois, cette option n'a été utilisée que pour extraire les 380 m³ restants du mélange d'eau et d'hydrocarbures. La voie d'accès a ensuite été démontée et les matériaux de construction enlevés du site. En mai 1997, une société d'assistance japonaise engagée par le propriétaire du navire a placé la section avant du *Nakhodka* sur une barge et l'a transportée jusqu'à un chantier naval.

Opérations de nettoyage

Alors qu'une bonne partie des hydrocarbures échappés lorsque le navire s'est brisé s'est dispersée naturellement dans la mer, plusieurs centaines de tonnes d'émulsion se sont échouées à divers endroits sur une distance de plus de 1 000 kilomètres, relevant de dix préfectures.

Un contrat a été signé pour le compte du propriétaire du navire avec le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC), lequel a été chargé d'organiser les opérations de nettoyage avec l'aide d'entreprises de nettoyage commerciales. En outre, la Petroleum Association of Japan (PAJ) a fourni des barrages côtiers et des écrémeurs. Ont participé aux opérations de récupération des hydrocarbures un nombre considérable de navires appartenant à l'Agence japonaise

de la sécurité maritime (MSA) et à la Force d'autodéfense japonaise, des navires appartenant ou affrétés par les gouvernements des préfectures, des navires de pêche appartenant aux pêcheurs de la région, des systèmes de récupération provenant des stocks de la société East Asia Response Ltd (EARL), ainsi que des navires appartenant au Ministère russe de la marine marchande.

Les opérations de nettoyage en mer et à terre ont produit une quantité de déchets d'hydrocarbures estimée à 40 000 tonnes. Ces déchets ont été emmenés par mer, par voie ferrée et par route jusqu'à des installations d'évacuation dans tout le Japon. En outre, une quantité de sable légèrement souillé a été enfouie dans des décharges industrielles locales.

Traitement des demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur (la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club)) ont ouvert ensemble un bureau des demandes d'indemnisation à Kobe. Celui-ci emploie actuellement sept experts, deux comptables et neuf secrétaires.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Environ 450 demandes d'indemnisation d'un montant total de ¥35 068 millions (£213 millions) ont été présentées. Le tableau ci-contre fait le point de la situation des demandes.

Toute nouvelle demande serait frappée de prescription le 2 janvier 2000 ou peu après cette date.

La majorité des demandes ont fait l'objet d'une évaluation, à titre soit définitif, soit provisoire. Il reste toutefois un certain nombre de demandes qui n'ont pas été évaluées, celles émanant notamment d'organismes publics ou celles relatives à la construction et au démantèlement de la rampe d'accès.

Au 31 décembre 1999, les FIPOL avaient versé aux demandeurs une somme s'élevant au total à ¥9 629 millions (£48,2 million), dont ¥8 558 millions (£43,3 millions) avaient été acquittés par le Fonds de 1971 et ¥1 071 millions (£4,9 millions) par le Fonds de 1992. Le propriétaire du navire/UK Club ont effectué des paiements se montant à US\$868 000 et ¥66 millions (£930 000).

État détaillé des demandes soumises

Le tableau ci-contre fait le bilan des demandes d'indemnisation et des montants admis. Le principal groupe de demandes a trait aux opérations de nettoyage menées par les autorités japonaises ou par des entreprises travaillant pour le compte de celles-ci, aux demandes de compagnies d'électricité au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde visant leurs centrales et au manque à gagner subi par les pêcheurs et par les entreprises du secteur touristique.

Campagne de promotion

En avril 1999, les Comités exécutifs ont admis le principe de la recevabilité d'une demande d'indemnisation, d'un montant de ¥48 millions (£290 000), déposée par la Fédération nationale des associations coopératives de pêche (NFFCA) au titre du coût d'une grande campagne de promotion destinée à prévenir et à atténuer les pertes de ventes de poisson provenant de la zone touchée par le sinistre du *Nakhodka*. Les Comités ont estimé que le coût des mesures prises par la NFFCA était raisonnable et n'était pas hors de proportion avec le préjudice qu'auraient subi les pêcheurs dans la zone affectée en l'absence de telles mesures. Les Comités ont estimé également que ces mesures étaient adaptées aux circonstances et avaient des chances raisonnables de réussir. Ils ont relevé que les mesures ciblaient les marchés sur lesquels les produits de la zone affectée étaient vendus et que leur coût venait s'ajouter aux activités normales de commercialisation de la NFFCA. La demande a été réglée pour un montant de ¥41 millions (£248 000).

Bilan des demandes d'indemnisation au 31 décembre 1999

Catégorie de Demande			Demandes soumises			Demandes acquittées		
			Nombre de demandes	Montant		Nombre de demandes	Montant	
				US\$ ^{<1>}	Yen (millions)		US\$ ^{<1>}	Yen (millions)
Coûts du nettoyage	(a)	JMDPC	- Opérations menées par JMDPC	1		268	1	<5> 50
	(b)		- Sous-traitants de JMDPC	55		8 047	55	<2> 3 974
	(c)		- Coopératives de pêche	1		2 746	1	<2> 1 605
	(d)	Agences gouvernementales japonaises		11		1 519	0	0
	(e)	Préfectures et municipalités		11		7 135	9	<2> 1 443
	(f)	Compagnies d'électricité		7		2 727	6	<2> 1 046
	(g)	Autres entités		7		192	3	<2> <4> 124
	(h)	EARL		1	542 593	56	1	542 593 <3> 56
	(i)	Autorités russes		2	3 284 322	336	1	325 000 <3> 33
		Total partiel			95		23 026	77
Manque à gagner pêche ^{<4>}	(j)			9		5 390	5	<2> 711
Construction puis démantèlement de la voie d'accès	(k)	JMDPC		1		2 397	0	0
Enlèvement des hydrocarbures du navire	(l)	JMDPC et trois entreprises		4		1 312	1	<2> 400
Aquarium	(m)			1		7	1	<2> 4
Tourisme	(n)			347		3 036	162	<2> 338
TOTAL				457		38 068	246	9 784
						£213 millions		£49 millions

<1> Les montants en US\$ ont été convertis en yen sur la base du taux de change en vigueur au 30 décembre 1999

<2> Comprend des paiements provisoires

<3> Paiements effectués par le propriétaire du navire/UK Club

<4> Comprend un paiement effectué par le propriétaire du navire/UK Club

<5> Cette catégorie comprend la demande au titre de la campagne de promotion menée par la Fédération nationale des coopératives de pêche

Applicabilité des Conventions

Les Protocoles de 1992 sont entrés en vigueur à l'égard du Japon le 30 mai 1996. La Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquent donc en principe à ce sinistre.

Le *Nakhodka* était immatriculé dans la Fédération de Russie, laquelle n'a pas ratifié les protocoles de 1992, mais est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. En février 1997, le Comité exécutif a estimé que de ce fait le droit de limitation du propriétaire du navire devait être régi par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à laquelle le Japon et la Fédération de Russie étaient tous deux parties à la date du sinistre. Le Comité a confirmé que, si le montant total des demandes approuvées devait dépasser le montant maximal de l'indemnisation disponible 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), le montant des indemnités disponibles se répartirait comme suit:

	DTS
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	1 588 000
Fonds de 1971	58 412 000
Propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile	0
Fonds de 1992, si le montant dépasse 60 millions de DTS	<u>75 000 000</u>
Montant total de l'indemnisation disponible	135 000 000

Le propriétaire du navire et le UK Club ont estimé que la raison pour laquelle la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas en l'espèce n'était pas claire. Ils ont soutenu que la décision ne relevait pas des FIPOL, mais des tribunaux japonais.

L'Administrateur a estimé qu'il était clair que, du point de vue du droit des traités, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas au sinistre du *Nakhodka*. Il a fait observer que pour ce qui était de la période de transition durant laquelle les Conventions de 1969/1971 et les Conventions de 1992 s'appliquaient, les questions relatives à la limitation de la responsabilité étaient traitées différemment dans la législation japonaise d'application des Conventions, selon que le navire battait le pavillon d'un État ayant ratifié la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ou bien le pavillon d'un autre État.

Niveau des paiements

Étant donné que le niveau du montant total des demandes demeurait incertain, le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont décidé que les paiements devant être effectués par les deux organisations devaient, à ce stade, être limités à 60% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs, tels que déterminés par les experts engagés par les Fonds et le propriétaire du navire/UK Club à la date du paiement.

Conversion du montant maximal disponible à titre d'indemnités

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé que le montant total disponible à titre d'indemnités en vertu des Conventions portant création des Fonds de 1971 et de 1992 - soit 135 millions de DTS - serait converti en monnaie nationale sur la base de sa valeur par rapport au DTS à la date de l'adoption par l'Assemblée du Fonds de 1992 (ou par le Comité exécutif) du compte rendu des décisions prises à la session à laquelle l'Assemblée (ou le Comité exécutif) aurait décidé que les demandes pouvaient être acquittées, à savoir le 17 avril 1997 pour le sinistre du *Nakhodka*. Au taux de change en vigueur à cette date, 135 millions de DTS représentent ¥23 164 515 000 (£140 millions).

Enquête sur la cause du sinistre

Les autorités japonaises et russes ont décidé de coopérer dans le cadre de l'enquête sur la cause du sinistre. L'enquête japonaise a été menée par un comité constitué à cet effet.

Le rapport d'enquête japonais a été publié en juillet 1997. Il a conclu que si le *Nakhodka* avait été correctement entretenu, il aurait pu résister aux vents et à la houle qui sévissaient au moment du sinistre, et qu'une forte corrosion affaiblissant la structure interne du navire, ce sont les sollicitations auxquelles la coque a été soumise du fait des intempéries qui ont provoqué la rupture du navire. Le rapport a reconnu que les conditions météorologiques dans la mer du Japon au moment du sinistre étaient parmi les plus mauvaises jamais enregistrées et que la répartition inhabituelle de la cargaison avait intensifié les sollicitations s'exerçant sur la coque du navire.

Le rapport russe indique que, techniquement, l'état de la coque au moment du sinistre était jugé satisfaisant. Il indique également que le *Nakhodka* a dû se briser après que la partie avant eut percuté un objet à moitié immergé, vraisemblablement le chalutier russe qui avait coulé dans cette zone peu de temps avant le sinistre du *Nakhodka*. D'après les enquêteurs russes, le navire était soumis à des contraintes acceptables en eau calme, dues à la répartition de la cargaison, auxquelles s'ajoutaient de fortes contraintes de chargement dynamiques dues aux intempéries, en particulier par grosse mer. La section avant du navire est passée ensuite à proximité d'un objet de grandes dimensions à moitié immergé, ce qui aurait provoqué des contraintes dynamiques encore plus élevées. D'après le rapport russe, les calculs montrent que les moments de flexion et les contraintes en eau calme étaient dans les limites admissibles lors de l'appareillage, bien que dans la fourchette supérieure. Les enquêteurs russes affirment que les forces produites par les intempéries, l'état de la mer et le contact supposé avec un objet à moitié immergé se sont conjuguées, provoquant une surcharge et la rupture de la structure du navire.

Les experts engagés par les FIPOL ont examiné les rapports japonais et russe. Ils ont déclaré que les résultats de l'enquête et les mesures de l'épaisseur de l'acier de la structure, relevés au Japon après la récupération de la section avant, révélaient clairement une corrosion notable de la structure de l'acier et des défauts de soudure. Ces experts ont appelé l'attention sur le fait que sur la section avant du *Nakhodka*, aucun dommage physique n'a été constaté qui serait capable d'étayer la théorie avancée dans le rapport russe, selon laquelle le *Nakhodka* s'était brisé parce que l'avant était entré en contact avec un objet à demi immergé. De l'avis des experts, le scénario suggéré par le rapport russe était quasiment impossible. Ces experts étaient d'avis que le *Nakhodka* n'avait pas été correctement entretenu et par conséquent, qu'il n'était pas en état de naviguer.

Le propriétaire du navire a présenté ses remarques concernant les opinions des experts des FIPOL. Le rapport russe ne peut pas, à son avis, être totalement écarté comme le recommandent les experts des FIPOL. Le propriétaire a souligné que si la section avant du *Nakhodka* s'était fortement rapprochée de l'objet submergé sans entrer en contact avec lui, on ne pouvait pas s'attendre à constater des signes de contact physique. Il fallait aussi noter que le navire avait été construit selon des normes des classes russes. Le propriétaire du navire a mentionné que le navire était classé par le registre russe, et qu'il était conforme sans aucune recommandation en suspens au moment du sinistre.

Il a aussi critiqué la méthode adoptée par le rapport japonais s'agissant de l'enquête et des mesures de la structure de la section avant. Il a fait référence au fait que le rapport japonais laissait entendre que le navire était chargé de manière incorrecte avec une répartition inhabituelle des cargaisons. Le propriétaire a déclaré que même si le navire n'avait pas été chargé selon l'une des conditions indiquées à titre d'exemple dans le livre de stabilité, il l'avait été de manière à respecter tout à fait les critères de charge qui y sont indiqués. Il a affirmé que quelle que soit la cause de la perte du navire, elle n'était pas due à une faute personnelle effective de sa part, même si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile devait s'appliquer.

En mai 1997, l'Administrateur a prié le propriétaire du navire et le UK Club d'autoriser l'accès à tous les dossiers de classification, de réparations et d'entretien, à tous les certificats réglementaires, les rapports et expertises de l'État du port, ainsi qu'aux rapports d'expertise P & I et à tous les documents concernant le voyage durant lequel le sinistre s'était produit, y compris les déclarations de l'équipage et les communications entre le navire et le bureau. Certains documents transmis par le propriétaire du navire ont été reçus en octobre 1998, d'autres en avril 1999. Malheureusement, les documents fournis par le propriétaire du navire et le UK Club ne sont pas complets. Il manque notamment une série complète de croquis, les dossiers de classification chronologiques et l'historique des réparations du *Nakhodka*. Il est notoire que d'importants travaux de réparation ont été réalisés sur le *Nakhodka* en 1993, dans un chantier naval de Singapour. Or, les Fonds n'ont pas reçu de renseignements précis sur ces travaux.

Les experts du FIPOL ont examiné de nouveau les rapports d'enquête japonais et russes et ont étudié la documentation fournie par le propriétaire du navire, ainsi que les observations formulées par celui-ci. En conclusion, les experts des FIPOL considèrent que le *Nakhodka* était en très mauvais état. Il y a selon eux des preuves d'une forte dégradation de la résistance de certains éléments de la coque et de réparations insuffisantes. Ils précisent qu'il est clair que la résistance de la coque s'est trouvée fortement réduite. Selon eux, bien que le chargement du navire n'ait pas été fait conformément aux instructions du manuel de chargement, ce qui renforçait la contrainte sur le navire, un navire correctement entretenu n'aurait pas été affecté. Ils considèrent qu'il n'y a pas preuve de collision ou de quasi-collision avec un objet de faible flottabilité, ni de tout autre contact ou d'aucune explosion. La défaillance du navire dans ces conditions étaye l'opinion des experts selon laquelle le navire n'était pas en état de naviguer. Le *Nakhodka* a effectivement souffert des intempéries, mais ces intempéries ne sont pas, selon eux, exceptionnelles dans cette zone au mois de janvier. Les experts considèrent également que le propriétaire du navire connaissait, ou du moins aurait dû connaître, l'état de la structure de la coque.

À leurs sessions d'octobre 1999, les Comités exécutifs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné les conclusions de l'enquête de l'Administrateur sur la cause du sinistre. Tout comme l'Administrateur, les Comités exécutifs ont estimé que le *Nakhodka* n'était pas en état de navigabilité à l'époque du sinistre et que les défauts qui avaient mis le navire en mauvais état étaient à l'origine du sinistre. Les Comités ont également été d'accord avec l'Administrateur pour dire que le propriétaire était - ou tout au moins aurait dû être - au courant des défauts qui faisaient que le navire n'était pas en état de naviguer, que le sinistre était donc dû à une faute personnelle du propriétaire et qu'en conséquence, conformément à l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, celui-ci n'était pas en droit de limiter sa responsabilité. Les Comités ont confirmé que c'était bien la Convention sur la responsabilité civile de 1969 et non pas celle de 1992 qui s'appliquait en l'espèce.

Les Comités exécutifs ont décidé que si le propriétaire, Prisco Traffic Ltd, entamait une procédure en limitation de sa responsabilité, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient s'opposer à son droit en la matière.

Les Comités ont également décidé que les Fonds devraient entamer une action en recours contre Prisco Traffic Ltd et sa société mère Primorsk Shipping Corporation ('Primorsk'). Les deux entreprises avaient partagé les mêmes bureaux jusqu'en 1996 et, dans le Lloyds' Confidential Index, Prisco Traffic figurait comme filiale de Primorsk jusque vers la fin de 1996 et y était inscrite séparément depuis le sinistre de 1997. Les deux entreprises avaient en outre le même assureur sur corps et le même Club P & I et Primorsk semblait intervenir énormément dans les opérations de navigation de Prisco Traffic. Les Comités ont relevé également que la proximité des deux entreprises et les liens qui les unissaient faisaient penser que l'entreprise mère exerçait un contrôle

étroit sur Prisco Traffic et sa flotte, et que ce contrôle impliquait une responsabilité dans l'état de navigabilité et la sécurité de fonctionnement de la flotte.

Le Comité exécutif a examiné également la question de savoir si il y avait lieu d'engager une action en recouvrement contre le UK Club. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile prévoyait que le propriétaire du navire était tenu de prendre une assurance pour couvrir le montant de limitation applicable au navire aux termes de la Convention, lequel, dans le cas du *Nakhodka*, s'élevait à 1 588 000 DTS (soit environ ¥229 millions ou £1,3 millions). On pense toutefois que la responsabilité juridique du *Nakhodka* pour ce qui est des dommages dus à la pollution devait sans doute être engagée jusqu'à concurrence de US\$500 millions, comme c'était généralement le cas des pétroliers.

Le règlement du UK Club contient une clause "payer pour être payé" (c'est-à-dire que le Club n'est tenu d'indemniser le propriétaire du navire que pour les indemnités que celui-ci a effectivement versées à des tiers), laquelle clause a été admise par les tribunaux du Royaume-Uni. D'après les avis juridiques reçus par le FIPOL, la clause "payer pour être payé" ne serait peut-être pas reconnue au Japon. Compte tenu de ces avis, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devrait engager une action en recouvrement contre le UK Club.

Le *Nakhodka* était soumis à la classification prévue par le Registre maritime de navigation russe. Les Comités ont reconnu qu'il était difficile de poursuivre les sociétés de classification étant donné le rôle particulier qu'elles jouaient dans la navigation internationale. En conclusion, les Comités ont néanmoins estimé que le Registre russe n'avait pas fait ce qu'il fallait pour que le *Nakhodka* satisfasse à ses règles et que cette défaillance était une des causes du sinistre. Ils ont donc décidé que le Fonds de 1971 devait entreprendre une action en recouvrement contre le Registre russe.

En 1993, le *Nakhodka* a subi d'importants travaux de réparation dans un chantier naval de Singapour. Les experts techniques du FIPOL font actuellement le bilan de ces travaux. Les Comités ont décidé que la question de savoir si les Fonds de 1971 et de 1992 devraient ou non tenter une action récursoire contre le chantier naval devrait être laissée à la discrétion de l'Administrateur, compte tenu de l'intérêt bien compris des Organisations.

En novembre et décembre 1999, les Fonds de 1971 et de 1992 ont engagé une action en justice devant le tribunal de Fukui à l'encontre de Prisco Traffic Ltd, de Primorsk Shipping Corporation, du UK Club et du Registre maritime de navigation russe.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont engagé une action devant ce même tribunal à l'encontre du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 concernant leurs droits acquis par subrogation.

NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 février 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait environ 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela. Le Gouvernement vénézuélien affirme que l'échouement proprement dit s'est produit à l'extérieur du chenal de Maracaibo. Trois citernes à cargaison ont été endommagées et l'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut qui se serait ensuite déversée.

Le navire-citerne a été renfloué six heures après l'échouement et il a navigué de lui-même jusqu'à Punta Cardon, sur la côte est du golfe du Venezuela. Outre le déversement initial d'hydrocarbures sur le lieu de l'échouement, de petites quantités d'hydrocarbures se sont échappées pendant plusieurs jours sur les lieux du mouillage au large de Punta Cardon, jusqu'à ce que des travaux de réparation temporaire de la coque endommagée aient été menés à bien. Peu de temps après, la cargaison qui restait à bord du *Nissos Amorgos* a été transbordée sur un autre navire-citerne.

Opérations de nettoyage

En vertu du Plan national d'intervention d'urgence du Venezuela contre la pollution par les hydrocarbures, les sociétés Lagoven et Maraven (filiales à cent pour cent de la compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela (PDVSA)) ont organisé le nettoyage. Vers la fin de 1997, Lagoven et Maraven ont fusionné avec leur société mère, PDVSA.

Au cours des opérations de nettoyage effectuées par Lagoven, il est estimé que quelque 48 000 m³ de sable contaminé ont été enlevés. Le sable mazouté a été provisoirement entreposé à terre à proximité immédiate de la plage qui avait été polluée. Après avoir envisagé toutes les possibilités de disposer des sables mazoutés, le Gard Club et le Fonds de 1971 sont convenus que la mise en exploitation agricole dans les dunes adjacentes à la plage serait la meilleure solution. Le coût en est estimé à Bs1 500 millions (£1,4 millions).

Demandes dont a été saisie l'agence des demandes d'indemnisation

L'assureur P & I du propriétaire du navire, Assuranceforeningen Gard (Gard Club), et le Fonds de 1971 ont ouvert une agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo en avril 1997.

Au 31 décembre 1999, 202 demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs25 934 millions (£24 millions) avaient été présentées à l'agence des demandes d'indemnisation. Ces demandes ont trait au coût des opérations de nettoyage, aux dommages aux biens (filets, bateaux, moteurs hors-bord), aux préjudices subis par les pêcheurs, aux convoyeurs de poisson, aux transformateurs de poisson, aux industries du poisson et aux entrepreneurs du secteur touristique. Cent sept demandes ont été approuvées, pour un montant total de Bs3 697 millions (£3,6 millions). Le Gard Club a payé Bs169 millions (£162 000), ce qui correspond aux montants des règlements conclus pour 97 demandes et Bs1 046 millions (£1 million) au titre du paiement partiel de deux demandes. Le Fonds de 1971 a versé Bs15,3 millions (£15 000) au titre de paiement partiel d'une demande. L'on s'attend à ce que les autres demandes ayant fait l'objet d'un règlement soient acquittées dans un avenir proche.

S'agissant des demandes en souffrance, rares sont les demandeurs à avoir fourni des éléments de preuve indiquant que leur demande était recevable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Depuis la fermeture de l'agence des demandes d'indemnisation de Maracaibo le 30 avril 1998, les demandes en suspens sont traitées par le Fonds de 1971 depuis Londres ou par le Gard Club depuis la Norvège, ou encore à l'occasion de déplacements à Maracaibo d'anciens représentants de l'ancienne agence.

Demande présentée par Lagoven et Maraven

Les demandes relatives aux opérations de nettoyage menées par Lagoven et Maraven ont été réglées. Le montant total des deux demandes a été fixé à Bs 3 462 millions (£3,7 millions) plus US\$35 850 (£22 400). Le Gard Club a effectué un paiement provisoire à PDVSA, d'un montant de Bs1 046 millions (£1,2 million).

Demande présentée par l'ICLAM

L'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) a présenté une demande d'indemnisation de Bs69 millions (£74 000) au titre des dépenses qu'il avait encourues pour mener et surveiller les opérations de nettoyage, comprenant notamment la prise d'échantillons et l'analyse de l'eau de mer, des sédiments et de la faune aquatique. Cette demande a été approuvée par les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971 pour un montant de Bs61 millions (£65 000).

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont accepté le montant évalué par les experts du Club et du Fonds de 1971 pour ce qui est de la demande de l'ICLAM. Toutefois, ils contestent leur responsabilité envers l'ICLAM au motif que l'ICLAM est une agence de la République du Venezuela (puisque relevant du Ministère de l'environnement et des ressources naturelles et renouvelables du Venezuela), et que le sinistre était dû en grande partie à une négligence imputable à la République du Venezuela. C'est pourquoi ils ont déclaré qu'ils n'étaient pas disposés à effectuer de paiement à l'ICLAM au titre de cette demande.

Le Comité exécutif a estimé que du fait que la demande de l'ICLAM relevait de la définition des 'mesures préventives', le Fonds de 1971 ne pouvait invoquer la négligence concurrente en ce qui concerne cette demande. Le Comité a décidé que, à l'exception d'études scientifiques portant sur le coquillages et crustacés, les mangroves et les oiseaux migratoires, lesquelles ne s'inscrivaient pas dans le cadre des opérations de nettoyage, le travail de l'ICLAM constituait une part importante de mesures de sauvegarde prudentes et raisonnables. La demande était donc recevable pour le montant évalué par les experts. Le Fonds de 1971 a versé 25% de cette somme en septembre 1999.

Demandes présentées par des entreprises de transformation des crevettes

Six entreprises de transformation des crevettes du lac de Maracaibo ont présenté une demande s'élevant à US\$25 millions (£15,5 millions) au Gard Club et au Fonds de 1971, en octobre 1999. Les experts du Club et du Fonds examinent actuellement cette demande.

Paiement contre versement d'une garantie bancaire

PDVSA a demandé à ce que le Fonds de 1971 verse le solde du montant évalué de sa demande au titre d'opérations de nettoyage contre une garantie bancaire, bien qu'à l'époque les versements effectués aient été limités à 25% des montants convenus. Lors de son examen de cette demande, le Comité exécutif a reconnu que dans les affaires du *Haven* et de l'*Aegean Sea*, le Fonds de 1971 avait effectivement versé le solde de certaines demandes contre garantie bancaire. Le Comité a toutefois estimé que cette pratique pouvait être considérée comme accordant un traitement préférentiel aux demandeurs qui disposaient des ressources financières nécessaires à la fourniture d'une garantie bancaire. Il a été relevé que si le Fonds de 1971 acceptait de manière générale de verser des indemnités contre une garantie bancaire, le Fonds connaîtrait des difficultés pratiques considérables si de nombreux demandeurs offraient la garantie nécessaire dans les cas où les indemnités étaient calculées au prorata. Pour ces raisons, le Comité exécutif a décidé de ne pas accepter la demande de PDVSA en vue d'un paiement intégral contre garantie bancaire.

Procédures devant les tribunaux

Ce sinistre a donné lieu à des poursuites judiciaires devant un tribunal pénal à Cabimas, un tribunal civil à Caracas et la Cour suprême.

Tribunal pénal de Cabimas

Le propriétaire du navire a offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£3,3 millions) correspondant au montant de limitation applicable aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande d'indemnisation au titre de dommages dus à la pollution, d'un montant estimatif de US\$130 millions (£81 millions), plus frais de justice. De plus, huit entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont présenté une demande d'un montant estimatif de US\$100 millions (£62 millions), plus frais de justice. Toutefois, en septembre 1998, cette dernière demande a été jugée irrecevable du fait qu'elle n'avait pas été déposée dans les délais prescrits par le Code de procédure pénale vénézuélien.

En octobre 1997, la République du Venezuela a déposé auprès du tribunal de Cabimas une demande d'un montant de US\$60 millions (£37 millions) à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club au titre de dommages par pollution. Cette demande se fonde sur une lettre adressée au procureur général par le Ministère vénézuélien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables, laquelle fournit des détails sur le montant présumé des indemnités à verser à la République du Venezuela au titre de la pollution par les hydrocarbures. Il est demandé réparation pour les dommages causés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale touchée par le déversement, pour le coût de la restauration de la qualité de l'eau des côtes touchées, pour le coût du remplacement du sable endommagé et pour les dommages causés à la plage en tant que lieu touristique.

En mars 1999, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le Gard Club ont déposé auprès du tribunal un rapport sur les diverses rubriques de la demande de la République du Venezuela, lequel était rédigé par des experts de nationalité vénézuélienne, américaine et suédoise. Ces experts ont conclu que la demande était sans fondement.

À la demande du propriétaire du navire, du Gard Club et du Fonds de 1971, le tribunal a désigné un groupe d'experts pour fournir un avis technique sur le bien-fondé de la demande de la République du Venezuela. Dans son rapport, remis le 15 juillet 1999, le groupe d'experts a souscrit à l'unanimité aux conclusions des experts du Fonds de 1971, selon lesquelles la demande n'était pas fondée.

Le Gard Club et le Fonds de 1971 préparent actuellement leur argumentation, qui traitera notamment des critères adoptés par le Fonds de 1971 en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation.

Lors d'une audience devant le tribunal en mars 1998, le capitaine du *Nissos Amorgos* a affirmé qu'en vertu de l'article III.4 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, aucune demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire et que, puisque le capitaine relevait de cette catégorie, aucune demande ne pouvait être formée contre lui. Le Fonds de 1971 s'est porté partie intervenante et a fait sienne la position du capitaine sur ce point précis. Les arguments du capitaine seront examinés lors du jugement sur le fond.

Tribunal civil de Caracas

La République du Venezuela a présenté une demande d'un montant estimatif de US\$20 millions (£12 millions), ultérieurement porté à US\$60 millions (£37 millions), contre le propriétaire du navire, le capitaine du *Nissos Amorgos* et le Gard Club auprès d'un tribunal civil à Caracas. Il semble que cette demande porte sur les quatre mêmes rubriques de dommages que la demande déposée devant le tribunal pénal de Cabimas.

FETRAPESCA a présenté une demande estimée à US\$130 millions (£81 millions), plus frais de justice, contre le propriétaire du navire, le Gard Club et le capitaine du *Nissos Amorgos*.



Nissos Amorgos – une plage polluée
(photographie: ITOPF)

À la demande de FETRAPESCA, le tribunal civil a chargé un comité composé d'avocats et d'experts techniques d'évaluer le montant des dommages que le déversement a causés à l'environnement. Le rapport de ce comité, remis au tribunal en octobre 1997, ne tente pas de quantifier les effets du déversement. Il fait valoir en revanche qu'environ 20 000 pêcheurs ont vu leur revenu diminuer d'environ 80% par suite de cet événement.

Onze entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont présenté une demande estimée à US\$100 millions (£62 millions), plus frais de justice, contre le propriétaire du navire, le Gard Club et le capitaine du *Nissos Amorgos*. Cette demande correspond à celle qui a été déposée devant le tribunal pénal, la seule différence étant le nombre des plaignants.

Conflit de compétence

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club ont demandé que le tribunal civil de Caracas déclare qu'il n'a pas compétence pour connaître des actions intentées à la suite du sinistre du *Nissos Amorgos*, et que le tribunal pénal de Cabimas a la compétence exclusive. Ils ont également soutenu que l'action intentée par le Procureur général devant le tribunal de Caracas devrait de toute façon être rejetée étant donné qu'une action correspondante avait été introduite devant le tribunal de Cabimas. Jusqu'ici, aucune décision n'a été prise au sujet de la demande.

Cour suprême

En mai 1999, deux demandes indépendantes d'avocamiento' ont été déposées par FETRAPESCA et deux entreprises de transformation du poisson devant la Cour suprême du Venezuela. En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour 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.

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait opposition à cette demande. Le Fonds de 1971 s'est lui aussi opposé à cette demande en arguant du fait que les circonstances sur lesquelles reposait cette demande n'étaient pas exceptionnelles et que la demande ne concernait pas la remise en état de l'environnement mais l'intérêt particulier des demandeurs. L'opposition du Fonds de 1971 était également fondée sur le fait que l'intérêt public et l'ordre social n'avaient pas été menacés par le sinistre du *Nissos Amorgos* et qu'il n'était pas non plus devenu nécessaire de remettre de l'ordre dans la procédure judiciaire. Le Fonds de 1971 soutenait en outre que les demandeurs disposaient des voies juridiques habituelles et n'avaient pas subi de déni de justice. Le Fonds de 1971 arguait enfin que le transfert de la procédure à la Cour suprême priverait les parties de tout droit de recours.

Dans un jugement du 29 juillet 1999, la Cour suprême du Venezuela a rejeté la demande d' 'avocamiento' déposée par deux entreprises de transformation du poisson. La Cour suprême ne s'est pas encore prononcée sur la demande d' 'avocamiento' déposée par FETRAPESCA.

En décembre 1999, deux entreprises de transformation du poisson ont présenté auprès de la Cour suprême une demande de US\$20 millions (£13 millions) contre le Fonds de 1971 et, à titre subsidiaire, contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), action qui n'a pas été notifiée au Fonds de 1971. La Cour suprême ferait alors office de tribunal de première et de dernière instance.

Niveau des paiements

En octobre 1997, le Comité exécutif a noté que rien ne permettait de savoir quel serait le montant total des demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos*. Le Comité a donc décidé que les paiements du Fonds de 1971 devraient être limités à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts du Gard Club et du Fonds. Vu la persistance de cette incertitude, le niveau des paiements reste fixé à 25%.

Cause du sinistre et questions connexes

Le tribunal pénal de première instance de Cabimas mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre. Le tribunal déterminera si quiconque a encouru une responsabilité pénale du fait de ce sinistre.

Le Fonds de 1971 se tient informé du déroulement de l'enquête sur la cause du sinistre qui est actuellement menée par les autorités vénézuéliennes. Le Fonds a aussi engagé un expert technique qui a pour mission d'enquêter sur la cause du sinistre.

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait parvenir au Fonds de 1971 un dossier volumineux sur les causes du sinistre, ainsi qu'une analyse fouillée de tous ces éléments de preuve.

La conclusion à laquelle sont parvenus le propriétaire du navire et le Gard Club était que le sinistre et la pollution qui en a résulté avaient été causés par l'état dangereux du chenal de Maracaïbo en raison d'un manque d'entretien, que les autorités vénézuéliennes étaient au courant des dangers dans le chenal, dangers dont l'ampleur avait été dissimulée et que les dispositions qui avaient été prises pour mettre en garde les navigateurs laissaient à désirer. Ils ont soutenu que la profondeur du chenal était inférieure à celle indiquée dans les documents officiels remis au navire et qu'à cette profondeur se trouvait au moins un objet dur (probablement métallique) qui pouvait causer des

dommages aux navires. Ils ont soutenu que les hydrocarbures provenant du *Nissos Amorgos* s'étaient échappés par des trous dans le bordé de fond qui avaient été provoqués par le contact avec un objet métallique tranchant. Ils ont rappelé que d'autres navires avaient eu des difficultés dans la même partie du chenal, en particulier l'*Olympic Sponsor*, qui s'est échoué dix jours après le *Nissos Amorgos* et presque au même endroit à la suite de dommages analogues à sa coque causés par un objet métallique qui a par la suite été retiré du bordé de fond.

Le propriétaire et le Gard Club ont fait savoir au Fonds de 1971 que, en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ils se réservaient le droit de demander à être exonérés de leur responsabilité au titre des dommages par pollution résultant du sinistre en faisant valoir que les dommages résultaient en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

Du point de vue du propriétaire et du Gard Club, la question de l'exonération en vertu de l'article III.2c) ne devrait en principe pas affecter les demandeurs non gouvernementaux au Venezuela car si le propriétaire du navire était exonéré de sa responsabilité, les demandes seraient acquittées par le Fonds de 1971. Le propriétaire et le Gard Club ont indiqué qu'ils avaient en conséquence versé des indemnités sans invoquer l'exonération à l'encontre des demandeurs, telle qu'énoncée à l'article III.2c), tout en se réservant le droit de revenir à un stade ultérieur sur cette question par voie de subrogation. Ils ont avisé le Fonds de 1971 qu'ils avaient l'intention d'user d'un moyen de défense contre toute demande d'indemnisation de la part de la République du Venezuela, sur la base de l'article III.3 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, en faisant valoir que les dommages résultaient en grande partie de la négligence du demandeur, à savoir l'INC.

L'Administrateur, avec le concours des juristes et des experts techniques du Fonds de 1971, a examiné les documents communiqués par le propriétaire du navire et le Gard Club. Il est d'avis que ceux-ci semblent corroborer la position du propriétaire du navire et du Gard Club au sujet de l'aggravation de l'état du chenal en raison d'un manque d'entretien de la part de l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), organisme national chargé de l'entretien du chenal, et/ou du capitaine du port (employé du Ministère des transports). Il semblerait également qu'un certain nombre de parties, en particulier le Gouvernement du Venezuela et l'INC, aient été au courant de cette situation et que l'ampleur des dangers existant dans le chenal n'avait pas été divulguée.

De l'avis de l'Administrateur, les documents mis à la disposition du Fonds de 1971 donnaient à penser qu'une négligence de la part de l'INC aurait pu être un des facteurs à l'origine du sinistre et de la pollution qui en avait résulté et que par conséquent, le propriétaire du navire/Gard Club pourraient peut-être être partiellement exonérés de leur responsabilité envers le Gouvernement vénézuélien et d'autres organismes gouvernementaux. Dans ce cas de figure, le Fonds de 1971 serait également partiellement exonéré pour ce qui était des demandes présentées par le Gouvernement vénézuélien, à l'exception des rubriques portant sur le coût des mesures de sauvegarde. Cela étant dit, l'Administrateur n'était pas convaincu, compte tenu des éléments de preuve qui avaient été communiqués au Fonds de 1971 jusqu'alors, que les dommages résultaient en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable de l'INC et il estimait donc que le propriétaire pourrait ne pas être totalement exonéré de sa responsabilité à l'égard de ce sinistre en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Lorsqu'il a examiné ces questions en octobre 1999, le Comité exécutif a pris bonne note des avis exprimés par l'Administrateur. Il a cependant décidé qu'étant donné que tous les éléments de preuve concernant la cause du sinistre n'avaient pas été communiqués au Fonds de 1971, il était trop tôt pour se prononcer sur les questions relatives à la cause du sinistre et à la négligence concurrente.

L'Administrateur a été chargé de poursuivre son enquête sur ces questions, en collaboration avec le propriétaire du navire/Gard Club dans la mesure où il n'y avait pas de conflit d'intérêt entre eux et le Fonds.

Le Comité exécutif a également chargé l'Administrateur d'invoquer la négligence concurrente en tant que moyen de défense contre la demande présentée par le Gouvernement vénézuélien, si cela était nécessaire pour protéger les intérêts du Fonds de 1971. La délégation d'observateurs du Venezuela a toutefois estimé que le Fonds de 1971 ne devrait pas prendre position quant à la cause du sinistre avant que la question n'ait été tranchée par les tribunaux vénézuéliens.

À supposer que les éléments de preuve indiquent qu'il y ait effectivement eu négligence concurrente de la part de l'INC, la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait tenter une action récursoire contre la République du Venezuela en vue de recouvrer toute somme versée par le Fonds à titre d'indemnité devrait se poser.

OSUNG N°3

(République de Corée, 3 avril 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne *Osung N°3* (786 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué dans la région de Pusan (République de Corée) le 3 avril 1997 et a sombré par 70 mètres de fond. Le navire transportait environ 1 700 tonnes de fuel-oil lourd. Des hydrocarbures se sont immédiatement déversés mais il a été impossible d'évaluer et la quantité déversée et la quantité restant à bord. Les hydrocarbures provenant de l'*Osung N°3* ont atteint la mer voisine de l'île de Tsushima (Japon) le 7 avril 1997.

Enlèvement des hydrocarbures de l'épave

En 1997, l'Institut coréen de recherche sur les navires et la mécanique des océans a présenté un rapport d'enquête sur l'*Osung N°3*. D'après les estimations contenues dans le rapport, les citernes de l'épave de l'*Osung N°3* renfermaient environ 1 400 tonnes d'hydrocarbures. Il a été conclu que des hydrocarbures pourraient encore s'échapper de l'épave si le navire endommagé se détériorait davantage, si un autre navire ou des appareils de pêche devaient toucher l'épave, ou encore si celle-ci était dérangée par le passage d'un typhon. Étant donné le risque de déversement supplémentaire et les conséquences possibles sur les zones de pêche, les installations de mariculture et les plages touristiques voisines, le rapport a conclu qu'une opération d'enlèvement des hydrocarbures devait être entreprise dès que possible afin de réduire le risque de pollution.

Sur demande du Gouvernement coréen, un expert d'un cabinet londonien d'inspection maritime engagé par le Fonds de 1971 a participé aux discussions concernant la meilleure méthode d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* (voir page 77). L'Administrateur a informé les autorités coréennes que le Fonds de 1971 était d'accord que les hydrocarbures devaient être enlevés des épaves du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3* aussitôt que possible.

Comme indiqué plus haut (page 77,) un contrat a été conclu en mai 1998 entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance (Smit Tak BV) pour l'enlèvement des hydrocarbures des deux navires.

Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3* ont commencé le 2 septembre 1998, après achèvement des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1*. Les opérations, qui ont été à diverses reprises interrompues par des typhons, ont été achevées en

novembre 1998. Environ 27 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés. Aucun déversement d'hydrocarbures ne s'est produit pendant l'opération.

Niveau des paiements

Étant donné le risque grave de pollution que représentait l'importante quantité d'hydrocarbures restée dans l'épave, et la grande incertitude qui en résultait, le Comité exécutif avait estimé en juin 1997 qu'il n'était pas possible de faire une estimation raisonnable du montant total des demandes nées du sinistre de l'*Osung N°3*. Par conséquent, il a limité les paiements du Fonds de 1971, provisoirement, à 25% des dommages ou des pertes effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'ils seraient évalués par les experts du Fonds de 1971 au moment où le versement avait été effectué.

À la date du sinistre de l'*Osung N°3*, la République de Corée était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, mais non aux Conventions de 1992. Le montant disponible pour indemnisation des dommages causés en Corée est par conséquent déterminé en application des Conventions de 1969 et de 1971, c'est-à-dire qu'il est de 60 millions de DTS (environ £51 millions).

En revanche, le Japon était partie aux conventions de 1992 lors de l'événement. Le montant maximal disponible pour les dommages au Japon est par conséquent de 135 millions de DTS (£115 millions), y compris tout paiement effectué aux demandeurs coréens et japonais en vertu des conventions de 1969 et de 1971. Si le montant total des demandes au titre des dommages au Japon et en Corée devait dépasser 60 millions de DTS, et les paiements au titre de la Convention de 1971 portant création du Fonds devaient être versés au prorata, les demandeurs japonais auraient droit à une indemnisation supplémentaire en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Étant donné que l'*Osung N°3* était immatriculé en République de Corée, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire serait celle qui est visée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En octobre 1997, l'Assemblée du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à verser le solde des demandes établies concernant les dommages subis au Japon.

En novembre 1998, le niveau des paiements versé par le Fonds de 1971 a été porté à 100% des demandes établies.

Ayant décidé de porter à 100% les paiements du Fonds de 1971 s'agissant du sinistre de l'*Osung N°3*, l'Administrateur a aussi décidé que le Fonds de 1971 devrait rembourser au Fonds de 1992 les montants que celui-ci avait versés pour payer le solde des demandes japonaises. En définitive, aucune responsabilité n'incombera donc au Fonds de 1992 au titre de ce sinistre. En décembre 1998, le Fonds de 1971 a versé au Fonds de 1992 le montant indiqué ci-dessus, assorti d'intérêts se montant à £29 000.

Demandes d'indemnisation

Opérations d'enlèvement des hydrocarbures

Les demandes au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures concernant le sinistre de l'*Osung N°3* ont été réglées à hauteur d'un montant total de Won 6 739 millions (£3,2 millions). Ces demandes ont été acquittées intégralement par le Fonds de 1971.

Autres demandes

En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, les autorités locales, l'affrèteur de l'*Osung N°3* et plusieurs entrepreneurs ayant participé aux opérations de nettoyage et à l'inspection du navire naufragé, et par deux coopératives de pêche pour manque à gagner. Des demandes d'un montant total de Won 1 219 millions (£668 000) ont été réglées à Won 848 millions (£410 000) et intégralement acquittées.

Une seule demande est en suspens en ce qui concerne la République de Corée; il s'agit d'une demande relative à des opérations de nettoyage, d'un montant de Won 93 millions (£50 000). Cette demande a été évaluée par les experts du Fonds de 1971 à Won 64 millions (£35 000), mais l'évaluation a été rejetée par le demandeur.

Six demandes, s'élevant au total à ¥681 millions (£4,0 millions) ont été présentées au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon. Trois d'entre elles, d'un montant total de ¥477 millions (£2,9 millions), ont été réglées pour ¥453 millions (£2,7 millions). Les trois demandes restantes sont en cours d'examen. Une demande, d'un montant de ¥282 millions (£1,7 millions) a été présentée par une coopérative de pêche japonaise au titre du manque à gagner causé par le déversement d'hydrocarbures. Cette demande a été réglée pour ¥182 millions (£1,1 million) et intégralement acquittée.

On s'attend à une nouvelle demande d'environ ¥60 millions (£360 000) de la part de la Force d'autodéfense japonaise au titre des opérations de nettoyage.

Procédure en limitation

L'*Osung N°3* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I, mais il avait souscrit une assurance de responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£620 000) par sinistre. Le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 104 500 DTS (£89 000).

Le propriétaire du navire a fait une demande auprès du tribunal compétent pour engager la procédure en limitation; cette demande a été accordée en octobre 1997. En janvier 1998, le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont notifié au tribunal qu'ils devraient verser des indemnités à des demandeurs, victimes de dommages au Japon et ont provisoirement chiffré le montant total de ces demandes à ¥1 003 millions (£6,0 millions).

Enquête sur la cause du sinistre

Par jugement rendu en juin 1997, le tribunal pénal coréen compétent a indiqué que le capitaine de l'*Osung N°3* avait engagé le navire dans une zone interdite afin de gagner du temps, et n'avait pas navigué avec toute l'attention voulue. Le tribunal lui a par conséquent infligé une peine de prison d'un an.

Compte tenu des conclusions du tribunal pénal, le Comité exécutif a décidé qu'il n'existait aucun motif pour que le Fonds de 1971 s'oppose au droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité ou refuse la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

PLATE PRINCESS

(Venezuela, 27 mai 1997)

Le sinistre

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

Quelques jours auparavant, un inspecteur indépendant et un contrôleur de la pollution avaient procédé à des examens des citernes à cargaison et des citernes de ballast du *Plate Princess*, lesquels s'étaient révélés satisfaisants. À l'issue de l'inspection des citernes de ballast, le capitaine avait été autorisé par un inspecteur public à déballaster dans le lac de Maracaibo.

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

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

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 (£3,1 millions).

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

Action en justice

Immédiatement après le sinistre, un tribunal pénal de première instance à Cabimas a entamé une enquête sur la cause du sinistre. Le tribunal de Cabimas a décidé qu'il fallait poursuivre au pénal le capitaine du *Plate Princess*.

Un syndicat de pêcheurs (FETRAPESCA) a présenté une demande d'indemnisation au tribunal de Cabimas au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, pour un montant estimatif de US\$10 060 par bateau (£6 200), soit un montant total de US\$17 millions (£10,5 millions). Cette demande est 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 à un 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\$10 millions (£6,2 millions). Cette action est intentée au titre du manque à gagner subi par les pêcheurs du fait du déversement.

Un syndicat local de pêcheurs 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 (£12,4 millions), plus les frais de justice.

Le Fonds de 1971 n'a pas reçu notification des actions en justice.

Le capitaine et le propriétaire du navire ont déposé une requête devant le tribunal civil de Caracas demandant que celui-ci se déclare incompétent en ce qui concerne les actions découlant du sinistre du *Plate Princess* et déclare que le tribunal pénal de Cabimas est seul compétent en la matière du fait que le sinistre est survenu dans une zone relevant de la compétence de ce dernier. Ils ont également soutenu que l'action intentée devant le tribunal de Caracas devrait de toute façon être rejetée, étant donné que le tribunal pénal de Cabimas avait déjà ouvert une enquête sur les circonstances entourant le déversement. Jusqu'ici, aucune décision n'a été prise au sujet de cette requête.

L'action judiciaire n'a guère progressé au cours des années 1998 et 1999.

DIAMOND GRACE

(Japon, 2 juillet 1997)

Le navire-citerne panaméen *Diamond Grace* (147 012 tjb), qui transportait environ 257 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué dans la baie de Tokyo (Japon). Le bordé extérieur de trois citernes de tribord a été fissuré et du pétrole brut s'est déversé dans la mer. Les premières estimations du volume d'hydrocarbures déversés étaient de l'ordre de 15 000 tonnes, mais elles ont été révisées à la baisse lorsqu'une bonne partie de la cargaison que l'on croyait disparue d'une des citernes de tribord a été trouvée dans une citerne de ballast; le chiffre est désormais de 1 500 tonnes.

Le *Diamond Grace* était immatriculé à Panama qui, à la date du sinistre, était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Par conséquent, le droit de limitation du propriétaire du navire est régi par la Convention de 1969, à laquelle le Japon et le Panama étaient tous deux parties à la date du sinistre.

Des demandes d'indemnisation s'élevant à ¥2 152 millions (£13,0 millions) ont été déposées. Sur ce montant, ¥1 249 millions (£7,6 millions) avaient trait aux opérations de nettoyage et ¥592 millions (£3,6 millions) aux dommages à la pêche. Les demandes ont été approuvées pour un montant de ¥1 390 millions (£8,4 millions). Les demandes en souffrance se montent à environ ¥40 millions (£240 000).

Le montant de limitation applicable au *Diamond Grace* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est de 14 millions de DTS, soit environ ¥1 960 millions (£11,9 millions). Le Fonds de 1971 ne sera donc pas amené à verser d'indemnité au titre de ce sinistre.

KATJA

(France, 7 août 1997)

Le *Katja* (52 079 tjb), navire-citerne immatriculé aux Bahamas, a heurté le quai alors qu'il manœuvrait pour gagner un poste à quai dans le port du Havre (France). L'impact avec le quai a troué une citerne de mazout et 190 tonnes de fuel-oil se sont déversées. Des barrages flottants ont été déployés autour du poste de mouillage, mais le fuel-oil a pu s'échapper du port pour atteindre les plages situées au nord et au sud du Havre. Les quais, ainsi que d'autres ouvrages situés dans le port, ont été contaminés sur une longueur d'environ 15 kilomètres. Les hydrocarbures ont atteint un port de plaisance situé à l'entrée du port, et de nombreux bateaux de plaisance ont été souillés. On en a également trouvé dans une partie du port où se construit actuellement un nouveau port destiné aux bateaux pratiquant la pêche côtière.

Les opérations de nettoyage à l'intérieur du port ont été prises en charge par les autorités portuaires et les exploitants des divers postes à quai. Les opérations ont été menées par des entrepreneurs locaux. Le nettoyage des plages a été organisé par les autorités locales, qui ont fait appel à des entreprises locales, aux sapeurs-pompiers et à l'armée. La baignade et les sports nautiques ont été interdits pendant quelques temps (un ou deux jours), tant que l'on trouvait encore des hydrocarbures sur les plages. Certains pêcheurs de crevettes du Havre n'ont pu stocker leur prise dans le port, comme ils le font habituellement.

Au moment du sinistre, les Bahamas n'étaient pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le montant de limitation applicable au *Katja* est donc déterminé conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et il est estimé à FF48 millions (£4,6 millions).

Des demandes ont été reçues au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales pour un montant de FF17,3 millions (£1,6 millions).

Plusieurs demandes ont été reçues au titre de dommages matériels, pour un montant de FF7,8 millions (£740 000) et du manque à gagner subi, pour un montant de FF1,2 millions (£110 000).

Toutes les demandes devraient être réglées pour un montant bien inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est donc prévu que le Fonds de 1971 ne sera pas amené à effectuer de paiements au titre de ce sinistre.

EVOIKOS

(Singapour, 15 octobre 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb), qui transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes de cargaison de l'*Evoikos* ont été endommagées; environ 29 000 tonnes de fuel-oil lourd ont été déversées. L'*Orapin Global*, qui était sur ballast, n'a pas déversé d'hydrocarbures.

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 Protocoles 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, mais non aux Protocoles de 1992 y relatifs.

Les autorités de Singapour et de Chypre enquêtent actuellement sur la cause du sinistre.

Effets du déversement

Dans un premier temps, le déversement a touché les eaux de Singapour et certaines îles au sud de Singapour, mais ensuite les nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997 elles ont souillé par endroits la côte malaisienne de la province de Selangor sur une longueur de 40 kilomètres.

Intervention et opérations de nettoyage

Singapour

L'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a pris en charge les opérations de nettoyage, qui ont essentiellement consisté au début à diffuser des produits dispersants en mer, puis à maîtriser et récupérer les hydrocarbures flottants. Le matériel de nettoyage appartenant à l'entreprise East Asia Response Ltd (EARL) et à la Petroleum Association of Japon (PAJ) a été utilisé, ainsi que les ressources disponibles sur place, dans le commerce ou auprès de l'industrie locale.

Malaisie

Au bout de quelques jours, les effets naturels du temps ont rendu les hydrocarbures insensibles au traitement par dispersants chimiques. Les nappes s'étaient presque solidifiées et s'étaient étendues sur une vaste zone du détroit de Malacca, ce qui rendait les opérations de récupération au large impossibles. La marine malaisienne a entrepris des opérations de surveillance aérienne et maritime, et a placé du matériel en état d'alerte afin de pouvoir prendre le cas échéant des mesures de protection des ressources sensibles. Le nettoyage a été effectué par le Ministère malaisien de l'environnement, avec l'aide du Ministère de la marine. À l'intérieur de la Province de Selangor, les autorités municipales ont organisé l'enlèvement manuel des hydrocarbures et du sable mazouté des plages. On a laissée les mangroves souillées se reconstituer naturellement.

De nombreuses installations piscicoles sont situées le long de la côte malaisienne et des mesures ont été prises pour protéger celles qui étaient menacées par les hydrocarbures. Les pisciculteurs ont été encouragés à entourer leurs viviers de barrières de protection contre les hydrocarbures en suspension en employant des matériaux disponibles localement. Seulement quelques petites taches de goudron ont atteint les filets à certains endroits.

De nombreux élevages de crevettes le long du détroit dépendent d'apports en eau douce pour leurs activités. Sur les conseils du Ministère de la pêche malaisien, les éleveurs ont pris des mesures visant à surveiller les prises d'eau de façon à empêcher que des hydrocarbures ne pénètrent dans les installations. Les bateaux, les filets et les cordages de certains pêcheurs ont été contaminés.

Indonésie

Aucune information n'a été communiquée sur d'éventuelles opérations de nettoyage en Indonésie.

Demandes d'indemnisation

Singapour

Des demandes au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été présentées par des organismes publics singapouriens, pour un montant de S\$4,5 millions (£1,7 millions). Des tiers ont présenté des demandes s'élevant à S\$11,8 millions (£4,4 millions). Ces demandes sont actuellement en cours d'examen. L'assureur du propriétaire du navire a fait un paiement provisoire aux autorités de Singapour, d'un montant de S\$500 000 (£190 000).



Evoikos – Exploitations piscicoles menacées par les hydrocarbures
(photographie: ITOFF)

Les demandes d'indemnisation au titre de dommages à des biens s'élèvent à S\$1,8 millions (£670 000). Au nombre de celles-ci figurent des demandes relatives au nettoyage de coques de navires souillées par les hydrocarbures s'écoulant de l'*Evoikos*. Une entreprise de mise en valeur d'une île a présenté une demande d'un montant de S\$1 230 000 (£460 000) au titre d'opérations de nettoyage de l'île.

Le propriétaire du navire et son assureur ont indiqué qu'ils pourraient faire valoir que les opérations menées dans les eaux de Singapour (ou du moins dans une partie de celles-ci) ont été entreprises dans le but de prévenir ou de limiter les dommages par pollution causés en Malaisie ou en Indonésie, et que les coûts afférents ouvriraient donc droit à indemnisation en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. De surcroît, des demandes au titre des opérations d'assistance risquent d'être présentées, en vertu non seulement de l'article 13 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, mais aussi de l'article 14 de cette convention.

À sa session d'octobre 1999, le Comité exécutif a réitéré sa position selon laquelle il était trop tôt pour qu'il se prononce sur ces questions.

Malaisie

Le Ministère de l'environnement et les antennes régionales de la marine ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage, pour un montant total de RM740 000 (£120 000). Une coopérative pétrolière malaisienne (PIMMAG) qui, à la demande des autorités, avait effectué des opérations de nettoyage, a présenté une demande de RM996 000 (£160 000). Il semblerait que les autorités malaisiennes aient honoré cette demande. L'évaluation de ces demandes

s'est faite à partir de renseignements complémentaires communiqués par les autorités malaisiennes, lesquelles doivent faire parvenir de nouveaux renseignements ayant trait aux dépenses encourues par le Ministère de l'environnement au titre des opérations de nettoyage.

Les demandes relatives à la pêche s'élèvent à RM1,9 millions (£310 000). Les experts techniques engagés par le UK Club et le Fonds de 1971 ont procédé à une évaluation préliminaire. Les autorités malaisiennes devraient faire parvenir des renseignements complémentaires dans un avenir proche.

Indonésie

Les autorités indonésiennes ont présenté une demande d'indemnisation au propriétaire du navire et au UK Club, pour un montant de US\$3,4 millions (£2,1 millions). Cette demande, qu'aucune pièce justificative n'accompagne, a trait au souillage de mangroves (US\$2 millions) et de sable (US\$1,2 millions), au manque à gagner subi par des pêcheurs (US\$11 000) et au coût des opérations de nettoyage (US\$152 000). Le UK Club a demandé aux autorités indonésiennes de fournir des documents supplémentaires. Cette demande a été présentée dans le cadre de la procédure en limitation.

Étant donné le peu d'informations dont on dispose sur la demande des autorités indonésiennes, l'Administrateur ne peut se prononcer avec certitude sur la recevabilité de la demande. Cela étant dit, d'après l'Administrateur, il semblerait que les montants demandés au titre du souillage des mangroves et du sable soient basés sur des calculs abstraits et, à ce titre, les demandes seraient irrecevables.

Paiements versés par le Fonds de 1971

Compte tenu de l'incertitude quant au montant total des demandes en octobre 1999, le Comité a réitéré la décision prise à ses sessions antérieures, selon laquelle l'Administrateur n'était pas autorisé à effectuer de paiements à ce stade.

Poursuites au pénal

À la suite de l'abordage, les capitaines des deux navires ont été inculpés. Le capitaine de l'*Evoikos* a été condamné à trois mois de prison et à des amendes d'un montant total de S\$60 000 (£22 000), et le capitaine de l'*Orapin Global* à deux mois de prison, et à une amende de S\$11 000 (£4 000).

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé une procédure en limitation auprès du tribunal compétent de Singapour. Le tribunal a fixé le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* à 8 846 941 DTS (£7,5 millions).

KYUNGNAM N°1

(République de Corée, 7 novembre 1997)

Le sinistre

Le caboteur-citerne *Kyungnam N°1* (168 tjb), immatriculé en République de Corée, s'est échoué au large d'Ulsan (République de Corée). La police maritime d'Ulsan a estimé qu'environ une tonne d'hydrocarbures de cargaison s'était déversée dans la mer. Toutefois, les experts du Fonds de 1971 estiment que 15 à 20 tonnes se sont échappées. Les hydrocarbures déversés ont contaminé plusieurs kilomètres de côtes rocheuses.

La côte touchée abrite d'importantes activités aquacoles. Certaines installations de culture de la moutarde de mer et certains filets fixes ont été contaminés, de même que 20 à 30 petits navires de pêche qui étaient amarrés dans la zone au moment du sinistre.

La police maritime a procédé à des opérations de nettoyage au large. Des pêcheurs et des plongeurs locaux ont été engagés par le propriétaire du navire pour procéder à des opérations manuelles de nettoyage à terre.

Demandes d'indemnisation

Jusqu'à présent, 31 demandes d'indemnisation ont été déposées, pour un montant total de Won 971 millions (£532 000). Vingt-huit d'entre elles, d'un montant total de Won 963 millions (£527 000) ont été évaluées par le Fonds de 1971 à Won 228 millions (£125 000). Les trois demandes restantes sont en cours d'examen.

Le propriétaire du navire a versé des indemnités à six demandeurs pour des montants supérieurs à ceux retenus par le Fonds de 1971. Le propriétaire a par conséquent renoncé à son droit de subrogation à l'encontre du fonds de limitation pour ce qui est de ces six demandes.

En février 1999, le Comité exécutif a décidé que vu la modestie des sommes en jeu, le Fonds de 1971 devrait intégralement payer toutes les demandes approuvées et présenter des demandes subrogées à l'encontre du fonds de limitation du propriétaire du navire.

À la suite de cette décision, le Fonds de 1971 a versé Won 225 millions (£116 000) à 11 demandeurs en juin 1999. Il y a un demandeur qui n'a pas accepté l'évaluation de sa demande au titre du nettoyage.

Procédure en limitation

Le tribunal de district d'Ulsan a fixé le montant de limitation applicable au *Kyungnam N°1* à Won 43 543 015 (£22 000). Le propriétaire du navire a déposé cette somme auprès du tribunal.

Le tribunal a décidé que les demandes à l'encontre du fonds de limitation devaient être déposées au plus tard le 17 août 1998. En août 1998, le Fonds de 1971 a présenté des demandes subrogées auprès du tribunal de limitation pour un montant de Won 449 millions (£250 000), dont Won 207 millions (£115 000) au titre des opérations de nettoyage et Won 242 millions (£130 000) au titre de la pêche. Il s'agissait des demandes connues du Fonds de 1971 à cette date. Six autres demandeurs avaient également présenté une demande au titre du nettoyage, pour un montant de Won 212 millions (£115 000), tandis qu'une association de pêcheurs avait déposé une demande de Won 752 millions (£410 000). Les demandes dont le tribunal a été saisi se montent à Won 965 millions (£530 000).

Le tribunal de limitation attend que les experts du Fonds de 1971 achèvent leur évaluation des demandes en suspens avant de clore la procédure en limitation.

PONTOON 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

Le sinistre

Du fuel-oil intermédiaire s'est échappé de la barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tjb) alors qu'elle était remorquée par le remorqueur *Falcon I* au large de Hamriyah à Sharjah (Émirats arabes unis). La barge aurait été submergée par mer très houleuse et vents forts du nord-

ouest le 7 janvier 1998; alors qu'elle embarquait de l'eau, des hydrocarbures se seraient échappés. Au cours de la nuit du 8 janvier, la barge a coulé et s'est retrouvée sur le fond de la mer à une profondeur de 21 mètres, à une distance de six milles marins de Hamriyah. Il est cependant estimé qu'environ de 4 000 à 4 500 tonnes d'hydrocarbures ont été déversés.

Le *Pontoon 300* était immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines; son propriétaire était une compagnie libérienne. Il semblerait que la barge n'ait pas été couverte par une assurance-responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures. Le remorqueur *Falcon 1* est immatriculé à Abu Dhabi et appartient à un ressortissant de cet Émirat.

Le port en lourd du *Pontoon 300* était 8 037 tonnes. La barge se composait de 24 caisses de flottabilité disposées en six rangées de quatre caisses et comportait une double cloison axiale. Des plongeurs ont signalé que certains indices portaient à croire que de l'huile diesel avait été chargée dans les citernes de ballast avant et arrière de la barge. Les plongeurs se sont rendus compte en outre que la plupart des citernes de la barge communiquaient entre elles.

Plusieurs tentatives effectuées en janvier 1998 pour redresser la barge ont échoué. Celle-ci a finalement été soulevée le 4 février 1998 et remorquée dans le port de Hamriyah. Après que tous les résidus mazoutés eurent été enlevés, la barge a été remorquée vers la mer et sabordée.

Opérations de nettoyage

La nappe d'hydrocarbures s'est étalée sur 40 kilomètres de littoral, touchant quatre Émirats. L'Émirat le plus touché a été Umm Al Quwain.

L'Agence fédérale de l'environnement a coordonné les activités de lutte contre le déversement, avec l'appui du service des garde-côtes et des frontières et les autorités municipales. Les opérations de nettoyage à terre ont été menées par une compagnie pétrolière et plusieurs entreprises locales. Les déchets mazoutés ramassés ont été acheminés jusqu'à une décharge située à terre. Les travaux ont été achevés en juin 1998.

Applicabilité des Conventions de 1969 et 1971

En février 1998, le Comité exécutif a décidé que le *Pontoon 300* relevait bien de la définition du terme 'navire' telle qu'elle figure dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, étant donné qu'il avait été démontré que la barge transportait effectivement d'un point à un autre des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

Comme on ne sait toujours pas si le montant total des demandes dépassera le montant total disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS, soit environ £51 millions), le Comité exécutif a décidé en février 1998 de limiter le niveau des paiements du Fonds à 50% des pertes ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur. En avril 1998, le Comité a porté le niveau de ces paiements à 75%.

Demandes d'indemnisation

Au 31 septembre 1999, onze demandes d'indemnisation avaient été reçues. Ces demandes, qui se montent au total à Dhs 7,4 millions (£1,3 millions), ont trait à des opérations de nettoyage. Huit d'entre elles, s'élevant à Dhs 5,3 millions (£895 000), ont été présentées par l'Agence fédérale de l'environnement. Des évaluations initiales des demandes de l'Agence fédérale de l'environnement (FEA), s'élevant au total à Dhs 2,8 millions (£470 000) ont été effectuées, et des éclaircissements ont été demandés en ce qui concerne certains éléments de quelques unes de ces demandes. Des paiements provisoires pour un montant de Dhs 224 359 (£38 000) ont été effectués.



Pontoon 300 – les hydrocarbures s'accumulent dans le port
(photographie: ITOFF)

Une entreprise locale a présenté des demandes d'un montant total de Dhs 2,2 millions (£370 000) au titre des travaux de nettoyage. Ces demandes ont été établies à Dhs 2 153 000 (£365 000) et le Fonds de 1971 a versé 75% du montant convenu.

L'on s'attend à ce que la municipalité d'Umm Al Quwain dépose une demande d'indemnisation dans un avenir proche. Cette demande se composerait des préjudices subis par 200 pêcheurs par suite du déversement d'hydrocarbures, des frais de nettoyage de plages, de dommages causés aux installations du Centre de recherche sur les ressources marines, des coûts des études menées par l'Université d'Al Ain et l'Agence fédérale de l'environnement et de dommages causés aux mangroves.

Enquête sur la cause du sinistre

L'Administrateur a chargé les avocats du Fonds de 1971 dans les Émirats arabes unis de mener une enquête sur la cause du sinistre, le cas échéant avec l'aide d'experts techniques.

Action en justice intentée contre les propriétaires du remorqueur *Falcon 1*

En octobre 1999, le Comité exécutif a envisagé la possibilité d'intenter une action en recours contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*. Selon la législation des Émirats arabes unis, une action contre le propriétaire du remorqueur en responsabilité délictuelle est frappée de prescription lorsque trois années se sont écoulées à partir de la date où la personne qui a subi le dommage a pris connaissance de l'acte qui a causé ce dommage. Il pourrait toutefois être soutenu que le dommage dû à la pollution dans ce cas a découlé d'une action de remorquage, et le délai de prescription serait alors de deux ans à partir de la date où l'opération a pris fin.

Le Comité exécutif considère que le Fonds de 1971 devrait, par mesure de précaution, intenter une action en justice contre le propriétaire du *Falcon 1* dans le délai de prescription de deux ans (6 janvier 2000). Les avocats du Fonds ont reçu des consignes en ce sens.

Poursuites judiciaires

En novembre 1999, un tribunal pénal de première instance a jugé coupables trois particuliers et deux personnes morales de deux chefs d'accusation: mauvaise utilisation de la barge *Pontoon 300*, laquelle n'était pas en état de naviguer et qui se trouvait donc en infraction vis-à-vis de la législation des Émirats arabes unis; tort au public et au milieu du fait de l'utilisation d'une barge qui n'était pas en état de naviguer. Il y a eu appel de cette décision.

MARITZA SAYALERO

(Venezuela, 8 juin 1998)

Le sinistre

Le pétrolier panaméen *Maritza Sayalero* (28 338 tjb) se trouvait à quai dans un terminal pétrolier situé dans la baie de Carenero (Venezuela) et exploité par la compagnie pétrolière nationale Petróleos de Venezuela SA (PDVSA), où il devait décharger sa cargaison. Alors que le pétrolier déchargeait du gazole moyen, un membre de l'équipage a aperçu, à bâbord, une nappe d'hydrocarbures mesurant environ 140 m². L'équipage a mis fin à l'opération de déchargement. D'après les mesures effectuées dans la citerne située à terre et dans la citerne à cargaison du navire, on a estimé que 262 tonnes de gazole moyen s'étaient échappées du pétrolier et plus 699 tonnes de gazole moyen du terminal.

Un plongeur a vérifié les tuyaux et a repéré deux déchirures dans le tuyau flexible immergé utilisé pour décharger le gazole moyen. Ce tuyau, appartenant au terminal, était constitué de six segments de tuyau flexible raccordés les uns aux autres par des boulons. Une extrémité de cet assemblage de tuyaux était raccordée à l'oléoduc sous-marin coté terre, et l'autre au collecteur du navire. Les déchirures se trouvaient dans les deuxième et troisième tuyaux à partir de l'extrémité raccordée à l'oléoduc immergé, côté terre. La distance entre le pétrolier et la déchirure était d'environ 40 mètres.

Opérations de nettoyage

Dans le cadre du plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures, c'est PDVSA qui est responsable de la mise en place des mesures de lutte contre les déversements d'hydrocarbures dans la baie de Carenero. PDVSA a déclenché le plan d'intervention d'urgence et fait déployer des barrages flottants pour protéger les zones sensibles. Une petite quantité du gazole moyen déversé a atteint une plage située non loin de là et aurait nui à des bivalves vivant dans la zone intertidale. Des opérations de nettoyage ont été menées sur les plages touchées. PDVSA a chargé trois organismes vénézuéliens d'évaluer les dommages causés à l'environnement.

Impact sur la pêche et le tourisme

Bien que, semble-t-il, l'impact sur la pêche et le tourisme ait été peu important, PDVSA a évalué à environ US\$700 000 (£425 000) le montant des demandes d'indemnisation au titre de préjudices commerciaux. PDVSA aurait commencé à régler certaines demandes d'indemnisation. Aucune consultation n'est intervenue entre PDVSA et le Fonds de 1971 en ce qui concerne le règlement des demandes.

Action en justice

La ville de Brion a présenté devant la cour suprême de Caracas une demande d'indemnisation contre l'exploitant du terminal - PDVSA - le propriétaire du navire et le UK Club, pour un montant estimatif de Bs10 000 millions (£9,6 millions) plus les frais de justice. La ville de Brion a demandé que la cour notifie la procédure au Fonds de 1971. Le Fonds de 1971 n'a pas encore été informé de la procédure.

Applicabilité des Conventions

À sa session d'octobre 1998, le Comité exécutif a relevé que la fuite provenait d'une rupture d'un tuyau appartenant au terminal pétrolier, laquelle était intervenue à une distance d'environ 40 mètres du collecteur du navire. Il a estimé que le transport par mer des hydrocarbures était achevé et que les hydrocarbures ne pouvaient être considérés comme étant transportés par le *Maritza Sayalero* au moment du déversement. Pour cette raison, le Comité a décidé que le sinistre ne relevait pas du champ d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

En effet, ces conventions s'appliquent uniquement aux déversements d'hydrocarbures relevant de la définition du terme 'hydrocarbures' figurant à l'article premier, paragraphe 5 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, lequel vise uniquement les hydrocarbures persistants. Le Fonds de 1971 a élaboré un guide non technique sur la nature et la définition des hydrocarbures persistants, lequel avait été examiné par l'Assemblée en 1981. Selon ce guide, les hydrocarbures sont considérés comme non persistants si, au moment du transport, au moins 50% des fractions d'hydrocarbures, en volume, se distillent à une température de 340°C, et au moins 95% des fractions d'hydrocarbures, en volume, se distillent à une température de 370°C. Le Comité a noté en octobre 1998 que l'analyse d'un échantillon du gazole moyen prélevé dans l'une des citernes à cargaison du navire avait révélé que les hydrocarbures étaient non persistants. Le Comité a donc décidé que le sinistre ne relevait pas du champ d'application des Conventions.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire n'a pas encore engagé de procédure en limitation.

Si la Convention de 1969 sur la responsabilité civile devait s'appliquer à ce sinistre, le montant de limitation applicable au *Maritza Sayalero* serait de l'ordre de 3 millions de DTS (£2,5 millions).

Enquête sur la cause du sinistre

Un tribunal pénal de première instance a commencé une enquête pour rechercher la cause du sinistre. Le tribunal déterminera s'il est possible d'attribuer à qui que ce soit une responsabilité pénale pour ce sinistre.

Une enquête menée par l'assureur du propriétaire du navire a permis d'exclure toute faute ou imprudence de la part du navire.

10.3 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître en 1999

Comme à la section 10.2 du présent rapport, les montants indiqués ont été arrondis. La conversion des devises en livres sterling a été faite aux taux de change en vigueur au 31 décembre 1999.

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 à proximité de la frontière danoise en mer du Nord. Les autorités allemandes ont entrepris les 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.

L'Agence maritime et hydrographique fédérale allemande a prélevé des échantillons du pétrole rejeté sur le rivage. D'après les autorités allemandes, des comparaisons avec une base de données de chimie analytique sur le pétrole brut de la mer du Nord, établie par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, ont fait apparaître que la pollution n'avait pas été causée par du brut provenant des plates-formes de la mer du Nord. L'analyse chimique a révélé qu'il s'agissait de brut de Libye.

D'après les simulations des courants et des vents, effectuées sur ordinateur par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, le pétrole aurait été déversé entre le 12 et le 18 juin, à environ 60 à 100 milles nautiques au nord-ouest de l'île de Sylt.

L'enquête menée par les autorités allemandes a révélé 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 46m³ de pétrole que les pompes du navire n'avaient pas réussi à évacuer.

Le *Kuzbass* a quitté Wilhelmshaven le 11 juin 1996; il est passé à un poste de contrôle situé non loin du centre des garde-côtes de Douvres le 14 juin 1996. Se fondant sur l'analyse de données communiquées par Lloyds Maritime Information Services, les autorités allemandes ont soutenu que durant la période et dans la zone visées, il n'y avait eu aucun autre mouvement de pétrolier ayant à son bord du pétrole brut de Libye. D'après les autorités allemandes, l'analyse des échantillons de pétrole provenant du *Kuzbass* correspondait aux résultats de l'analyse des échantillons prélevés sur le rivage pollué.

Les autorités allemandes ont pris contact avec le propriétaire du *Kuzbass* et lui ont demandé d'assumer la responsabilité de la pollution causée par le pétrole. Elles ont précisé que, faute d'une réponse satisfaisante, elles engageraient des poursuites judiciaires. Le propriétaire du navire et son assureur P & I, la West of England Ship Owners' Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club), ont nié toute responsabilité.

Rôle du Fonds de 1992

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

Si les autorités allemandes devaient demander réparation au Fonds de 1992, la question se poserait de savoir si elles ont prouvé que le dommage était dû à un événement mettant en cause un ou plusieurs navires, tel que défini par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (article 4.2b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

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 (£32 millions).

Poursuites judiciaires

En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé, auprès du tribunal de première instance de Flensburg, une procédure contre le propriétaire du navire et son assureur (le West of England Club), demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions (£830 000).

Le Fonds de 1992 a été notifié de la procédure en novembre 1998. En août 1999, le Fonds de 1992 s'est porté partie intervenante dans la procédure afin de sauvegarder ses intérêts.

Les autorités allemandes fondent notamment leur argumentation sur les faits décrits plus haut. Le Fonds de 1992 est en train d'examiner les pièces.

Le propriétaire du *Kuzbass* et son assureur, le West of England Club, ont présenté leur défense, qui peut se résumer comme suit:

Les analyses chimiques auxquelles ont fait procéder les autorités allemandes montrent simplement que le pétrole transporté par le *Kuzbass* et celui que l'on a trouvé le long du littoral provenaient tous deux de Libye, sans pouvoir affirmer pour autant que la composition chimique des deux pétroles était identique. Or, les analyses chimiques effectuées pour le compte du propriétaire du navire et le Club montrent que les deux types de pétroles n'étaient pas identiques. En particulier, ces analyses montrent que bien qu'il se soit agi dans les deux cas de brut de Libye, le pétrole qui se trouvait à bord du *Kuzbass* était du "Libyan Brega", alors que celui qui avait causé la pollution ne l'était pas.

S'agissant de la question de savoir si la pollution par les hydrocarbures aurait pu être causée par le lavage des citernes du *Kuzbass*, il y a lieu de noter que ce lavage n'interviendrait le plus souvent qu'en des circonstances exceptionnelles, par exemple s'il fallait réparer une citerne ou bien encore s'il fallait prendre à bord une cargaison qui ne devait pas entrer en contact avec d'éventuels résidus de la cargaison transportée lors d'un précédent voyage. Or, le *Kuzbass* se rendait en Méditerranée pour charger une cargaison de pétrole brut, et l'état des citernes était tel qu'il ne justifiait pas le lavage. Qui plus est, il eut été techniquement impossible de procéder au pompage du pétrole qui restait à bord.

L'itinéraire suivi par le *Kuzbass* se trouvait bien loin des zones à partir desquelles le pétrole ayant causé la pollution était censé avoir dérivé en direction de la mer. Une copie des cartes marines russes utilisées, le traceur de route et le journal de bord ont été fournis à l'appui de cette thèse.

Quant aux renseignements communiqués par Lloyd's Maritime Information Services indiquant qu'en juin 1996 il n'y avait eu aucun mouvement de pétrolier ayant à son bord du brut de Libye dans la zone visée, il convient de noter que Lloyd's Maritime Information Services ne s'intéresse qu'aux pétroliers en charge et ne fournit aucun renseignement relatif au mouvement des pétroliers légers, qui sont précisément les plus susceptibles de procéder au lavage de leurs citernes.

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également invoqué les résultats des enquêtes menées, l'une par la police allemande et l'autre par le procureur italien²², les deux ayant

<2> C'est dans un port italien que le déchargement suivant devait avoir lieu.

conclu, selon le propriétaire du navire et le Club, qu'ils n'avaient trouvé aucune preuve à l'appui de l'accusation portée contre le *Kuzbass*.

Dans leur réponse au tribunal, les autorités allemandes ont fait valoir les points suivants:

Le *Kuzbass* transportait du pétrole brut. L'analyse des échantillons du pétrole ramassé sur les plages polluées a montré qu'il s'agissait, la aussi, de brut de Libye. Or, le *Kuzbass* était le seul pétrolier à se trouver en mer du Nord à destination de la baie de Helgoland en juin 1996. D'après les premiers éléments de preuve, seul le *Kuzbass* aurait donc pu être à l'origine de la pollution. L'analyse à laquelle il a été procédé pour le compte du propriétaire du navire n'a pas permis de réfuter ces premiers éléments. D'après les critères scientifiques qui ont cours, il n'est pas possible de défendre la position du propriétaire du navire et du Club selon laquelle les deux pétroles n'étaient pas identiques. Qui plus est, il y avait dans le *Kuzbass* une fuite entre une citerne de décantation et une citerne à cargaison. On ne prétend plus que la pollution aurait été causée par le lavage d'une seule citerne; il se serait plutôt agi d'une vidange en mer. Il faut donc supposer qu'à l'occasion d'un voyage précédent, en charge, une partie de la cargaison s'était écoulée dans la citerne de décantation, que celle-ci avait été partiellement remplie de résidus provenant de lavages antérieurs et que la fuite avait donné lieu à des résidus fortement enrichis en pétrole brut. Le *Kuzbass* avait ensuite déchargé ce mélange alors qu'il se rendait de Cuxhaven à la Méditerranée.

Le tribunal va vraisemblablement désigner un expert qui sera chargé d'examiner les éléments de preuve ayant trait à l'origine du pétrole.

NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Se reporter aux pages 88 à 95 ci-dessus.

OSUNG N°3

(République de Corée, 3 avril 1997)

Se reporter aux pages 102 à 104 ci-dessus.

SINISTRE SURVENU AU ROYAUME-UNI

(Royaume-Uni, 28 septembre 1997)

Les 28 et 29 septembre 1997, du combustible de soute a échoué sur des plages de sable dans l'Essex, sur la côte est de l'Angleterre (Royaume-Uni). Des opérations de nettoyage ont été effectuées à terre par l'autorité locale. La provenance des hydrocarbures est inconnue.

L'autorité locale a présenté au Fonds de 1992 une demande d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage d'un montant provisoire d'environ £10 000.

Pour que ce déversement relève du champ d'application de la Convention de 1992 portant création du Fonds, le demandeur doit prouver que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini à l'article premier, paragraphe 1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, article auquel renvoie, par voie de référence, la Convention de 1992 portant création du Fonds, c'est-à-dire un navire-citerne en charge ou à l'état lège.

L'analyse des hydrocarbures en cause montre qu'il s'agissait de combustible de soute. Toutefois, compte tenu de la faible quantité d'hydrocarbures ayant atteint les plages, il était impossible de déterminer si ceux-ci provenaient bien d'un navire-citerne. C'est pour cette raison que le Fonds de 1992 a rejeté la demande d'indemnisation.

En août 1999, l'autorité locale a fait savoir au Fonds de 1992 qu'elle n'avait pas l'intention de poursuivre l'action contre le Fonds.

SANTA ANNA

(Royaume-Uni, 1er janvier 1998)

Déroulement des événements

Le navire-citerne panaméen *Santa Anna* (17 134 tjb) a traîné son ancre par gros temps et s'est échoué sur des écueils, sur la côte du Devon (Royaume-Uni). Le navire a été remis à flot le jour même par un navire remorqueur de secours sous contrat avec le Gouvernement du Royaume-Uni. Du fait de l'échouement, plusieurs citernes à cargaison du navire ont été perforées.

Le *Santa Anna* était sur lest, mais ses soutes à combustible contenaient environ 270 tonnes de fuel-oil lourd et 10 tonnes d'huile diesel. L'échouement et le renflouement n'ont entraîné aucun déversement d'hydrocarbures.

Les autorités du Royaume-Uni ont mobilisé du matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures et des aéronefs de surveillance.

Demande d'indemnisation

Le Gouvernement du Royaume-Uni a notifié le sinistre aux FIPOL. Il a déclaré, dans sa notification, qu'il semblait qu'aucune demande d'indemnisation ne pouvait être présentée en vertu des Conventions de 1969 et de 1971, car ces dernières ne visaient pas les mesures de sauvegarde avant déversement. Il a également déclaré qu'il ne semblait pas possible de présenter des demandes d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire, car le navire était immatriculé au Panama, État partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Gouvernement du Royaume-Uni a déposé une demande d'indemnisation de £30 000 au titre du coût de la mobilisation des ressources en vue de lutter contre une fuite éventuelle d'hydrocarbures persistants de soute.

On estime à 10,2 millions de DTS (£8,7 millions) la limite de la responsabilité du *Santa Anna* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, si cette dernière est applicable.

Applicabilité des Conventions de 1992

Ce sinistre soulève trois questions importantes concernant l'applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, lesquelles ont été examinées par le Comité exécutif à sa session d'octobre 1998.

Applicabilité de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile

Le Comité exécutif a étudié la question de savoir si la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pouvait s'appliquer au *Santa Anna*, qui était immatriculé dans un État partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Il a été noté que l'événement étant survenu avant le 16 mai 1998 (date à laquelle la dénonciation de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile par le Royaume-Uni avait pris effet), le Royaume-Uni était tenu, par obligation conventionnelle, de respecter les prescriptions de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concernait les navires immatriculés au Panama, et que les dispositions de cette convention ne visaient pas les mesures de prévention antérieures à un déversement. Le Comité a toutefois estimé que, puisque la Convention de 1969 sur la responsabilité civile concernait uniquement les navires-citernes en charge, le Royaume-Uni pouvait appliquer la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à un navire-citerne à l'état lège immatriculé au Panama.

Définition du terme 'événement'

La question consiste à déterminer si l'échouement du navire et sa remise à flot constituent un 'événement' tel que défini dans les Conventions de 1992. La définition du terme 'événement' donnée à l'article premier, paragraphe 8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est libellée comme suit:

'Événement' signifie tout fait ou tout ensemble de faits ayant la même origine et dont résulte une pollution, ou qui constitue une menace grave et imminente de pollution.

Le Comité a estimé que dans le cas du *Santa Anna*, il existait une menace grave et imminente, et que par conséquent les Conventions de 1992 s'appliquaient bien en principe à cet événement. Toutefois, il a été noté que les critères de recevabilité habituels s'appliquaient, c'est-à-dire que les mesures prises devaient être raisonnables d'un point de vue technique objectif.

Définition du terme 'navire'

La dernière question était celle de savoir si le *Santa Anna* relevait ou non de la définition du terme 'navire' figurant dans l'article premier, paragraphe 1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le propriétaire du navire et son assureur P & I ont estimé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas à ce sinistre, du fait que le *Santa Anna* ne relevait pas de la définition du terme 'navire'. Ils ont assuré que la demande du Gouvernement du Royaume-Uni serait honorée, mais ont simplement tenu à établir que la responsabilité du propriétaire du navire découlait de la section de la loi de 1995 sur la marine marchande qui prévoyait la responsabilité pour les déversements de combustible de soute, auxquels la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'applique pas.

À la suite de l'examen de cette question par le Comité exécutif, l'Assemblée a constitué un Groupe de travail intersessions chargé d'étudier la question de la définition du terme 'navire'. Les conclusions du Groupe de travail figurent dans la section 9 du présent rapport.

À sa session d'octobre 1999, le Comité exécutif a noté que le Gouvernement du Royaume-Uni maintenait la demande qu'elle avait formée contre le propriétaire du navire sur la base de la responsabilité objective et que le montant de la demande était bien en-deça du montant de limitation applicable au navire. Le Comité a donc estimé qu'il n'y avait pas lieu de trancher la question de savoir si le *Santa Anna* relevait ou non de la définition du terme 'navire'. Il a toutefois noté que l'on

reviendrait sur la question à la demande de la délégation du Royaume-Uni, si le Gouvernement de ce pays ne parvenait pas à recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire.

MILAD 1

(Bahreïn, 5 mars 1998)

Le sinistre

Le 5 mars 1998, le caboteur-citerne *Milad 1* (801 tjb) a été intercepté dans des eaux internationales, à environ 25 milles marins au nord-est de Bahreïn, par le Service des garde-côtes des États-Unis (USCG).

L'USCG a décelé dans la coque du navire-citerne, qui transportait 1 500 tonnes d'un mélange gazole/pétrole brut, une fissure d'environ 20 cm de long, par laquelle l'eau de mer pénétrait dans une citerne de ballast, et a estimé que le *Milad 1* non seulement risquait de couler, mais encore constituait un risque grave de pollution pour les côtes de Bahreïn. Il a donc fait venir à bord des membres de son équipage pour tenter de stabiliser le navire, utilisant des pompes pour compenser l'envahissement. Le capitaine du *Milad 1* a demandé l'autorisation de procéder au transbordement d'une partie de la cargaison pour ramener la fissure au-dessus de la ligne de flottaison.

Le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC) a contacté une entreprise de réparation navale basée à Bahreïn, qui a accepté de fournir un remorqueur de sauvetage et une équipe de réparation qui mesurerait l'ampleur des dommages et effectuerait des réparations d'urgence à titre provisoire.

Le 8 mars, l'entreprise de réparation a inspecté le *Milad 1*, pour constater que la fissure mesurait maintenant 45 cm de long et continuait de s'allonger, nécessitant de ce fait du matériel supplémentaire. Le MEMAC a contacté un représentant du propriétaire du *Milad 1*, lequel était basé dans les Émirats arabes unis au moment de l'événement. Le représentant du propriétaire a donné son accord pour que les réparations d'urgence se fassent et a également proposé d'expédier un autre pétrolier, l'*Al-Mtama*, pour l'allègement du *Milad 1*.

Le 11 mars, l'USCG a signalé que la fissure dans la coque du *Milad 1* dépassait 3 mètres de long. Le 12 mars, après avoir consulté le Gouvernement de Bahreïn et le MEMAC, l'USCG a décidé de remorquer le *Milad 1* jusqu'à une position un peu plus centrale dans le Golfe persique, soit à une cinquantaine de milles marins au nord-est de Bahreïn. Il a été demandé à l'entreprise de réparation d'escorter le *Milad 1* et de rester en alerte durant l'opération d'allègement au cas où il y aurait des réparations d'urgence à effectuer.

Le 15 mars, la cargaison du *Milad 1* a été transbordée à bord de l'*Al-Mtama*, et les deux navires ont pu alors voguer. À aucun moment n'y a-t-il eu de fuite d'hydrocarbures; aucune réparation d'urgence n'a été nécessaire.

Bien que le MEMAC ait reçu une télécopie manuscrite d'un représentant du propriétaire du navire acceptant de prendre en charge le coût d'éventuelles réparations d'urgence, le MEMAC n'a pu recouvrer les coûts afférents à la mobilisation du navire de sauvetage et de l'équipe de réparation. Il n'a pu non plus s'assurer que le *Milad 1* était assuré pour les dommages par pollution.

Demandes d'indemnisation

En juillet 1998, le Fonds de 1992 a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de BD21 168 (£35 000) de la part du MEMAC au titre des coûts se rapportant au remorqueur de sauvetage et à l'équipe de réparation mis à la disposition du *Milad 1*.

En février 1999, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur d'examiner, de concert avec le MEMAC, les moyens qui pourraient lui être ouverts pour recouvrer les frais encourus auprès du propriétaire au nom duquel le navire était immatriculé. Il a été rendu compte des différentes possibilités à la session du Comité exécutif d'avril 1999. Le Comité a également examiné les mesures que le MEMAC pourrait prendre pour retrouver le propriétaire, en vue de recouvrer ces coûts et a décidé que le MEMAC avait pris toutes les mesures raisonnables en vue d'exercer les recours qui lui étaient ouverts et que la demande était donc recevable.

Suite à la décision du Comité exécutif, l'Administrateur a accepté la demande d'indemnisation du MEMAC dans sa totalité. Le paiement a été effectué en juin 1999.

Possibilités pour le Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire

À la session du Comité exécutif tenue en avril 1999, l'Administrateur a été chargé d'examiner la possibilité pour le Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre le propriétaire du navire.

L'Administrateur a reçu d'utiles conseils de nombreuses délégations.

Au moment de l'événement, le *Milad 1* avait à son bord un titre provisoire de navigation – lequel avait expiré – délivré par IMMARBE, le registre de la marine marchande internationale du Belize. L'Administrateur a pris contact avec l'IMMARBE, qui a fait savoir au Fonds de 1992 qu'après avoir appris que le *Milad 1* avait été intercepté par la Force multinationale d'interception, il avait pris des mesures répressives immédiates, à savoir l'adoption d'une résolution par le greffier-adjoint de l'immatriculation des navires du Belize, basé à Dubai (Émirats arabes unis), condamnant le propriétaire du navire à une amende de US\$30 000 (£19 000). IMMARBE dit n'avoir eu aucun contact avec le propriétaire du navire depuis l'adoption de cette résolution, ni savoir où se trouve le navire.

L'Administrateur a chargé quelqu'un de procéder à une enquête pour localiser le navire, commençant à Qatar, dernier endroit où l'on avait signalé le *Milad 1*. L'enquête a permis de conclure qu'après l'événement, le *Milad 1* était resté un mois environ à Sharjah (Émirats arabes unis), puis était parti, dans l'état dans lequel il se trouvait, pour Basra (Irak), port d'origine du navire et de son équipage. Les renseignements dont on dispose indiquent que le navire était resté en rade en Iraq, car l'argent manquait pour faire les réparations qui le remettraient en état de naviguer. Il semblerait qu'il aurait fallu quelque US\$25 000 (£15 500), alors qu'un chantier de ferraille en donnerait \$65 000 (£40 000). Il n'a pas été possible d'établir de contact avec le propriétaire du navire. Vu le temps qui s'est écoulé depuis l'événement, il se peut fort bien que le propriétaire ait déjà envoyé le navire à la ferraille.

En octobre 1999, le Comité exécutif a examiné les résultats des enquêtes, pour conclure, comme l'Administrateur, qu'il serait à la fois fort coûteux et difficile de poursuivre plus avant l'enquête et que toute action en recouvrement le serait tout autant. Le Comité a conclu qu'il était fort peu probable que le Fonds de 1992 puisse recouvrer les sommes versées au MEMAC à titre d'indemnité et qu'il n'était donc pas justifié de poursuivre les efforts en ce sens.



Mary Anne – nappe d'hydrocarbures en mer
(photographie: ITOFF)

MARY ANNE

(Philippines, 22 juillet 1999)

Le sinistre

Le chaland automoteur *Mary Anne* (465 tjb), immatriculé aux Philippines, se rendait de la baie Subic à Manille quand il a commencé à prendre l'eau, alors qu'un orage faisait rage et que la mer était houleuse. Il a alors sombré par 60 mètres de fond au large du port de Mariveles, à l'entrée de la baie de Manille. Il a été signalé que le chaland transportait environ 711 tonnes de fuel-oil intermédiaire, ainsi que quelque 2,5 tonnes de gasoil de soute. Des hydrocarbures se sont écoulés de l'épave plusieurs jours durant, mais au 29 juillet, il ne s'écoulait que entre une à cinq tonnes par jour et une bonne partie de ces hydrocarbures s'est dispersée naturellement. Des hydrocarbures qui seraient provenus du *Mary Anne* se sont échoués sur les côtes situées près du port de Mariveles et sur deux îles situées à l'embouchure de la baie de Manille.

Le *Mary Anne* était inscrit auprès de la Terra ova Insurance Company Limited (Terra Nova).

La tradition veut que la plupart des navires soient inscrits auprès d'un des Clubs P & I (Protection et Indemnisation), qui sont des mutuelles d'assurance. Terra Nova n'est pas un Club P & I, mais une compagnie d'assurance classique qui couvre les risques P & I pour une prime fixe.

La coopération entre le Fonds de 1992 et les Clubs P & I pour tout ce qui concerne les sinistres est régie par un Mémoire d'entente signé en 1985 par le Fonds de 1971 et le International Group of P & I Clubs, lequel a été élargi en 1996 et s'applique désormais également au Fonds de 1992. Étant donné que Terra Nova n'est pas membre de l'International Group of P & I Clubs, le Mémoire ne s'applique pas en l'espèce. L'Administrateur a proposé que Terra Nova et le Fonds de 1992 collaborent sur la base du Mémoire, à l'instar de ce qui s'est passé à l'occasion d'autres sinistres mettant en cause d'autres Clubs P & I qui n'étaient pas membres de l'International Group, mais Terra Nova a décliné l'offre. Il a toutefois été convenu que le Fonds de 1992 recevrait des copies des rapports de l'expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) qui s'est occupé du sinistre pour le compte de Terra Nova et qui a surveillé les opérations et donné son avis sur les opérations de nettoyage.

Nettoyage et mesures de sauvegarde

Les opérations ont été menées sous la conduite des services des garde-côtes des Philippines. Le propriétaire du navire a engagé une entreprise locale d'assistance pour intervenir contre le déversement. Cette intervention devait notamment comprendre le déploiement de matériel de récupération des hydrocarbures, mais la mer était tellement houleuse que ce matériel n'a pu être utilisé. On a donc opté pour la dispersion chimique à partir de remorqueurs. Pour le nettoyage du littoral, de la main-d'œuvre recrutée par les municipalités a ramassé les hydrocarbures et débris mazoutés à la main.

Terra Nova a engagé une entreprise internationale de sauvetage, qui travaillerait en collaboration avec l'assistant local, pour localiser l'épave et récupérer les hydrocarbures qui s'y trouveraient encore. Les intempéries ont dans un premier temps retardé les opérations, mais à la fin du mois d'août des plongeurs avaient inspecté l'épave et obturé les dégagements et autres ouvertures. Les inspections ont permis de conclure qu'il ne restait d'hydrocarbures ni dans les citernes à cargaison - à l'exception de quelques résidus plaqués aux parois - ni dans les soutes à combustible.

Demands d'indemnisation

Au 31 décembre 1999, les dépenses encourues par Terra Nova au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et des opérations de nettoyage se chiffraient à environ US\$1 million (£620 000).

Environ 4 000 pêcheurs sont basés dans la région de Mariveles. On ignore encore si le sinistre donnera lieu à des demandes d'indemnisation au titre de la pêche.

Le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de DTS (£2,5 millions). Il est peu probable que le montant total des demandes établies dépasse le montant total des indemnités disponibles en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'assureur Terra Nova a toutefois fait savoir au Fonds de 1992 qu'il enquêtait actuellement sur un certain nombre d'anomalies qui, si elles se confirmaient, pourraient, de l'avis de Terra Nova, signifier que le propriétaire du navire n'avait pas respecté la police d'assurance. Bien que l'enquête soit encore en cours, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 de son intention de renvoyer au propriétaire du navire toute nouvelle demande d'indemnisation née du sinistre et lui a fait savoir qu'il demanderait éventuellement au propriétaire du navire ou au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants déjà remis aux demandeurs. On ne sait pas encore si le propriétaire du navire sera à même d'assumer les obligations financières qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

DOLLY

(Martinique (France), 5 novembre 1999)

Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 25 mètres de fond dans un port de la Martinique (France), le 5 novembre 1999. Au 31 décembre 1999, aucun déversement ne s'était produit.

Non loin du site de l'échouement se trouvent un parc naturel, un récif corallien et des exploitations maricoles. On y pratique en outre la pêche artisanale. Si du bitume venait à s'échapper, on peut craindre pour la pêche et la mariculture.

Le *Dolly* était à l'origine un navire de divers 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'est probablement couvert par aucune assurance de responsabilité. On ignore la capacité du navire. 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 au plus tard le 7 décembre 1999. Sans doute faute de fonds, le propriétaire n'a pas obtempéré. Les autorités françaises examinent actuellement les mesures qu'il conviendrait de prendre.

L'Administrateur a fait savoir au Gouvernement français que le Fonds de 1992 réservait sa position quant à la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non 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 et, partant, si la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquait ou non à cet événement.

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 50 kilomètres au large des côtes bretonnes (France). La marine française a mené à bien le sauvetage de tous les hommes d'équipage.

Le navire-citerne transportait 30 000 tonnes d'hydrocarbures lourds, dont environ 14 000 tonnes se sont déversées à l'occasion de la rupture. La partie avant du navire a flotté à la verticale plusieurs heures durant, pour enfin couler durant la nuit du 12 décembre par environ 100 mètres de fond. Une société française d'assistance a pu, depuis un remorqueur, fixer un câble à la poupe de l'*Erika* dans l'espoir de le remorquer plus au large, mais aux premières heures du 13 décembre, la poupe a coulé par 130 mètres de fond, à une distance de quelque 10 milles marins de la proue. On estime qu'il reste 10 000 tonnes de la cargaison dans la partie avant du navire et 6 000 tonnes dans la partie arrière. La marine française procède à l'inspection sous-marine des deux parties de l'épave. Le Fonds de 1992 va suivre ces inspections par l'intermédiaire de ses experts techniques.

L'*Erika* était inscrit auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

Opérations de nettoyage

La préfecture maritime de la région Bretagne, à Brest, a déclenché le Plan Polmar, dispositif national d'intervention d'urgence et a dirigé les opérations en mer. La marine nationale française a mobilisé un certain nombre de navires pour la récupération des hydrocarbures au large. L'Allemagne, l'Espagne, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont eux aussi mobilisé des navires pour aider à l'effort de récupération des hydrocarbures. La Steamship Mutual a affrété un transporteur d'asphalte pour recueillir les hydrocarbures récupérés. Bien que ces opérations de récupération aient doublement souffert, d'une part, des conditions météorologiques et, d'autre part, de la viscosité des hydrocarbures, quelque 1 100 tonnes auraient été récupérées en mer au 31 décembre 1999.

Le 25 décembre 1999, la côte a été fortement souillée en plusieurs endroits. Sur 400 kilomètres, le littoral a subi une pollution par les hydrocarbures, forte mais intermittente. Ce sont les préfets maritimes des cinq départements touchés qui ont pris en charge les opérations de nettoyage de la côte, avec l'aide des autorités locales des côtes touchées, des services de la Protection civile, des sapeurs pompiers et de l'armée. Huit postes de commandement ont été établis. En tout, ce sont quelque 5 000 personnes qui ont participé au nettoyage des côtes souillées. Les opérations de nettoyage, consistant essentiellement en ramassages manuels/mécaniques, vont se poursuivre un certain temps en 2000.

Le Fonds de 1992 a suivi de près les opérations de nettoyage par le biais des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF), qui sont arrivés sur place dès le 12 décembre 1999, et qui sont secondés par des experts locaux.

Le tribunal administratif de deux villes a chargé des experts de dresser un constat de l'état des plages avant que les hydrocarbures n'atteignent le littoral, ainsi que de l'étendue et des caractéristiques de la pollution. Le Fonds de 1992 suit ces travaux par l'intermédiaire de ses experts techniques.

Impact du déversement

Au 31 décembre 1999, on avait ramassé environ 30 000 oiseaux mazoutés (des guillemots pour la plupart), dont le plus grand nombre est mort. Les oiseaux encore vivants ont été expédiés pour moitié dans divers centres situés en France pour être nettoyés; l'autre moitié a été dirigé vers la Belgique, les Pays-Bas ou le Royaume-Uni.

Les hydrocarbures ont atteint plusieurs ports de plaisance, souillant de nombreux bateaux de plaisance et mouillages, mais aussi une zone qui abrite de nombreuses exploitations ostréicoles et mytilicoles. De grandes quantités d'huîtres et de coquillages avaient été récoltées en prévision des fêtes de fin d'année, avant que les hydrocarbures n'aient atteint la côte. Le littoral touché est un important site touristique pendant la saison d'été.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 1999, il était impossible de faire la moindre estimation du montant total des demandes au titre de ce sinistre. En revanche, on sait d'ores et déjà que les opérations de nettoyage et toute opération visant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ou la lutte contre un nouveau déversement donneront lieu à des demandes importantes. L'on s'attend également à des demandes conséquentes dans les secteurs de la pêche, de la mariculture et du tourisme.

La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont pris la décision d'ouvrir un Bureau des demandes d'indemnisation dans la zone sinistrée, mais au 31 décembre 1999, ils n'en avaient pas encore choisi l'emplacement exact.



Erika – nettoyage d'une plage
(photographie: Agence Maritime Vigneron)

Enquête sur la cause du sinistre

Le Tribunal de grande instance de Paris a ouvert une enquête visant à déterminer la cause du sinistre.

Saisi par diverses parties, le Tribunal de commerce de Dunkerque a ordonné une expertise judiciaire. Le Tribunal de grande instance des Sables d'Olonne, quant à lui, a nommé des experts chargés de déterminer la cause du sinistre mais aussi l'étendue des préjudices. On s'est efforcé d'obtenir de toutes les parties qu'il n'y ait qu'une seule enquête sur la cause du sinistre, à savoir celle relevant du tribunal de Dunkerque, mais la partie ayant saisi le tribunal des Sables d'Olonne n'a pas consenti à cette proposition.

Le Fonds de 1992 suit ces procédures par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

Montant de limitation du propriétaire du navire

Le montant de limitation applicable à l'*Erika* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 9,2 millions de DTS (£7,8 millions).

11 L'AVENIR

Depuis douze mois, la composition du Fonds s'est considérablement élargie. En 1999, onze États supplémentaires ont ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce qui portera le nombre des États Membres à cinquante à la fin de 2000. Il est intéressant de relever que certains des États Membres du Fonds de 1992 n'étaient pas auparavant membres du Fonds de 1971. À la fin de 2000, le Fonds de 1992 comptera davantage d'États Membres que le Fonds de 1971.

Le nombre de ses membres baissant, le Fonds de 1971 en est arrivé à une nouvelle phase de son existence. La Convention de 1971 portant création du Fonds restera en vigueur jusqu'à ce que le Fonds ne compte plus que deux États membres. Il faut espérer que les gouvernements des États Membres du Fonds de 1971 adhéreront d'urgence aux protocoles de 1992 et dénonceront la Convention de 1971 portant création du Fonds. Toutefois, avant de pouvoir être liquidé, ce Fonds devra satisfaire aux obligations qui lui incombent à l'égard de tous les sinistres qui seront survenus avant que la Convention ne cesse d'être en vigueur.

Le Secrétariat poursuivra ses efforts pour régler de manière satisfaisante et dans les meilleurs délais les affaires de pollution dont les Fonds sont actuellement saisis. Il s'efforcera notamment de consolider les progrès notables qui ont été réalisés en 1999 dans le règlement des demandes concernant un certain nombre de sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître.

Le Secrétariat commun des Fonds de 1971 et de 1992 a pour tâche essentielle de renforcer et de développer le régime international d'indemnisation. Le Secrétariat devrait œuvrer à cette fin, dans l'intérêt des deux organisations et de leurs États Membres respectifs ainsi que des victimes de la pollution par les hydrocarbures.

À l'issue de l'examen des méthodes de travail du Secrétariat effectué en 1998, le Secrétariat commun a été doté d'une nouvelle structure et de ressources supplémentaires. Il est donc mieux à même d'assurer les services voulus aux États membres et aux victimes de tous les sinistres ayant entraîné une pollution. L'Administrateur espère que le Secrétariat sera bientôt en mesure de s'installer dans de nouveaux bureaux, ce qui lui permettra de renforcer plus encore son efficacité.

ANNEXE I

Structure des FIPOL

LES ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1971

ASSEMBLÉE

Composée de tous les États Membres

Président par intérim: Mme K Jedral (Pologne)
Vice-Président: Mme I Barinova (Fédération de Russie)

COMITÉ EXÉCUTIF

60ème et 61ème sessions

Président: M. A H E Popp QC (Canada)
Vice-Président: M. M Janssen (Belgique)

Algérie	Émirats arabes unis	Malaisie
Belgique	Fédération de Russie	Nigéria
Canada	Fidji	Nouvelle-Zélande
Colombie	Inde	Pologne
Côte d'Ivoire	Italie	Venezuela

62ème session

Président: M. M Baradà (Italie)
Vice-Président: M. E A Cely-Nuñez (Colombie)

Colombie	Fidji	Malaisie
Côte d'Ivoire	Inde	Nigéria
Émirats arabes unis	Italie	Pologne
Fédération de Russie		

LES ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

ASSEMBLÉE

Composée de tous les États Membres

4ème session

Président: M. C Coppolani (France)
Vice-Président: M. H Tanikawa (Japon)
M. A Saúl Bandala (Mexique)

Élu à ces fonctions à compter de la fin de la 4ème session

Président: M. W Oosterveen (Pays-Bas)

COMITÉ EXÉCUTIF

2ème - 5ème sessions

Président: M. L S Chai (République de Corée)
Vice-Président: M. J Wren (Royaume-Uni)

Chypre	Irlande	Pays-Bas
Danemark	Japon	Philippines
Espagne	Libéria	République de Corée
Finlande	Mexique	Royaume-Uni
Grèce	Norvège	Tunisie

SECRETARIAT COMMUN

Fonctionnaires

M. M Jacobsson	Administrateur
M. S Osanai	Conseiller juridique
M. J Nichols	Chef du Service des demandes d'indemnisation
M. R Pillai	Chef du Service des finances et de l'administration
Mme S Gregory	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
M. J Maura	Fonctionnaire des demandes d'indemnisation
Mme H Warson	Chef du Service des relations extérieures et des conférences
Mme P Binkhorst-van Romunde	Fonctionnaire des finances

COMMISSAIRE AUX COMPTES DES FONDS DE 1971 ET 1992

Le Contrôleur et vérificateur général des comptes
du Royaume-Uni

ANNEXE II

Note sur les états financiers des Fonds de 1971 et de 1992

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes V à XIII et XV à XVIII sont extraits des renseignements donnés dans les états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1998, tels qu'approuvés par le Comité exécutif du Fonds de 1971 à sa 62ème session agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1971 et par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa 4ème session.

DÉCLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les extraits des états financiers qui sont reproduits aux annexes V à XIII et XV à XVIII sont conformes aux états financiers certifiés des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'année close le 31 décembre 1998.

Le Directeur
pour le Contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
R Maggs
le 31 janvier 2000

ANNEXE III

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DES FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION DE 1971 ET DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

PREMIÈRE PARTIE - INTRODUCTION

Étendue de la vérification

1 J'ai vérifié les états financiers du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le "Fonds de 1971") et ceux du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le "Fonds de 1992") pour l'exercice financier clos le 31 décembre 1998. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds et du Protocole de 1992 à la Convention de 1971 portant création du Fonds, ainsi que de la règle 13 des Règlements financiers respectifs des Fonds. La vérification à laquelle j'ai procédé a été effectuée conformément aux normes communes de vérification des comptes adoptées par le Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. 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. Le Secrétariat commun des Fonds était chargé de préparer ces états et j'ai pour tâche de donner mon avis d'après les pièces réunies lors de la vérification.

2 Outre la vérification des comptes, j'ai procédé à des examens en vertu de l'article 13.3 du Règlement financier me permettant de formuler des remarques concernant l'administration et la gestion des Fonds. Étant donné l'éventuelle dissolution du Fonds de 1971 et à la lumière de l'intérêt dont continuent de témoigner ses anciens membres à présent membres du Fonds de 1992, j'ai établi un rapport commun contenant mes observations sur les deux Fonds.

Structure de ce Rapport

3 Après la présente introduction, mon Rapport se présente comme suit:

Deuxième partie - Suivi de mes recommandations et observations de l'année précédente concernant le Fonds de 1971

4 Cette section (paragraphe 10 à 27) présente mes observations sur les mesures prises par le Secrétariat en réponse à mes recommandations et observations de 1997 sur le Fonds de 1971.

Troisième partie - Constatations

5 Cette section présente en détail les constatations que j'ai faites en 1998 au sujet de ce qui suit:

- Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation en 1998 (paragraphe 28 à 34);
- Dissolution du Fonds de 1971 (paragraphe 35 à 55); et
- Autres questions financières (paragraphe 56 à 61).

Objectifs de la vérification

6 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées en 1998 avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 respectivement; si les recettes et les dépenses étaient correctement classées et comptabilisées conformément au Règlement financier du Fonds; et si les états financiers reflétaient bien la situation financière des Fonds au 31 décembre 1998.

Méthode de vérification

7 J'ai procédé à une vérification par sondage, par laquelle toutes les rubriques des états financiers ont été soumises à des sondages de corroboration des opérations et des soldes comptabilisés. J'ai ensuite procédé à une vérification pour m'assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 et reflétaient bien la situation.

8 Ma vérification a compris un examen général et tout sondage des écritures comptables et autres pièces justificatives que j'ai jugé nécessaire en l'occurrence. Cette méthode a essentiellement pour but de me permettre de former une opinion sur les états financiers des Fonds. Par conséquent, je n'ai pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes de données budgétaires et financières du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992, et mes conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif à ce sujet.

Résultats d'ensemble

9 Nonobstant les observations formulées dans le présent rapport, mon examen n'a révélé aucune faiblesse ni erreur substantielle susceptible d'influer sur l'exactitude, l'intégralité et la validité des états financiers respectifs dans leur ensemble. J'ai donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers des Fonds de 1971 et de 1992 pour 1998.

* * *

DEUXIÈME PARTIE - MESURES PRISES PAR LE SECRÉTARIAT EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS QUE J'AI FORMULÉES L'ANNÉE PRÉCÉDENTE DANS MON RAPPORT SUR LE FONDS DE 1971

Introduction

10 Pour l'exercice financier de 1997, j'ai rendu compte des constatations découlant de mon examen des demandes d'indemnisation et des dépenses connexes, concernant notamment les questions posées à la suite des visites effectuées par mes collaborateurs au bureau de traitement des demandes d'indemnisation de Milford Haven et à celui de Kobe nées des sinistres du *Sea Empress* et du *Nakhodka* respectivement. J'avais aussi fait des observations sur un certain nombre d'autres questions financières, y compris sur les progrès réalisés pour résoudre le passif éventuel relatif au sinistre du *Haven*. Je fais ici le point des principales constatations et recommandations du rapport de l'année précédente afin de déterminer les mesures prises par le Secrétariat en réponse à ces questions.

Demandes et dépenses connexes

11 Les principales questions sous-tendant un certain nombre de mes recommandations dans ce domaine portaient sur la nécessité de veiller à garantir un traitement cohérent des demandes

d'indemnisation et de favoriser le transfert des meilleures pratiques de traitement des demandes d'indemnisation entre les sinistres existants et à venir. Compte tenu de ceci, mes recommandations visaient à étayer les conseils fournis aux bureaux de traitement des demandes d'indemnisation et à améliorer leur gestion d'ensemble par le Secrétariat.

12 Concernant la nécessité de renforcer les consignes actuellement données aux bureaux des demandes d'indemnisation, je suis heureux de noter la création d'un groupe de travail informel chargé de cette question. Il a été mis en place par le Secrétariat ainsi que par les membres du sous-comité contre la pollution du Groupe international des Clubs P & I et de l'International Tanker Owners Pollution Federation en vue d'établir des directives plus formelles, si possible sous la forme d'un manuel sur les bureaux de traitement des demandes d'indemnisation.

13 J'ai recommandé que le Fonds passe en revue les critères et les procédures régissant les paiements provisoires et insère des directives sur ce point dans le manuel proposé. En réponse à ces recommandations, l'Administrateur a observé qu'il lui semblait tout à fait opportun que le processus de versement des paiements provisoires puisse être simplifié de manière à accélérer ces paiements. Il est toutefois préoccupé par le risque de dépassement du montant exigible au titre du paiement définitif par les paiements provisoires et, pour cette raison, souligne la nécessité d'obtenir des évaluations assez détaillées avant le versement des paiements provisoires. Il estime en outre que l'élément clé permettant d'achever rapidement les évaluations provisoires des demandes de nettoyage est la présence sur les lieux d'un nombre suffisant de contrôleurs et d'experts durant les opérations de nettoyage. L'Administrateur m'a déclaré que le groupe de travail examinait la question de savoir s'il convenait d'incorporer les directives sur les paiements provisoires dans le manuel proposé.

14 Concernant mes recommandations relatives à l'amélioration du classement et de la justification des dépenses ayant trait aux demandes d'indemnisation, à la fois dans les bureaux des demandes d'indemnisation et au siège des Fonds à Londres, l'Administrateur m'a informé que les améliorations requises avaient en grande partie été concrétisées.

15 L'Administrateur m'a déclaré qu'il serait tenu compte à l'avenir de la mise en oeuvre de ma recommandation selon laquelle le Fonds devrait élaborer des directives sur la structure et le contenu général des rapports d'évaluation. En ce qui concerne toutefois ma proposition d'incorporer aussi ces directives dans le manuel sur les bureaux locaux de traitement des demandes d'indemnisation, il a estimé que cela ne serait peut-être pas approprié étant donné que les membres du personnel chargés du traitement des demandes ne sont pas les seules personnes procédant à l'évaluation des demandes; il estimerait donc préférable que ces directives fassent l'objet de documents séparés.

16 Concernant le sinistre du *Nakhodka*, j'ai recommandé que soient promptement résolues les principales questions de principe se rapportant au coût des opérations de nettoyage de manière à ce que les paiements des demandes d'indemnisation soient effectués sans autre délai. J'ai aussi émis d'autres recommandations générales sur la nécessité de déterminer et de résoudre rapidement les questions de principe se posant lors de futures demandes d'indemnisation. L'Administrateur m'a informé que la plupart des questions de principe en suspens relatives aux opérations de nettoyage nées du sinistre du *Nakhodka* étaient à présent réglées. Il a aussi reconnu qu'il serait utile de pouvoir identifier les principes clés au tout début de l'évaluation. Il étudiera la possibilité, dans le cas de gros sinistres à venir, d'identifier ces questions et de les présenter plus tôt au Comité exécutif, mais l'expérience du Fonds de 1971 a montré que cela n'était pas toujours réalisable dans la pratique. Par exemple, ces questions de principe ne sont à de nombreux égards pas identifiées avant que la demande d'indemnisation connexe n'ait fait l'objet d'un examen quelque peu approfondi, et le calendrier nécessaire à la mise en place des principes est en grande partie déterminé par le rythme auquel des demandes d'indemnisation sont présentées et la périodicité des sessions du Comité exécutif.

17 S'agissant de la gestion des bureaux locaux de traitement des demandes d'indemnisation, j'ai recommandé que le Secrétariat participe plus largement à leurs arrangements administratifs, et en particulier en prenant l'initiative de création de bureaux et de recrutement du personnel; en donnant des conseils au jour le jour sur des questions de gestion et en passant activement en revue les opérations. En réponse à ces recommandations, l'Administrateur m'a informé qu'une des fonctions importantes du poste créé récemment de Chef du Service responsable du département des demandes d'indemnisation consistait à renforcer la gestion par le Secrétariat des bureaux locaux des demandes d'indemnisation, et que le Secrétariat avait participé plus activement à leur gestion, y compris par des visites régulières des membres de son personnel. L'Administrateur souhaite toutefois examiner plus avant le degré de participation du Fonds sur le plan de la gestion, étant donné que ces bureaux sont actuellement gérés concurremment avec le P&I Club intéressé par le sinistre en cause.

18 En réponse à mes recommandations spécifiques selon lesquelles le Fonds devrait examiner la question de la lourde charge de travail du bureau des demandes d'indemnisation de Kobe, l'Administrateur m'a déclaré que le calendrier pour l'achèvement des évaluations et le nombre d'employés étaient régulièrement passés en revue. Depuis la visite de mes collaborateurs au bureau de Kobe en août 1998, deux experts supplémentaires et deux autres secrétaires avaient été recrutés en octobre 1998, ainsi qu'un autre expert, deux secrétaires et un comptable en janvier 1999.

19 À propos de mon examen des dépenses relatives aux demandes d'indemnisation, j'ai formulé un certain nombre de recommandations sur le recours du Fonds à des experts, y compris des précisions plus détaillées sur les modalités de leur recrutement, le niveau des informations données à l'appui de leurs fonctions et la création d'une base de données sur les experts et les honoraires.

20 Je note avec satisfaction que l'Administrateur a mis en place une base de données qui devrait aider le Secrétariat dans sa sélection d'experts à l'avenir. Il m'a informé en outre que des mesures étaient prises pour convenir des conditions de contrats avec ceux des experts et des juristes qui étaient recrutés le plus souvent. L'Administrateur estime toutefois que, étant donné que le nombre d'experts disponibles ayant l'expérience voulue est limité et que leur aide étant requise d'urgence, il n'est peut-être pas toujours possible de se lancer dans des entretiens détaillés pour la négociation de contrats avec tous les experts et juristes avant de les nommer. Cependant, ceux-ci sont désormais tenus de fournir une analyse détaillée du travail effectué lors de la présentation de leurs factures.

21 Mon rapport sur les comptes du Fonds pour 1997 est relativement récent mais j'accueille avec satisfaction les mesures très positives déjà prises par le Secrétariat pour mettre en oeuvre mes recommandations sur les demandes d'indemnisation et les dépenses connexes. Mes collaborateurs continueront de suivre de près ce domaine d'activité du Secrétariat, y compris le résultat des travaux du groupe de travail.

Autres questions financières

Passif éventuel - Sinistre du Haven

22 Le passif éventuel du Fonds est présenté au tableau III accompagnant les états financiers et se rapporte principalement à des demandes d'indemnisation pour des dommages de pollution par les hydrocarbures. Aux termes de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les éléments de ce passif qui viendront à échéance seront couverts par des contributions mises en recouvrement par l'Assemblée du Fonds de 1971.

23 Le tableau III accompagnant les états financiers indique que le passif éventuel, tel qu'il est évalué par le Fonds de 1971, est tombé de £390 555 000 en 1997 à £306 909 000 au 31 décembre 1998. Sur cette somme, £29 737 000 se rapportent au sinistre du *Haven* et représentent les paiements versés au titre de ce sinistre, aux Gouvernements italien et français et à la Principauté de Monaco, du solde du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1971, soit 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS).

24 Dans mes précédentes vérifications du Fonds de 1971, j'ai assorti d'une réserve mon opinion sur les états financiers en raison de l'incertitude qui plane sur l'issue de la procédure judiciaire relative aux demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Haven*, survenu en avril 1991.

25 Lors de cette procédure judiciaire, un différend a surgi quant au montant total disponible pour l'indemnisation en vertu des deux traités applicables - la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Les tribunaux italiens de Gênes ont été initialement invités à statuer sur l'étendue de la responsabilité du Fonds 1971 en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds mais, en juillet 1998, le Parlement italien a adopté une loi autorisant le Gouvernement italien à conclure un accord relatif à un règlement global avec le Fonds, le propriétaire du navire et son assureur, accord en vertu duquel les parties retirent leurs procédures juridiques devant les tribunaux italiens et établissent à 60 millions de droits de tirage spéciaux le montant maximal disponible conformément aux Conventions. Cet accord, que toutes les parties intéressées ont signé à Rome le 4 mars 1999, a levé les doutes qui planaient sur ces procédures et sur la nécessité pour moi de continuer d'assortir d'une réserve mon opinion sur le passif éventuel concernant le sinistre du *Haven*.

Recouvrement de la TVA

26 Comme je l'ai indiqué dans mon rapport précédent sur les états financiers du Fonds de 1971, un certain nombre de factures datant de 1991 et émanant de cabinets juridiques italiens ont été acquittés, y compris la taxe sur la valeur ajoutée italienne. Les autorités italiennes sont convenues en principe que le montant de quelque £321 626 au titre de la taxe sur la valeur ajoutée devrait être remboursé au Fonds de 1971. Bien que le montant à rembourser ne figure pas dans les états financiers et que, jusqu'ici, l'argent n'ait pas été reversé, le Fonds de 1971 s'attend à être intégralement remboursé.

Contributaires en liquidation

27 Dans mon rapport sur le Fonds de 1971, j'ai observé qu'un montant de £9 945 devait être acquitté par un contribuable néerlandais qui avait déposé son bilan. L'Administrateur m'a informé qu'aucun paiement ne sera versé au Fonds de 1971 par ce contribuable.

* * *

TROISIÈME PARTIE - CONSTATATIONS

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation pour 1998

Introduction

28 Dans le cadre de la vérification du Fonds de 1971 de l'année précédente, j'ai procédé à un examen renforcé du paiement des demandes et des dépenses connexes. Cet examen avait pour objet de déterminer si les demandes sont traitées sur un pied d'égalité et si elles sont conformes aux Règlements et aux procédures établies du Fonds, et si les frais afférents aux demandes et les dépenses connexes sont encourus dans un souci de rentabilité.

29 Dans la deuxième partie de mon rapport, j'ai indiqué les progrès accomplis par le Secrétariat à ce jour concernant les recommandations que j'ai formulées après avoir examiné les dépenses pour 1997. Dans leur examen des dépenses encourues en 1998 au titre des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont dûment tenu compte du temps limité dont le Secrétariat a disposé pour examiner et mettre en oeuvre mes recommandations antérieures.

Généralités

30 Le Fonds de 1992 a continué de ne pas avoir de dépenses au titre des demandes d'indemnisation mais le montant de ce type de dépenses pour le Fonds de 1971 s'est élevé au total à £30 838 205 en 1998. La majeure partie de ces dépenses, soit 79% environ, se rapportaient à quatre gros sinistres, comme cela est détaillé dans le tableau ci-dessous:

**Tableau - Dépenses du Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation
(1er janvier au 31 décembre 1998)**

	Total des dépenses au titre des demandes d'indemnisation	Pourcentage (du total)
	£	
<i>Yuil N°1 (21/9/95)</i>	7 041 971	23%
<i>Nakhodka (2/1/97)</i>	6 961 849	23%
<i>Osung N°3 (3/4/97)</i>	5 656 528	18%
<i>Sea Prince (23/7/95)</i>	4 651 325	15%
Autres sinistres	6 526 532	21%
TOTAL	30 838 205	100%

Méthode de vérification

31 Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon des demandes d'indemnisation présentées en 1998, couvrant tous les sinistres au titre desquels des paiements ont été versés au cours de l'année. Ils ont examiné les dossiers relatifs à ces demandes et les documents connexes détenus au Siège du Fonds à Londres et ont interrogé les fonctionnaires clés du Secrétariat, y compris le conseiller juridique et le Chef du Service des demandes d'indemnisation. Ils ont en outre procédé à un examen global des dépenses encourues au titre des quatre gros sinistres, comme cela est indiqué en détail dans le tableau.

32 Outre les observations découlant de mon examen de 1997, j'ai présenté en détail ci-dessous des observations relatives à mon examen de 1998 concernant les justificatifs des paiements des demandes d'indemnisation.

Pièces justificatives

33 Lors de leur examen des pièces justificatives relatives aux demandes d'indemnisation au titre des quatre gros sinistres, mes collaborateurs ont observé que, pour la majorité des demandes d'indemnisation honorées en 1998, les originaux des pièces justificatives n'étaient pas détenus par le Secrétariat de Londres. Je crois comprendre que, conformément aux pratiques établies, les documents en question sont retenus sur place car les originaux sont souvent rédigés dans des

langues ne pouvant être lues par le Secrétariat, et les fonctionnaires des demandes d'indemnisation n'ont pas à s'y référer régulièrement mais procèdent à leurs examens sur la base des évaluations effectuées par les experts et les inspecteurs qui ont eux-mêmes examiné les originaux. Les originaux des pièces justificatives sont donc habituellement détenus par les bureaux locaux des demandes d'indemnisation (là où ils ont été mis en place) ou dans les bureaux des experts locaux chargés du traitement des demandes d'indemnisation. La majeure partie des originaux des pièces relatives aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1* et de l'*Osung N°3*, établis en anglais, sont détenus par le Secrétariat, et ces opérations sont à l'origine de la plupart des demandes d'indemnisation réglées en 1998 au titre de ces sinistres.

34 D'après l'examen par sondage des originaux disponibles des justificatifs de demandes d'indemnisation et des évaluations des experts détenues par le Secrétariat, l'étude des procédures appliquées par le Secrétariat et l'observation du traitement local des demandes d'indemnisation lors de leur visite en 1998 au bureau local des demandes d'indemnisation établi par le sinistre du Nakhoda, mes collaborateurs sont satisfaits de constater que les dépenses au titre des demandes reflètent correctement les originaux des justificatifs. Cela étant, pour les vérifications futures, ils sont convenus avec le Secrétariat qu'il serait souhaitable de prendre rapidement une décision sur la nécessité éventuelle d'effectuer une visite de vérification au bureau local de traitement des demandes d'indemnisation, ou de recourir aux services d'un expert local, afin d'examiner les originaux des justificatifs et de débattre des procédures appliquées à l'échelle locale pour le traitement des pièces justificatives.

Dissolution du Fonds de 1971

Introduction

35 Le Secrétariat m'a fait part de ses préoccupations au sujet des difficultés tant juridiques que logistiques relatives au fonctionnement du Fonds de 1971 et m'a demandé mon avis sur les nouvelles mesures qu'il serait possible de prendre pour faciliter la dissolution du Fonds de 1971. J'ai donc procédé à un examen des conséquences que pourrait avoir pour le Fonds la diminution du nombre de ses membres concernant en particulier la gestion financière et l'organisation de ses avoirs nets.

Généralités

36 Par suite de la création du Fonds de 1992, le nombre de membres du Fonds de 1971 est passé de 75 États parties au 31 décembre 1997 à 52 États parties au 31 décembre 1998; huit autres membres doivent quitter le Fonds en 1999 et au moins quatre en l'an 2000.

37 Du fait de cette réduction du nombre des membres du Fonds, il s'est produit une baisse du total volume d'hydrocarbures reçus dans les États Membres, sur lesquelles sont fondées les contributions au Fonds; le volume d'hydrocarbures est ainsi passé de 1 213 millions de tonnes en 1997 à 317 millions de tonnes en 1998. De plus, d'après le Secrétariat, ce total diminuera sans doute encore, pour atteindre 80 millions de tonnes en l'an 2000, et peut-être seulement 35 millions en 2001.

38 Le Secrétariat a souligné à l'attention des États Membres que cette réduction de la base des contributions aura pour conséquence une augmentation considérable du fardeau financier qui pourrait être à la charge des contributeurs dans les pays restant membres du Fonds de 1971. Il conviendrait de souligner à cet égard que, à la différence de nombreux autres organismes internationaux, les Fonds de 1971 et de 1992 ne sont ni financés ni garantis par leurs États Membres. Le financement provient des contributions perçues sur les entités (entreprises

publiques et entreprises privées) qui reçoivent des hydrocarbures donnant lieu à contribution après le transport par mer dans le territoire des États Membres.

La notion d'entreprise prospère

39 En vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les réceptionnaires d'hydrocarbures des anciens États Membres sont tenus de continuer à contribuer aux dépenses (établies pour chaque sinistre au titre duquel le montant total à verser dépasse un million de droits de tirage spéciaux - environ £850 000) des fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour les sinistres survenus lorsqu'ils étaient membres. Cependant, la diminution de la base des contributions du Fonds de 1971 accroît le risque pour les contributeurs restants d'être dans l'impossibilité de financer les demandes d'indemnisation qui pourraient découler d'événements futurs. Dans la mesure où cette situation pourrait réduire la capacité du Fonds de payer les indemnités au titre de demandes fondées arrivant à échéance, j'ai examiné la question de savoir si la notion d'entreprise prospère gardait quelque utilité pour les comptes du Fonds.

40 La notion d'entreprise prospère est fondée sur l'hypothèse posée lors de l'évaluation de l'actif et du passif d'une société comptable, selon laquelle cette entité continuera de mener à bien ses activités dans un futur prévisible.

41 L'"International Standard on Auditing" (norme internationale de vérification des comptes) relative à la notion d'entreprise prospère présente des lignes directrices sur la responsabilité du commissaire aux comptes lors de la vérification des états financiers concernant l'utilité de la notion d'entreprise prospère comme base de l'élaboration de ces états financiers. À cet égard, d'après cette norme, la continuation de l'entité en tant qu'entreprise prospère dans un avenir prévisible, généralement pour une période d'un an au maximum après la fin de l'exercice considéré, est supposée lors de l'élaboration des états financiers en l'absence d'informations indiquant le contraire.

42 Lorsque j'ai considéré la question de savoir si le Fonds pouvait continuer à s'acquitter de ses obligations financières jusqu'au 31 décembre 1999, j'ai tenu compte du fait que:

- les demandes d'indemnisation au titre des sinistres antérieurs continuent d'être réglées de manière appropriée; et
- la diminution du nombre des membres du Fonds en 1999 entraînera une réduction de la base des contributions relatives aux hydrocarbures, mais celle-ci conservera quelque 77% du niveau qu'elle avait au 31 décembre 1998.

43 Compte tenu de ce fait, je considère que le Fonds de 1971 restera une entreprise prospère pour la période allant jusqu'au 31 décembre 1999, et je n'ai donc pas estimé nécessaire d'assortir mon opinion d'une réserve sur les états financiers sur ce point. Il subsiste cependant des questions d'administration financière importantes que je souhaiterais porter à l'attention des États Membres des deux Fonds à ce stade de la dissolution du Fonds de 1971, et qui sont exposées en détail ci-dessous.

Gestion des ressources

44 Je note que le Secrétariat s'est toujours efforcé de garantir un niveau suffisant de ressources disponibles pour le paiement des demandes d'indemnisation arrivant à échéance. Un refinancement du Fonds repose en définitive sur les recettes des contributions annuelles perçues par l'Assemblée. Au jour le jour cependant, les paiements des demandes d'indemnisation individuelles peuvent être financées par le biais d'emprunts internes entre les différents fonds des

grosses demandes d'indemnisation, ainsi que par le fonds de roulement du Fonds. Les organes délibérants des Fonds ont décidé de ne pas avoir recours à des emprunts extérieurs.

45 Dans le cas où la diminution se poursuivrait au-delà du 31 décembre 1999, tout autre gros sinistre pourrait avoir des conséquences quant à la capacité du Fonds de continuer à pouvoir prélever des ressources suffisantes au titre des contributions. Les contribuaires des États Membres sont responsables du financement des demandes d'indemnisation nées des sinistres survenant alors qu'ils restent membres du Fonds. Concernant les sinistres futurs, le financement sera donc assuré par un ensemble de contribuaires plus restreint et différent par rapport aux sinistres passés. Les montants déjà détenus ou devant être avancés pour les sinistres passés devraient être reconnus et protégés comme des montants qui appartiennent à ces contribuaires, et non pas utilisés pour financer toutes les demandes nées des sinistres.

46 Étant donné cette situation, le Secrétariat devra peut-être envisager des mesures permettant de "mettre à l'abri" ou d'affecter spécifiquement des fonds pour les sinistres majeurs au titre desquels le financement provient du même groupe de contribuaires. Ceci signifierait par exemple qu'il serait souhaitable de prendre les mesures suivantes:

- limiter les emprunts entre fonds des grosses demandes d'indemnisation aux sinistres où les mêmes contribuaires sont en cause; et
- allouer les avoirs généraux importants du Fonds de 1971 à des comptes bancaires nominatifs, désignés pour le seul financement des demandes d'indemnisation au titre de sinistres spécifiques relevant des mêmes contribuaires.

47 Je reconnais les préoccupations du Secrétariat, selon lequel ces mesures entraîneraient des difficultés pratiques et opérationnelles considérables pour le Fonds. Par exemple, la mise en commun actuelle de tous les placements existants du Fonds de 1971 permet un meilleur taux de rendement, et il serait difficile d'effectuer des placements séparés pour chaque fonds des grosses demandes d'indemnisation et pour le fonds général étant donné que chaque fonds doit être liquide pour permettre de régler très rapidement les demandes d'indemnisation. Les mesures proposées sont toutefois conçues pour préserver l'intégrité financière interne du Fonds dans une situation de dissolution et sont autant de questions qu'un liquidateur, s'il en est nommé un (voir paragraphe 55), devrait aussi résoudre. Je recommande par conséquent que le Secrétariat examine sans tarder la meilleure manière de surmonter ces difficultés dans le cas où il deviendrait nécessaire de prendre ces mesures.

Fonds de roulement

48 Le fonds de roulement du Fonds de 1971 fait partie du solde du Fonds général de £8,6 millions à reporter pour 1999 (État IX), représentant le total des avoirs nets du Fonds, et est une source de financement interne pour le paiement des demandes d'indemnisation, comme cela est indiqué au paragraphe 44 ci-dessus. Lors du calcul des contributions nécessaires pour 1998, le Secrétariat a dégagé du solde disponible du Fonds général un fonds de roulement préalablement fixé à £5 millions par l'Assemblée.

49 Cependant, l'identification de l'étendue des avoirs nets réalisables exacts du Fonds de 1971 et donc ses ressources aisément disponibles, telles que représentées par le solde du Fonds général, est compliquée du fait de la nature des pratiques et des procédures comptables établies du Fonds de 1971. Par exemple, tous les avoirs potentiels ne sont pas inclus dans les états financiers. Il n'est en particulier pas possible pour le Fonds d'enregistrer les montants dus par les contribuaires avant d'avoir reçu les rapports des États Membres sur les hydrocarbures, concernant les quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues durant l'année en

question; le Fonds n'est pas non plus en mesure de chiffrer le recouvrement potentiel des paiements par des tiers parties au titre des demandes d'indemnisation. Par ailleurs, les avoirs inclus dans les états financiers ne sont peut-être pas immédiatement et entièrement réalisables. Par exemple, le Fonds ne prévoit aucune mesure en cas de non-paiement de contributions mises en recouvrement.

50 Dans l'hypothèse de liquidation, le solde du fonds général à reporter doit peut-être faire l'objet de nouveaux calculs pour que ces considérations soient prises en compte, s'agissant par exemple d'une réduction possible destinée à refléter le risque de non encaissement des contributions non acquittées. Il pourrait en résulter un solde révisé insuffisant, ne couvrant pas le niveau du fonds de roulement du Fonds établi par l'Assemblée. Le montant du fonds de roulement étant inclus dans les calculs du niveau des contributions futures, je recommande que le Secrétariat surveille de près ces ajustements potentiels au solde du fonds général.

51 La résolution 11 adoptée par la session de l'Assemblée du Fonds de 1971 tenue en avril 1997 a réaffirmé le principe établi au paragraphe 2 de l'article 44 de la Convention de 1971, à savoir que les personnes relevant des anciens États Membres ayant versé des contributions au Fonds de 1971 sont autorisées à participer de manière équitable à la distribution des avoirs restants après achèvement de la dissolution du Fonds. Je souhaiterais faire remarquer à cet égard que le montant du fonds de roulement du Fonds a fait l'objet de modifications antérieures dans le cadre des calculs annuels du montant des contributions exigibles pour le prochain exercice financier.

52 Dans les cas où l'Assemblée a par le passé décidé une réduction du fonds de roulement, aucune tentative n'a été faite pour la répercuter sous forme de partage sur les contributions antérieures. L'Assemblée avait décidé de ne pas procéder ainsi pour éviter la tâche ardue consistant à procéder aux calculs nécessaires et du fait que les contribuables antérieurs avaient peut-être disparu. Il est en outre reconnu que les contributions au fonds général ont été effectuées au fil des années sans la moindre séparation des montants utilisés pour le paiement des demandes d'indemnisation au titre d'un grand nombre de sinistres et aux fins des dépenses administratives. Cependant, dans une situation de dissolution, il faudrait trouver une méthode plus équitable pour procéder à une nouvelle réduction et à une ultime distribution de la totalité du fonds de roulement. Par conséquent, je recommande que le Secrétariat demande à l'Assemblée de prendre rapidement une décision sur les méthodes pratiques disponibles à cette fin. Ceci constituerait aussi une question que le liquidateur éventuel pourrait envisager (voir paragraphe 55).

Liquidation du Fonds de 1971

53 La Convention de 1971 portant création du Fonds spécifie que celui-ci cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des États contractants est inférieur à trois. Or, le Secrétariat est déjà conscient des difficultés qui se posent bien avant que ce stade ne soit atteint. Même à ce stade-là, il conviendrait de considérer la gestion de tout avoir restant détenu par tout organe existant, ainsi que la distribution finale. La liquidation définitive de tout organe restant pourrait être elle-même retardée aussi longtemps qu'il subsiste des demandes d'indemnisation non réglées, y compris les litiges non résolus, au titre de sinistres passés mettant en cause le Fonds de 1971.

54 Je suis aussi conscient des difficultés actuelles concernant l'administration du Fonds de 1971 du fait de la diminution du nombre de ses membres. En particulier, l'impossibilité probable d'atteindre le quorum requis pour les réunions de ses organes délibérants existants, l'Assemblée et le Comité exécutif, a déjà entraîné la création d'un nouvel organe récemment mis en place, le Conseil d'administration. Celui-ci ne requiert pas de quorum et est composé des membres restants et précédents du Fonds de 1971, les anciens membres n'ayant cependant le droit de voter que sur les questions relatives aux sinistres survenus alors qu'ils étaient membres du Fonds.

55 Le Secrétariat a encouragé très activement les membres du Fonds de 1971 à dénoncer la Convention de 1971 et à adhérer aux protocoles de 1992. Cependant, étant donné la situation soulignée ci-dessus, et à la lumière des questions que j'ai posées à propos du refinancement du Fonds, je **recommande fermement** que l'Assemblée, le Comité exécutif ou le Conseil d'administration - selon le cas- considère la possibilité, en définitive, de nommer un liquidateur pour reprendre l'administration du Fonds de 1971, y compris sa liquidation finale et celle de tous organes restants qui en découlent. Il serait notamment souhaitable de bien réfléchir au rôle du liquidateur, à sa charge et à ses rapports avec l'Administrateur. Je crois comprendre que l'Administrateur sollicite déjà des avis juridiques sur la question de savoir si, au cas où il deviendrait intenable, le Fonds de 1971 pourrait légalement cesser ses opérations avant que le nombre des États contractants ne devienne inférieur à trois, conformément aux dispositions de la Convention. De nouvelles précisions à ce sujet aideraient les États Membres dans leur décisions concernant la nomination d'un liquidateur et les termes de son mandat.

Autres questions financières

Mise en conformité en vue de passage à l'an 2000

56 Le Secrétariat utilise différents systèmes et logiciels informatiques dans le cadre de son administration du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992. Il est depuis quelque temps conscient du fait que ses systèmes informatiques ne sont peut-être pas en mesure de faire face au changement de dates pour le passage à l'an 2000.

57 Le Secrétariat reconnaît sa responsabilité pour ce qui est d'évaluer comme il convient les incidences des entreprises et des états financiers qui pourraient découler de l'incapacité des systèmes informatiques face au changement de dates de l'an 2000 au sein des Fonds. En mai 1999, il a donc chargé un expert en informatique d'élaborer un rapport faisant le point de la situation actuelle et de la stratégie à retenir.

58 Cet expert a recommandé diverses mesures. Le Secrétariat devrait notamment nommer un membre de son équipe de gestion pour surveiller le projet relatif au passage à l'an 2000; examiner son matériel informatique pour garantir que les horloges internes traitent correctement le passage à l'an 2000; examiner la capacité de ses logiciels, en demandant si nécessaire des assurances aux fabricants. Le Secrétariat m'a garanti que d'ici en octobre 1999 les recommandations relatives au changement de date pour le passage à l'an 2000 seraient mises en place.

Contrôle des fournitures et du matériel

59 Comme cela est indiqué dans la note 8b) des états financiers du Fonds de 1992, les fournitures et le matériel du Fonds de 1971 ont été transférés au Fonds de 1992. Conformément aux principes comptables du Fonds de 1992, les achats de matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque ne figurent pas dans le bilan du Fonds de 1992. Cette note 8b) montre aussi que la valeur de ces avoirs détenus par le Fonds de 1992 au 31 décembre 1998 s'élevait à £104 576.

60 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage des inventaires des fournitures et du matériel du Fonds de 1992, conformément à l'article 13.16d) du Règlement financier. Cet examen m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 1998 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds de 1992. Aucune perte n'a été signalée par le Fonds de 1992 durant l'exercice.

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

61 Le Secrétariat a déclaré qu'il n'y avait pas eu de montants passés par pertes et profits, ni de cas de fraude ou de fraude présumée pendant l'exercice financier.

Remerciements

62 Je souhaite faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs pour la coopération et l'assistance qu'ils ont bien voulu m'apporter au cours de la vérification.

**Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn**

1er juillet 1999

* * *

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 1998

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 examiné les états financiers ci-joints, comprenant les états I à IX, les tableaux I à III et les notes, du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 1998 conformément aux normes communes de vérification des comptes adoptées par le Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies, des institutions spécialisées et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. J'ai, notamment, effectué un examen général des procédures comptables et procédé aux vérifications par sondage des écritures comptables et autres pièces justificatives que j'ai jugées nécessaires en l'occurrence.

Mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1998 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos à cette date, que ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1971 qui ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente et que les opérations étaient conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants.

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 KCB

1er juillet 1999

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 1998

	<u>1998</u>		<u>1997</u>	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions (Tableau I)				
Contributions initiales		-		70 136
Contributions annuelles/(Remboursement Fonds de roulement)		(1 972 491)		(4 971 115)
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes		<u>366 917</u>		<u>412 253</u>
		(1 605 514)		(4 488 726)
Divers				
Recettes accessoires	5 353		5 571	
Recettes dégagés du Fonds de 1992	60 000		-	
Virement du FGDI du <i>Senyo Maru</i>	201 533		-	
Virement du FGDI du <i>Taiko Maru</i>	-		112 567	
Virement du FGDI du <i>Toyotaka Maru</i>	-		104 237	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	23 353		20 459	
Intérêts sur les arriérés de contributions	3 719		48 947	
Intérêts sur les placements	<u>576 220</u>		<u>1 154 983</u>	
		<u>870 178</u>		<u>1 446 761</u>
		<u>(735 336)</u>		<u>(3 041 962)</u>
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat (État I)				
Engagements de dépenses		954 789		1 067 942
Demands d'indemnisation (Tableau II)				
Indemnisation		1 455 954		70 528
Frais afférents aux demandes d'indemnisation (Tableau II)				
Honoraires	881 903		1 226 620	
Frais de voyage	14 951		9 346	
Frais divers	<u>1 506</u>		<u>1 521</u>	
		<u>898 360</u>		<u>1 237 487</u>
		<u>3 309 103</u>		<u>2 375 957</u>
Recettes moins dépenses		(4 044 439)		(5 417 919)
Ajustement du taux de change		<u>10 797</u>		<u>(405 164)</u>
(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses		<u>(4 033 642)</u>		<u>(5 823 083)</u>

ANNEXE VI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le Haven et l' Aegean Sea

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

	FGDI du Haven				FGDI de l' Aegean Sea			
	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997
	£	£	£	£	£	£	£	£
RECETTES								
Contributions (Tableau I)								
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	<u>30 258</u>	-		-	<u>263 006</u>		
				30 258				263 006
Divers								
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	71 680	-		1 049	52 298		
Intérêts sur les placements	1 785 994	1 722 285			2 546 378	2 165 995		
Intérêts sur un prêt au FGDI de l' Osung N°3	-	-			2 729	-		
Intérêts sur un prêt au FGDI du Nakhodka	-	-			<u>50 639</u>	<u>158 724</u>		
		<u>1 785 994</u>		<u>1 794 965</u>		<u>2 600 795</u>		<u>2 377 017</u>
		1 785 994		1 824 223		2 600 795		2 640 023
DÉPENSES (Tableau II)								
Indemnisation	-	-			1 052 359	-		
Honoraires	218 943	523 655			239 593	297 031		
Frais de voyage	1 667	2 927			9 851	2 969		
Divers	<u>262</u>	<u>303</u>			<u>757</u>	<u>462</u>		
		<u>220 872</u>		<u>526 885</u>		<u>1 302 560</u>		<u>300 462</u>
Excédent/(Déficit) des recettes sur les dépenses		1 565 122		1 297 338		1 298 235		2 339 561
Ajustement du taux de change		928 102		-		-		-
Solde reporté: 1 ^{er} janvier		<u>29 305 321</u>		<u>28 007 983</u>		<u>37 725 195</u>		<u>35 395 634</u>
Solde au 31 décembre		<u>31 798 545</u>		<u>29 305 321</u>		<u>39 033 430</u>		<u>37 735 195</u>

ANNEXE VII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le Braer et le Keumdong N°5

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

	FDGI du Braer				FDGI du Keumdong N°5			
	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997
	£	£	£	£	£	£	£	£
RECETTES								
Contributions (Tableau I)								
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>19 829</u>	<u>193 504</u>			<u>5 539</u>	<u>133 320</u>		
		19 829		393 504		5 539		133 320
Divers								
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	9 726			-	5 762		
Intérêts sur les placements	430 918	374 533			493 456	424 834		
Recettes accessoires	-	-			-	-		
		<u>430 918</u>		<u>384 259</u>		<u>493 456</u>		<u>430 596</u>
		450 747		777 763		498 995		563 916
DÉPENSES (Tableau II)								
Indemnisation	(3 697)	-			-	-		
Honoraires	245 149	241 379			101 513	57 437		
Frais de voyage	7 399	11 586			-	-		
Divers	<u>945</u>	<u>427</u>			<u>49</u>	<u>70</u>		
		<u>249 796</u>		<u>253 392</u>		<u>101 562</u>		<u>57 507</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		200 951		524 371		397 433		506 409
Solde reporté: 1 ^{er} janvier		<u>6 361 028</u>		<u>5 836 657</u>		<u>7 206 202</u>		<u>6 699 793</u>
Solde au 31 décembre		<u>6 561 979</u>		<u>6 361 028</u>		<u>7 603 635</u>		<u>7 206 202</u>

ANNEXE VIII

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Sea Prince* et le *Yeo Myung*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR
L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

148

	FGDI du <i>Sea Prince</i>				FGDI du <i>Yeo Myung</i>			
	1998		1997		1998		1997	
RECETTES	£	£	£	£	£	£	£	£
Contributions (Tableau I)								
Contributions annuelles (quatrième prélèvement)	2 974 310		-		-		-	
Contributions annuelles (troisième prélèvement)	-		4 816 324		-		-	
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-		6 747 898		-		963 986	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>715 996</u>		<u>243 899</u>		<u>98 639</u>		<u>44 345</u>	
		3 690 306		11 808 121		98 639		1 008 331
Divers								
Intérêts sur les arriérés de contributions	7 999		5 799		923		704	
Intérêts sur les placements	<u>1 232 251</u>		<u>961 008</u>		<u>195 067</u>		<u>173 075</u>	
		<u>1 240 250</u>		<u>966 897</u>		<u>195 990</u>		<u>173 779</u>
		4 930 556		12 775 018		294 629		1 182 110
RECETTES (Tableau II)								
Indemnisation	4 086 510		4 315 189		147 141		317 850	
Honoraires	562 847		237 500		14 536		64 557	
Frais de voyage	1 880		5 255		-		-	
Divers	<u>88</u>		<u>75</u>		<u>48</u>		<u>56</u>	
		<u>4 651 325</u>		<u>4 558 019</u>		<u>161 725</u>		<u>382 463</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		279 231		8 216 999		132 904		799 647
Solde reporté, 1 ^{er} janvier		<u>18 058 023</u>		<u>9 841 024</u>		<u>2 837 067</u>		<u>2 037 420</u>
Solde au 31 décembre		<u>18 337 254</u>		<u>18 058 023</u>		<u>2 969 971</u>		<u>2 837 067</u>

ANNEXE IX

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le Yuil N°1 et le Senyo Maru

**FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998**

	FGDI du Yuil N°1				FGDI du Senyo Maru			
	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997
	£	£	£	£	£	£	£	£
RECETTES								
Contributions (Tableau I)								
Contributions annuelles (troisième prélèvement)	-	5 779 589	-	-	-	-	-	-
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-	4 819 928	-	-	-	-	-	-
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>543 726</u>	<u>158 208</u>	-	-	-	-	<u>66 518</u>	-
		543 726		10 754 725		-		66 518
Divers								
Intérêts sur les arriérés de contributions	6 208	4 663	-	-	-	-	432	-
Intérêts sur les placements	692 948	364 599	-	-	-	-	104 757	-
Montant reçu de l'assureur du propriétaire du navire	-	-	-	-	-	-	<u>1 418 373</u>	-
		<u>699 156</u>		369 262		-		<u>1 523 564</u>
		1 242 882		11 123 987		-		1 590 082
DÉPENSES (Tableau II)								
Indemnisation	6 798 140	41 546	-	-	-	-	26 184	-
Honoraire	233 936	125 540	-	-	-	-	19 337	-
Frais de voyage	9 702	-	-	-	-	-	-	-
Divers	<u>193</u>	<u>1 603</u>	-	-	-	-	<u>51</u>	-
		<u>7 041 971</u>		<u>169 291</u>		-		<u>45 572</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		(5 799 089)		10 954 696		-		1 544 510
Solde reporté: 1er janvier		11 061 954		107 258		2 977 695		1 433 183
Crédit porté au compte des contributeurs	-	-	-	-	2 776 162	-	-	-
Virement au fonds général	-	-	-	-	201 533	-	-	-
		-		-		<u>2 977 695</u>		-
Solde au 31 décembre		<u>5 262 865</u>		<u>11 061 954</u>		<u>NIL</u>		<u>2 977 695</u>

ANNEXE X

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Sea Empress* et le *Nakhodka*

**FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR
L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998**

	FGDI du <i>Sea Empress</i>				FGDI du <i>Nakhodka</i>			
	1998	1997	1998	1997	1998	1997	1998	1997
	£	£	£	£	£	£	£	£
RECETTES								
Contributions (Tableau I)								
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-	19 862 302	29 810 924	-				
Contributions annuelles (premier prélèvement)	-	9 942 231	-	14 717 793				
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	(139 070)	-	56 693	-				
		(139 070)	29 804 533		29 867 617			14 717 793
Divers								
Intérêts sur les arriérés de contributions	21 480	14 834	53 238	5 309				
Intérêts sur les placements	1 481 151	757 303	246 571	-				
Recettes accessoires	537	-	-	-				
		<u>1 503 188</u>	<u>772 112</u>		<u>299 809</u>			<u>5 309</u>
		1 364 118	30 576 670		30 167 426			14 723 102
DÉPENSES (Tableau II)								
Indemnisation	2 350 654	6 045 226	5 463 564	22 583 161				
Honoraires	480 353	952 762	1 424 910	1 545 877				
Intérêts sur l'emprunt au FGDI de <i>l' Aegean Sea</i>	-	-	50 639	158 724				
Frais de voyage	2 513	5 700	20 809	23 537				
Divers	937	12 440	1 927	7 144				
		<u>2 834 457</u>	<u>7 016 128</u>		<u>6 961 840</u>			<u>24 318 443</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		(1 470 339)	23 560 542		23 205 577			(9 595 341)
Somme due au Fonds général		-	(58 257)	-				-
Ajustement du taux de change		-	-	-	1 765 318			-
Ajustement du taux de change de l'année précédente		-	-	-	(384 100)			-
Solde reporté: 1er janvier		23 502 285	-	-	(9 595 341)			-
Solde au 31 décembre		<u>22 031 946</u>	<u>23 502 285</u>		<u>(14 991 454)</u>			<u>(9 595 341)</u>

ANNEXE XI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Nissos Amorgos* et l'*Osung N°3*

FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

	FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>		FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	
	1998	1998	1998	1998
RECETTES	£	£	£	£
Contributions (Tableau I)				
Contributions annuelles (premier prélèvement)	<u>1 983 912</u>		<u>1 983 912</u>	
		1 983 912		1 983 912
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 697		2 697	
Intérêts sur les placements	<u>124 842</u>		<u>112 204</u>	
		<u>127 539</u>		<u>114 901</u>
		2 111 451		2 098 813
DÉPENSES (Tableau II)				
Indemnisation	-		4 832 713	
Honoraires	-		62 271	
Intérêts sur l'emprunt au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-		2 729	
Intérêts sur l'emprunt au Fonds de 1992	-		29 294	
Frais de voyage	-		4 019	
Divers	<u>-</u>		<u>82</u>	
		<u>-</u>		<u>4 931 108</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		<u>2 111 451</u>		<u>(2 832 295)</u>
Solde au 31 décembre		<u>2 111 451</u>		
Somme due au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>				<u>(2 832 295)</u>

ANNEXE XII

FONDS DE 1971: BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1998

	1998	1997
ACTIF	£	£
Disponibilités en banque et en caisse	154 999 522	139 738 751
Contributions non acquittées	1 850 517	2 610 543
Sommes à percevoir du Fonds de 1992	-	355 320
Sommes à percevoir du FGDI du <i>Vistabella</i>	412 722	386 056
Sommes à percevoir du FGDI du <i>Nakhodka</i> au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-	9 595 341
Sommes à percevoir du FGDI de l' <i>Osung N°3</i> au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	2 832 295	-
Taxe recouvrable	98 917	41 607
Sommes diverses à recevoir	1 834	14 259
Intérêts sur les arriérés de contributions	<u>85 966</u>	<u>26 898</u>
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	<u>160 281 773</u>	<u>152 768 775</u>
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	-	905 366
Sommes à verser	14 556	31 213
Engagements non réglés	123 077	143 222
Contributions payées d'avance	122 967	245 053
Compte des contribuables	157 913	135 917
Sommes dues au Fonds de 1992	547 038	-
Sommes dues au FGDI du <i>Haven</i>	31 798 545	29 305 321
Sommes dues au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	39 033 430	37 735 195
Sommes dues au FGDI du <i>Braer</i>	6 561 979	6 361 028
Sommes dues au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	7 603 635	7 206 202
Sommes dues au FGDI du <i>Sea Prince</i>	18 337 254	18 058 023
Sommes dues au FGDI du <i>Yeo Myung</i>	2 969 971	2 837 067
Sommes dues au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	5 262 865	11 061 954
Sommes dues au FGDI du <i>Senyo Maru</i>	-	2 977 695
Sommes dues au FGDI du <i>Sea Empress</i>	22 031 946	23 502 285
Sommes dues au FGDI du <i>Nakhodka</i>	14 991 454	-
Sommes dues au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	<u>2 111 451</u>	<u>-</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF	151 668 081	140 505 541
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	<u>8 613 692</u>	<u>12 263 234</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	<u>160 281 773</u>	<u>152 768 775</u>

ANNEXE XIII

FONDS DE 1971: ÉTAT DE LA TRÉSORERIE POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

	1998	1998	1997	1997
	£	£	£	£
Liquidités au 1er janvier		139 738 751		115 793 967
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Contributions initiales	14 760		55 084	
Contributions reçues de l'année précédente	34 107 897		60 961 984	
Contributions reçues des années précédentes	3 086 265		2 218 580	
Sommes recouvrées au titre du <i>Senyo Maru</i>	-		1 418 375	
Recettes du Fonds de 1992	218 906		124 128	
Intérêts reçus sur les arriérés de contributions	40 942		218 598	
Autres sources de recettes	376 773		443 768	
Sommes reçues de contribuables	76 843		21 019	
Ajustement de change	2 704 217		(405 164)	
Dépenses d'administration (Fonds de 1971/1992)	(586 802)		(1 539 495)	
Dépenses au titre des demandes d'indemnisation	(30 761 484)		(38 795 242)	
Remboursement aux contribuables	(2 844 218)		(8 601 141)	
Autres versements en espèces	<u>(992 736)</u>		<u>(341 225)</u>	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation avant les variations des disponibilités nettes à court terme	5 441 363		15 779 269	
Augmentation (diminution) des exigibilités à court terme	<u>(138 743)</u>		<u>(130 618)</u>	
Rentrées nettes provenant des activités d'exploitation		5 302 620		15 648 651
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	<u>9 958 151</u>		<u>8 296 133</u>	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		<u>9 958 151</u>		<u>8 296 133</u>
Liquidités au 31 décembre		<u>154 999 522</u>		<u>139 738 751</u>

ANNEXE XIV

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 1998

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 examiné les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VII, les tableaux I à II et les notes, du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 1998 conformément aux normes communes de vérification des comptes adoptées par le Groupe mixte de vérificateurs externes des comptes de l'Organisation des Nations Unies et de l'Agence internationale de l'énergie atomique. J'ai, notamment, effectué un examen général des procédures comptables et procédé aux vérifications par sondage des écritures comptables et autres pièces justificatives que j'ai jugées nécessaires en l'occurrence.

Mon opinion à la suite de cet examen est que les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 1998 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos à cette date, que ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1992 qui ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente et que les opérations étaient conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes délibérants.

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 KCB

1er juillet 1999

ANNEXE XV

Fonds général

FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

	1998		1997	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions (Tableau I)				
Contributions	5 935 786		6 996 681	
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	<u>(1 395)</u>		-	
		5 934 391		6 996 681
Divers				
Recettes accessoires	236		-	
Remboursement effectué par le Fonds de 1971 au titre du sinistre de l'Osung N°3	1 640 751		-	
Intérêts sur le prêt consenti au Fonds de 1971 au titre du sinistre de l'Osung N°3	29 294		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	14 802		5 543	
Intérêts sur les placements	<u>758 454</u>		<u>245 659</u>	
		<u>2 443 537</u>		<u>251 202</u>
		<u>8 377 928</u>		<u>7 247 883</u>
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat (État I)				
Engagements de dépenses		678 425		479 648
Demandes				
Indemnisation		1 640 739		-
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Divers		<u>63</u>		<u>-</u>
		<u>2 319 227</u>		<u>479 648</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		<u>6 058 701</u>		<u>6 768 235</u>

ANNEXE XVI

Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Nakhodka* et l'*Osung N°3* (Provisoire)

FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES
POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

	FGDI du <i>Nakhodka</i>		FGDI provisoire de l' <i>Osung N°3</i>	
	1998	1997	1998	
RECETTES	£	£	£	£
Contributions (Tableau 1)				
Contributions	-	6 897 108		3 461 413
Plus ajustement des quotes-parts des années précédentes	(1 110)	-		-
		(1 110)	6 897 108	3 461 413
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 740	3 048		7 628
Intérêts sur les placements	445 302	128 540		209 279
		<u>448 042</u>	<u>131 588</u>	<u>216 907</u>
		446 932	7 028 696	3 678 320
		<u>446 932</u>	<u>7 028 696</u>	<u>3 678 320</u>
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses		446 932	7 028 696	3 678 320
Solde reporté, 1er janvier		7 028 696	-	-
Solde au 31 décembre		<u>7 475 628</u>	<u>7 028 696</u>	<u>3 678 320</u>

ANNEXE XVII

FONDS DE 1992: BILAN AU 31 DÉCEMBRE 1998

	1998	1997
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	24 323 173	13 715 350
Contributions non acquittées	14 557	301 524
Sommes à percevoir du Fonds de 1971	547 038	-
Taxe recouvrable	21 507	35
Sommes diverses à recevoir	6 985	482
Intérêts sur les arriérés de contributions	<u>24 761</u>	<u>3 625</u>
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	<u>24 938 021</u>	<u>14 021 016</u>
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	851 876	-
Sommes à verser	19 207	-
Engagements non réglés	107 185	-
Sommes dues au Fonds de 1971	-	355 320
Contributions payées d'avance	220 992	110 888
Sommes dues au FGDI du <i>Nakhodka</i>	7 475 628	7 028 696
Sommes dues au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	<u>3 678 320</u>	<u>-</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF	<u>12 353 208</u>	<u>7 494 904</u>
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	<u>12 584 813</u>	<u>6 526 112</u>
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	<u>24 938 021</u>	<u>14 021 016</u>

ANNEXE XVIII

FONDS DE 1992: ÉTAT DE LA TRÉSORERIE POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1er JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 1998

	1998	1998	1997	1997
	£	£	£	£
Liquidités au 1er janvier		13 715 350		
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Contributions reçues de l'année précédente	9 388 699		13 592 265	
Contributions reçues des années précédentes	292 962		-	
Intérêts reçus sur les arriérés de contributions	4 034		4 966	
Autres sources de recettes	81 838		-	
Sommes reçues de contribuables	2 953		-	
Recettes du Fonds de 1971 au titre du sinistre de l'Osung N°3	1 670 045		-	
Recettes du Fonds de 1971 au titre du Fonds de prévoyance	716 083		-	
Remboursement des frais d'administration de 1997 au Fonds de 1971	(355 320)		(237 898)	
Dépenses d'administration (Fonds de 1971/1992)	(959 372)		-	
Dépenses au titre des demandes d'indemnisation	(1 640 802)		-	
Remboursement aux contribuables	(2 953)		-	
Autres versements en espèces	(11 774)		(717)	
Recettes détenues par le Fonds de 1971	<u>(158 906)</u>		<u>(124 128)</u>	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation avant les variations des disponibilités à court terme	9 027 487		13 234 488	
Augmentation (Diminution) des exigibilités à court terme	<u>129 311</u>		<u>106 663</u>	
Rentrées nettes provenant des activités d'exploitation		9 156 798		13 341 151
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	<u>1 451 025</u>		<u>374 199</u>	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		<u>1 451 025</u>		<u>374 199</u>
Liquidités au 31 décembre		<u>24 323 173</u>		<u>13 715 350</u>

ANNEXE XIX

Fonds de 1971: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 1998 dans le territoire des États Membres qui étaient Membres du Fonds de 1971 au 31 décembre 1999

Telles que notifiées au 31 décembre 1999

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Italie	148 018 442	84,25%
Malaisie	14 830 768	8,44%
Chine (Région administrative spéciale de Hong-kong)	3 906 009	2,22%
Pologne	3 074 965	1,75%
Sri Lanka	2 092 592	1,19%
Ghana	1 750 787	1,00%
Malte	1 237 514	0,70%
Fédération de Russie	774 172	0,44%
Brunéi Darussalam	0	0,00%
Djibouti	0	0,00%
Estonie	0	0,00%
Fidji	0	0,00%
Islande	0	0,00%
Maurice	0	0,00%
Slovénie	0	0,00%
Émirats arabes unis	0	0,00%
Vanuatu	0	0,00%
	<u>175 685 249</u>	<u>100,00%</u>

Note: Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Albanie, Antigua-et-Barbuda, Bénin, Cameroun, Colombie, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Guyana, Inde, Kenya, Koweït, Maldives, Maroc, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, Panama, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Portugal, Qatar, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Seychelles, Sierra Leone, Tonga, Tuvalu, Yougoslavie.

ANNEXE XX

Fonds de 1992: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 1998 dans le territoire des États Membres qui étaient Membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 1999

Telles que notifiées au 31 décembre 1999

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	262 216 075	23,73%
République de Corée	119 462 262	10,81%
Pays-Bas	106 000 621	9,59%
France	102 733 798	9,30%
Royaume-Uni	79 861 625	7,23%
Singapour	74 583 738	6,75%
Allemagne	67 869 018	6,14%
Espagne	62 896 817	5,69%
Canada	46 266 818	4,19%
Australie	30 597 745	2,77%
Norvège	29 597 411	2,68%
Grèce	21 980 311	1,99%
Suède	20 919 612	1,89%
Mexique	14 839 864	1,34%
Finlande	10 868 323	0,98%
Belgique	7 743 402	0,70%
Venezuela	7 603 000	0,69%
Danemark	6 603 754	0,60%
Philippines	5 916 807	0,54%
Nouvelle-Zélande	4 937 322	0,45%
Bahamas	4 681 503	0,42%
Irlande	4 597 784	0,42%
Croatie	3 322 643	0,30%
Tunisie	2 691 313	0,24%
Jamaïque	2 505 872	0,23%
Chypre	1 863 730	0,17%
Uruguay	1 779 839	0,16%
Barbade	157 492	0,01%
Islande	0	0,00%
Lettonie	0	0,00%
Libéria	0	0,00%
Îles Marshall	0	0,00%
Monaco	0	0,00%
Oman	0	0,00%
Émirats arabes unis	0	0,00%
	<u>1 105 098 499</u>	<u>100,00%</u>

Note: Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Algérie, Bahreïn, Belize, Grenade. Le rapport des Philippines est incomplet.

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
6	Frais de nettoyage ¥6 134 885 Prise en charge financière ¥619 200 ¥6 754 085		38
(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 pour le Canada. La demande pour frais de nettoyage (Can\$1 787 771) est restée sans suite.	39
1 100	Frais de nettoyage ¥371 865 167 Frais liés à la pêche ¥53 500 000 Prise en charge financière ¥4 253 760 ¥429 618 927		40
(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 pour le Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$10 475) sont restées sans suite.	41
0,5	Frais de nettoyage ¥492 635 Prise en charge financière ¥549 600 ¥1 042 235		42
7	Autres dommages aux biens ¥19 159 905 Prise en charge financière ¥742 880 ¥19 902 785		43
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥273 580 Prise en charge financière ¥403 280 ¥676 860		44
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥8 285 960 Prise en charge financière ¥431 761 ¥8 717 721		45
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).	46
0.2	Frais liés à la pêche ¥1 792 100 Frais de nettoyage ¥368 510 Prise en charge financière ¥1 049 920 ¥3 210 530		47
3	Frais de nettoyage ¥5 490 570 Prise en charge financière ¥623 840 ¥6 114 410		48
30	Frais de nettoyage ¥48 883 038 Frais liés à la pêche ¥560 588 Prise en charge financière ¥869 040 ¥50 312 666	¥45 038 833 recouverts par voie de recours.	49
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥96 431 Prise en charge financière ¥1 338 000 ¥1 434 431	¥430 329 recouverts par voie de recours.	50

	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 CLC de 1969	Cause du sinistre
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona (Suède)	URSS	3 566	SKr3 205 204	Abordage
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe (Japon)	Japon	31	¥803 200	Erreur de manipulation de cargaison
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Tamise (Royaume-Uni)	Suède	2 866	£241 000 (évaluation)	Erreur de manipulation de cargaison
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Île d'Anticosti (Canada)	Îles Caïmanes	5 999	Can\$1 182 617	Échouement
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Royaume-Uni	481	£69 141	Naufrage
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caralbes	Trinidad-et-Tobago	1 090	FF2 354 000 (évaluation)	Naufrage
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5 4.91	Île d'Okushiri (Japon)	Japon	209	¥3 523 520	Échouement
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne (Italie)	Italie	98 544	Lit 21 800 000 000 (évaluation)	Abordage
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Gênes (Italie)	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendie et explosion
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki (Japon)	Japon	499	¥14 660 480	Abordage
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	113	¥3 058 560	Abordage
62	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki (Japon)	Japon	94	¥2 198 400	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
800	Frais de nettoyage SKr15 523 813 Frais liés à la pêche SKr530 239 Prise en charge financière <u>SKr795 276</u> SKr16 849 328		51
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥1 087 700 Prise en charge financière <u>¥200 800</u> ¥1 288 500		52
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).	53
185	Frais de nettoyage Can\$12 831 892		54
110	Frais de nettoyage £249 630 Frais liés à la pêche £9 879 Prise en charge financière <u>£17 155</u> £276 663		55
(inconnue)	Frais de nettoyage FF8 237 529 Frais de nettoyage US\$8 068		56
(inconnue)	Frais de nettoyage ¥2 119 966 Frais liés à la pêche ¥4 024 863 Prise en charge financière <u>¥880 880</u> ¥7 025 709		57
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.	58
(inconnue)	L'État italien Lit 70 002 629 093 Deux entreprises italiennes <u>Lit 1 582 341 690</u> Lit 71 584 970 783 L'État français FF12 580 724 D'autres organismes publics français FF10 659 469 La Principauté de Monaco <u>FF270 035</u> FF23 510 228 Prise en charge financière du propriétaire du navire £2 500 000	L'accord relatif à un règlement global de toutes les demandes en souffrance entre l'État italien, le propriétaire du navire/UK 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 Lit47 597 370 907 à l'État italien. Le propriétaire et son assureur ont payé toutes les demandes présentées par d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.	59
25	Frais de nettoyage ¥53 513 992 Frais liés à la pêche ¥39 553 821 Prise en charge financière <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933		60
5	Frais de nettoyage ¥1 056 519 Prise en charge financière <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 recouvrés par voie de recours.	61
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥4 243 997 Prise en charge financière <u>¥549 600</u> ¥4 793 597		62

	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 CLC de 1969	Cause du sinistre
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Corogne (Espagne)	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450	Échouement
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Îles Shetland (Royaume-Uni)	Libéria	44 989	£5 790 052	Échouement
65	<i>Kihnu</i>	16.1.93	Tallinn (Estonie)	Estonie	949	113 000 DTS (évaluation)	Échouement
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul (République de Corée)	République de Corée	520	Won 77 786 224 (évaluation)	Échouement
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki (Japon)	Japon	699	¥29 205 120	Abordage
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Péninsule d'Izue (Japon)	Japon	699	¥28 105 920	Abordage
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yosu (République de Corée)	République de Corée	481	Won 77 417 210	Abordage
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos (Grèce)	Grèce	33 837	Drs 1 496 533 000	Échouement
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah (Émirats arabes unis et Oman)	Panama	153 506	14 millions de DTS	Abordage
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama (Japon)	Japon	116	¥3 386 560	Débordement pendant l'approvisionnement

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
73 500	<p><i>Montants présentés devant le tribunal pénal:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> o Gouvernement espagnol (<i>réclamé</i>) Pts 1 154 500 000 o Organismes publics (<i>alloué</i>) Pts 303 263 261 o Demandeur privé (<i>réclamé</i>) Pts 184 216 423 <p>Frais liés à la pêche:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Demandeurs privés (<i>alloué</i>) Pts 327 027 638 o Demandeurs privés (<i>réclamé</i>) Pts 14 955 486 084 <p style="text-align: right;">Pts 16 924 493 406</p>	Les montants indiqués comme ayant été réclamés portent sur des demandes renvoyées à la procédure d'exécution du jugement. Le Fonds de 1971 a versé Pts930 millions et l'assureur du propriétaire du navire a versé Pts782 millions. De nouvelles demandes, d'un montant de Pts 22 000 millions, font l'objet d'une action au civil.	63
84 000	<p>Frais de nettoyage £200 285</p> <p>Frais liés à la pêche £33 269 350</p> <p>Frais liés au tourisme £77 375</p> <p>Frais liés à l'agriculture £3 533 504</p> <p>Autres dommages aux biens £8 259 156</p> <p>Autres pertes de recettes <u>£186 985</u></p> <p style="text-align: right;">£45 526 655</p>	De nouvelles demandes ont été approuvées à raison de £5,7 millions. Des demandes de £27,6 millions font l'objet d'une procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire du navire a versé £4 807 323.	64
140	Frais de nettoyage FMS43 618		65
4	<p>Frais de nettoyage Won 176 866 632</p> <p>Frais liés à la pêche <u>Won 42 848 123</u></p> <p style="text-align: right;">Won 219 714 755</p>	US\$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.	66
520	<p>Frais de nettoyage ¥756 780 796</p> <p>Frais liés à la pêche ¥336 404 259</p> <p>Prise en charge financière <u>¥7 301 280</u></p> <p style="text-align: right;">¥1 100 486 335</p>	¥49 104 248 recouvrés par voie de recours.	67
500	<p>Frais de nettoyage ¥8 433 001</p> <p>Prise en charge financière <u>¥7 026 480</u></p> <p style="text-align: right;">¥15 459 481</p>	¥10 455 440 recouvrés par voie de recours.	68
1 280	<p>Frais de nettoyage (<i>versé</i>) Won 5 587 815 812</p> <p>Frais liés à la pêche (<i>versé</i>) Won 6 947 755 270</p> <p>Autres dommages aux biens (<i>versé</i>) <u>Won 14 206 046</u></p> <p style="text-align: right;">Won 12 549 777 128</p> <p>Demandes en instance devant le tribunal: Frais liés à la pêche Won 18 452 000 000</p>	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 5 587 815 812, dont US\$6 millions ont été remboursés par le Fonds de 1971.	69
200	<p>Frais de nettoyage (<i>versé</i>) Drs 356 204 011</p> <p>Frais de nettoyage (<i>versé</i>) US\$565 000</p> <p>Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) Drs 1 099 000 000</p> <p>Autres pertes de recettes (<i>réclamé</i>) <u>Drs 1 547 000 000</u></p> <p style="text-align: right;">Drs 3 002 204 011</p> <p>Préjudice moral (<i>réclamé</i>) Drs 378 000 000</p>	L'assureur du propriétaire du navire a versé Drs 356 204 011 et US\$565 000.	70
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.	71
0,5	<p>Frais de nettoyage ¥1 187 304</p> <p>Prise en charge financière <u>¥846 640</u></p> <p style="text-align: right;">¥2 033 944</p>		72

	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 CLC de 1969	Cause du sinistre
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan (Japon)	Japon	2 960	¥81 823 680	Abordage
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu (Japon)	Japon	43	¥1 089 280	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
75	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan (République de Corée)	République de Corée	150	Won 23 000 000 (évaluation)	Échouement
76	Déversement de source inconnue	30.11.94	Mohammédia (Maroc)	-	-	-	(Inconnue)
77	<i>Boyang N°51</i>	25.5.95	Sandbaeg Do (République de Corée)	République de Corée	149	19 817 DTS	Abordage
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 000 000 (évaluation)	Échouement
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu (République de Corée)	Chypre	144 567	14 millions de D'S	Échouement
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yosu (République de Corée)	République de Corée	138	Won 21 465 434	Abordage
81	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita (Japon)	Japon	198	¥3 967 138	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
560	Frais de nettoyage ¥629 516 429 Frais liés à la pêche ¥50 730 359 Autres pertes de recettes ¥15 490 030 Prise en charge financière <u>¥20 455 920</u> ¥716 192 738	¥31 021 717 recouverts par voie de recours.	73
(inconnue)	Autres dommages aux biens ¥3 954 861 Frais de nettoyage ¥202 854 Prise en charge financière <u>¥272 320</u> ¥4 430 035		74
18	Frais de nettoyage Won 9 401 293 Frais liés à la pêche <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.	75
(inconnue)	Frais de nettoyage (réclamé) Mor Dhr 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.	76
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.	77
1	Frais de nettoyage Won 43 517 127		78
5 035	Frais de nettoyage (versé) Won 19 919 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 19 500 000 000 Frais liés au tourisme (versé) <u>Won 538 000 000</u> Won 39 957 000 000 Frais de nettoyage (versé) ¥357 214 Demandes en instance devant le tribunal: Frais liés à la pêche Won 253 500 000 Études environnementales Won 1 140 000 000 consécutives au déversement Frais de nettoyage <u>Won 1 35 000 000</u> Won 1 528 500 000 Enlèvement des hydrocarbures et du navire US\$8 827 729 ¥4 342 967		79
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 Demandes en instance devant le tribunal: Frais liés à la pêche Won 335 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 560 945 437.	80
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 (agrée) 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.	81

	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 CLC de 1969	Cause du sinistre
82	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube (Japon)	Japon	895	¥20 203 325	Abordage
83	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Pusan (République de Corée)	République de Corée	1 591	Won 250 millions (évaluation)	Naufrage
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yosu (République de Corée)	Panama	142 488	14 millions de DTS	Heurt d'une défense
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Ancgasaki (Japon)	Japon	699	¥18 769 567 (évaluation)	Abordage
86	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Libéria	77 356	£7 395 748	Échouement
87	<i>Kugenuma Maru</i>	6.3.96	Kawasaki (Japon)	Japon	57	¥1 175 055 (évaluation)	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
88	<i>Kriti Sen</i>	9.8.96	Agioi Theodoroi (Grèce)	Grèce	62 678	Drs 2 241 millions	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Pusan (République de Corée)	République de Corée	560	Won 122 millions	Échouement
90	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Okii (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	Rupture

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
94	Frais de nettoyage ¥314 838 937 Frais liés à la pêche ¥46 726 661 Prise en charge financière ¥5 012 855 ¥366 578 453	¥279 973 101 recouverts par voie de recours.	82
(inconnu)	Frais de nettoyage (versé) Won 12 393 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 5 391 000 000 Won 17 784 000 000 Demandes en instance devant le tribunal: Frais liés à la pêche (réclamé) Won 14 329 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 1 654 millions.	83
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) Won 114 000 000 Won 10 259 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$13,5 millions.	84
4		Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire. La prise en charge financière n'est pas nécessaire.	85
72 360	Frais de nettoyage (versé) £5 922 074 Autres dommages aux biens (versé) £315 456 Frais liés à la pêche (versé) £7 744 340 Frais liés au tourisme (versé) £ 2 017 477 Autres pertes de recettes (versé) £273 865 £16 272 342 Demandes en instance devant le tribunal: Frais de nettoyage £14 820 000 Autres dommages aux biens £350 000 Frais liés à la pêche £5 675 000 Frais liés au tourisme £1 693 000 Autres pertes de recettes £2 311 000 £24 849 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé £6 866 809.	86
0,3	Frais de nettoyage ¥1 981 403 Prise en charge financière ¥297 066 ¥2 278 469	¥1 197 267 recouverts par voie de recours.	87
30	Frais de nettoyage (versé) Drs 199 492 557 Frais de nettoyage (agréé) Drs 2 098 624 280 Frais liés à la pêche (versé) Drs 83 464 212 Frais liés à la pêche (réclamé) Drs 813 391 187 Frais liés au tourisme (versé) Drs 35 375 000 Frais liés au tourisme (réclamé) Drs 10 715 500 Autres pertes de recettes (versé) Drs 23 799 354 Autres pertes de recettes (réclamé) Drs 241 353 652 Drs 3 506 215 742	L'assureur du propriétaire du navire a versé Drs 342 131 123. D'autres demandes sont en cours d'examen.	88
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 Won 28 071 490 Prise en charge financière (versé) Won 771 208 588	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 690 millions. Le Fonds de 1971 envisage une action récursoire contre le République de Corée.	89
6 200	Frais de nettoyage (réclamé) ¥23 026 000 000 Frais liés à la pêche (réclamé) ¥5 290 000 000 Enlèvement des hydrocarbures (réclamé) ¥1 312 000 000 ¥3 043 000 000 Frais liés au tourisme (réclamé) ¥2 397 000 000 Construction d'une digue (réclamé) ¥35 068 000 000	Le Fonds de 1971 a effectué des paiements provisoires de ¥8 558 millions et le Fonds de 1992 a effectué des paiements de ¥1 071 millions. L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥66 millions et US\$867 593.	90

	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 CLC de 1969	Cause du sinistre
91	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.1.97	Otaru (Japon)	Japon	89	¥1 843 849	Déversement pendant le chargement
92	<i>Nissos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaïbo (Venezuela)	Grèce	50 563	Bs3 473 millions (évaluation)	Échouement
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki (Japon)	Japon	186	¥3 372 368 (évaluation)	Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Pusan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions	Déversement pendant le chargement
95	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (évaluation)	Échouement
96	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda (Venezuela)	Malte	30 423	3,6 millions de DTS (évaluation)	Déversement pendant le chargement
97	<i>Diamond Grace</i>	2.7.97	Baie de Tokyo (Japon)	Panama	147 012	14 millions de DTS	Échouement
98	<i>Katja</i>	7.8.97	Le Havre (France)	Bahamas	52 079	FF 48 millions (évaluation)	Heurt d'un quai
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 941 DTS	Abordage

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1971 sauf indication contraire)	Notes	
0,6	Frais de nettoyage ¥7 673 830 Prise en charge financière ¥457 497 ¥8 131 327	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 710 173.	91
3 600	Frais de nettoyage (versé) Bs1 061 268 867 Autres dommages aux biens (versé) Bs12 230 431 Frais liés à la pêche (versé) Bs75 085 817 Frais liés au tourisme (versé) Bs20 827 150 Bs1 169 412 265	L'assureur du propriétaire du navire a versé Bs1 154 143 398. Des demandes portant sur les montants importants sont en cours d'examen. D'autres demandes sont attendues. Des demandes s'élevant à Bs320 000 000 font l'objet de procédures judiciaires.	92
1	Frais de nettoyage ¥415 600 000 Prise en charge financière ¥865 406 ¥416 465 406		93
124	Frais de nettoyage Won 418 000 000 Prise en charge financière Won 58 000 000 Won 476 000 000		94
(inconnue)	Frais de nettoyage (versé) Won 779 250 048 Frais de nettoyage (réclamé) Won 93 351 728 Frais liés à la pêche (versé) Won 77 371 635 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) Won 6 738 565 917 Won 7 688 539 348 Frais de nettoyage (versé) ¥452 646 003 Frais de nettoyage (réclamé) ¥204 134 673 Frais liés à la pêche (versé) ¥181 786 486 ¥838 567 162	D'autres demandes sont attendues.	95
3,2	Frais liés à la pêche (réclamé) US\$47 000 000		96
1 500	Frais de nettoyage (versé) ¥1 074 000 000 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 ¥1 680 000 000	Le montant total des demandes établies ne dépassera pas le montant de la responsabilité du propriétaire.	97
190	Frais de nettoyage (réclamé) FF 17 300 000 Autres dommages aux biens (réclamé) FF 7 800 000 Pertes de recettes (réclamé) FF 1 200 000 FF 26 300 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF9 866 000. Le total des demandes établies risque d'être inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire.	98
29 000	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage (réclamé) S\$17 530 000 Autres dommages aux biens (réclamé) S\$1 800 000 S\$19 830 000 <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (réclamé) RM 1 736 000 Frais liés à la pêche (réclamé) RM 1 900 000 RM 3 636 000 <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage (réclamé) US\$152 000 Frais de dommages à l'environnement (réclamé) US\$3 200 000 US\$11 000 Frais liés à la pêche (réclamé) US\$3 363 000	Le propriétaire a fait un paiement provisoire de US\$500 000 au titre des demandes relatives au nettoyage.	99

	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 CLC de 1969	Cause du sinistre
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan (République de Corée)	République de Corée	168	Won 43 543 015	Échouement
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah, (Émirats arabes unis)	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	<i>Non disponible</i>	Naufrage
102	<i>Muritza Sayalero</i>	8.6.98	Baie de Carenero (Venezuela)	Panama	28 338	3 millions de DTS (<i>évaluation</i>)	Rupture d'un tuyau de déchargement

NOTES

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; les taux de change utiles étaient les suivants au 31 décembre 1999:

£1 =	Bolivar vénézuélien	Bs	1045,5900	Franc français	FF	10,5473
	Couronne danoise	DKr	11,9658	Lire italienne	Lit	3113,3700
	Couronne suédoise	SKr	13,7688	Mark allemand	DM	3,1448
	Dinar algérien	Din	109,8540	Mark finlandais	FM	9,5603
	Dirham des EAU	UAE Dhr	5,9195	Peseta espagnole	Pts	267,5360
	Dirham marocain	Mor Dhr	16,2387	Rial omanais	OR	0,6206
	Dollar des États-Unis	US\$	1,6117	Ringgit malais	RM	6,1245
	Dollar canadien	Can\$	2,3391	Rouble russe	Rbls	44,4024
	Dollar singapourien	S\$	2,6841	Won de la République de Corée	Won	1825,7300
	Drachme grecque	Drs	531,0710	Yen japonais	¥	164,9660

£1 = 1,178400 DTS ou 1 DTS = £0,848610

ANNEXE
RÉSUMÉ DES

(31 décembre)

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

	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 CLC applicable	Cause du sinistre
1	Inconnu	20.6.96	Côte de la mer du Nord (Allemagne)	-	-	-	Inconnue
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Okii (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	Rupture
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (évaluation)	Échouement
4	Inconnu	28.9.97	Essex (Royaume-Uni)	-	-	-	Inconnue
5	<i>Santa Anna</i>	1.1.98	Devon (Royaume-Uni)	Panama	17 134	10 196 280 DTS (évaluation)	Échouement
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahreïn	Belize	801	Non disponible	Avarie de coque
7	<i>Mary Anne</i>	22.07.99	Philippines	Philippines	465	3 000 000 DTS	Naufrage
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinique (France)	République dominicaine	289	Non disponible	Naufrage
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretagne (France)	Malte	19 666	9 200 000 DTS (évaluation)	Rupture

NOTES

1 Les monnaies indiquées sont données en monnaie nationale; au 30 décembre 1999, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =	Dinar de Bahreïn	BD	0,6077
	Mark allemand	DM	3,1448
	Yen japonais	¥	164,966
	Peso philippin	Peso	64,9516
	Won de la République de Corée	Won	1825,73
	Dollar des États-Unis	US\$	1,6117

£1 = 1,178400 DTS ou 1 DTS = £0,848610

XXII

SINISTRES: FONDS DE 1992

1999)

- o Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- o Mesures de sauvegarde avant déversement
- o Dommages liés à la pêche
- o Dommages liés au tourisme
- o Autres dommages aux biens

Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (Montants versés par le Fonds de 1992 sauf indication contraire)	Notes	
<i>Inconnue</i>	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) DM2 610 226	Les autorités allemandes poursuivent en justice un propriétaire dont le navire est présumé responsable du déversement d'hydrocarbures. Si cette action échoue, les autorités demanderont réparation au Fonds de 1992.	1
6 200	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) ¥23 026 000 000 Frais liés à la pêche (<i>réclamé</i>) ¥5 290 000 000 Enlèvement des hydrocarbures (<i>réclamé</i>) ¥1 312 000 000 Frais liés au tourisme (<i>réclamé</i>) ¥3 043 000 000 Construction d'une digue (<i>réclamé</i>) ¥2 397 000 000 ¥35 068 000 000	Le Fonds de 1971 a versé des paiements provisoires de ¥8 558 millions et le Fonds de 1992 ¥1 071 millions. L'assureur du propriétaire du navire a fait des paiements de ¥66 millions et US\$867 593.	2
<i>Inconnue</i>		Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.	3
<i>Inconnue</i>	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) £10 000	Il ne sera pas donné suite à cette demande.	4
280	Frais de nettoyage (<i>réclamé</i>) £30 000	La question se pose de savoir si le <i>Santa Anna</i> relève ou non de la définition du terme 'navire'.	5
0	Mesures d sauvegarde avant déversement (<i>versé</i>) BD 21 168		6
<i>Inconnue</i>	Frais de nettoyage (<i>versé</i>) US\$ 1 000 000	Les demandes au titre du nettoyage ont été honorées par l'assureur du propriétaire du navire. De nouvelles demandes sont attendues.	7
<i>Inconnue</i>		Aucune demande d'indemnisation n'a été déposée.	8
14 000 (évaluation)		Des demandes représentant des montants importants sont prévues.	9

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1992 accepte la demande ou le montant indiqué.
- 3 Lorsque les demandes sont accompagnées de la mention 'versé', le chiffre indiqué correspond au montant effectivement versé par le Fonds de 1992 (c'est-à-dire non compris le montant de la responsabilité du propriétaire du navire).

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

PORTLAND HOUSE
STAG PLACE
LONDRES SW1E 5PN
ROYAUME-UNI

Téléphone: +44-20-7592 7100
Télécopie: +44-20-7592 7111
Adresse électronique: info@iopcfund.org
Site Web: www.iopcfund.org