

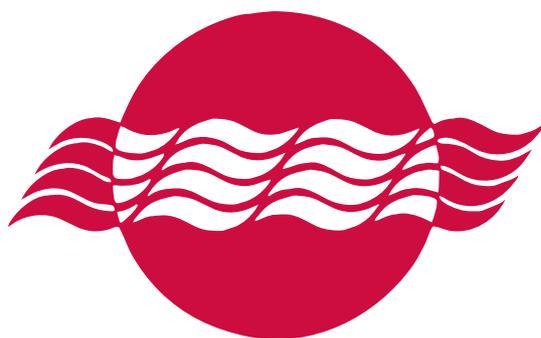
Rapport annuel *de 2001*



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



**RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS
DES FONDS INTERNATIONAUX
D'INDEMNISATION POUR
LES DOMMAGES DUS
À LA POLLUTION PAR LES
HYDROCARBURES AU COURS DE 2001**



Photographie en première de couverture:
Baltic Carrier - Danemark

Crédits photographiques

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

Photographies:

Agence Maritime Vigneron	page 110
FIPOL	page 114
Préfecture d'Ishikawa	page 72
ITOPF	couverture and pages 45, 81, 85, 92, 95 et 129
John Ross	pages 3, 9, 22, 23, 25 et 32
London Offshore Consultants	page 98

Cartes:

ITOPF/IMPACT	pages 109 et 126
--------------	------------------

Graphiques:

FIPOL/IMPACT	pages 15, 29, 30, 38, 114 et 115
--------------	----------------------------------

Conception et réalisation:

IMPACT Communications, 125 Blean Common, Blean, Canterbury, Kent CT2 9JH, Grande-Bretagne
Téléphone: +44 (0)1227 450022 Site web: www.theCommunications.biz

AVANT-PROPOS

En ma qualité d'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation de 1971 et de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (les FIPOL), il m'est agréable de présenter le Rapport annuel sur les activités des FIPOL en 2001, année importante pour les Organisations à bien des égards.

Le nombre des États Membres du Fonds de 1992 n'a cessé de s'accroître; celui-ci compte désormais de nombreux États qui n'étaient pas auparavant membres du Fonds de 1971.

S'agissant du Fonds de 1992, l'évolution amorcée s'est poursuivie. Un Groupe de travail passe attentivement en revue le régime international d'indemnisation, soucieux d'y apporter les améliorations permettant à celui-ci de continuer de répondre aux besoins de la société en ce nouveau millénaire. S'inspirant d'une proposition du Groupe de travail, l'Assemblée a approuvé un projet de Protocole portant création d'un Fonds complémentaire qui verserait un complément d'indemnités dans les États qui y seraient parties. Ce projet de Protocole sera examiné par une Conférence diplomatique qui se tiendra sous les auspices de l'Organisation maritime internationale au cours de la première moitié de 2003. Le Groupe de travail poursuivra ses débats tout au long de l'année 2002.

Le Fonds de 1971 a dû faire face à de sérieux problèmes, résultant notamment de la diminution du nombre de ses Membres et de la baisse concomitante de l'assiette de contributions. Cependant, ces problèmes ont en grande partie été résolus avec l'assurance contractée par le Fonds de 1971 pour couvrir toute responsabilité incombant au Fonds de 1971 du fait de sinistres qui surviendraient après le 25 octobre 2000. Par ailleurs, la Convention de 1971 portant création du Fonds s'éteindra le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre d'États contractants sera inférieur à 25; la Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'appliquera donc plus aux sinistres qui surviendraient après cette date.

Fort heureusement, les FIPOL ont été amenés à intervenir dans très peu de sinistres au cours de



Måns Jacobsson

l'année 2001. Certes, le sinistre de l'*Erika*, survenu en France en 1999, a donné lieu à quelque 5 800 demandes, et a représenté énormément de travail pour le Secrétariat, mais ceci n'a pas pour autant empêché le Secrétariat d'enregistrer de sensibles progrès dans le règlement d'un certain nombre de sinistres au titre desquels le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont dû intervenir. Bien évidemment, le règlement des demandes d'indemnisation nées de sinistres dans lesquels le Fonds de 1971 est impliqué est de la plus haute importance pour la dissolution du Fonds de 1971.

Je souhaite vivement que l'information donnée dans le présent rapport intéresse la communauté internationale et contribue 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	3
Table des matières	5
Préface du Président de l'Assemblée du Fonds de 1992	9
PREMIÈRE PARTIE	
1 Introduction	13
2 Le cadre juridique	14
2.1 'Ancien' régime et 'nouveau' régime	14
2.2 Révision des plafonds d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds	16
3 Membres des FIPOL	17
3.1 États Membres du Fonds de 1992	17
3.2 États Membres du Fonds de 1971	18
4 Relations extérieures	19
4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités des Fonds	19
4.2 Relations avec les organisations internationales et les milieux intéressés	19
5 Organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971	21
5.1 Assemblée du Fonds de 1992	21
5.2 Comité exécutif du Fonds de 1992	22
5.3 Conseil d'administration du Fonds de 1971	22
5.4 Décisions des organes directeurs qui intéressent à la fois le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992	23
6 Liquidation du Fonds de 1971	24
6.1 Problématique	24
6.2 Extinction de la Convention de 1971 portant création du Fonds	24
6.3 Assurance pour couvrir la responsabilité du Fonds au titre de nouveaux événements	24
6.4 Procédure de dissolution du Fonds de 1971	25
7 Administration des FIPOL	26
7.1 Secrétariat	26
7.2 États financiers pour 2000	26
7.3 États financiers pour 2001	27
7.4 Placement des fonds	27
8 Contributions	28
8.1 Le système de contributions	28
8.2 Fonds de 1971: contributions annuelles de 2000	29
8.3 Fonds de 1971: contributions annuelles de 2001	29
8.4 Fonds de 1992: contributions annuelles de 2000	29
8.5 Fonds de 1992: contributions annuelles de 2001	30
8.6 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles au fil des ans	30
9 Examen du régime international d'indemnisation	32
9.1 Groupe de travail intersessions	32
9.2 Plafonds d'indemnisation	32
9.3 Dommages causés à l'environnement et études environnementales	34
9.4 Autres grandes questions examinées par le Groupe de travail	34
9.5 Poursuite des travaux	35

10	Règlement des demandes d'indemnisation	36
10.1	Renseignements d'ordre général	36
10.2	Recevabilité des demandes d'indemnisation	36
10.3	Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	37
10.4	Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître	40
11	L'avenir	41
DEUXIÈME PARTIE		
12	Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2001	45
13	Sinistres relevant du Fonds de 1971	46
13.1	<i>Vistabella</i>	46
13.2	<i>Aegean Sea</i>	47
13.3	<i>Braer</i>	53
13.4	<i>Keumdong N°5</i>	59
13.5	<i>Iliad</i>	61
13.6	<i>Sea Prince</i>	62
13.7	<i>Yeo Myung</i>	65
13.8	<i>Yuil N°1</i>	65
13.9	<i>Sea Empress</i>	66
13.10	<i>Kriti Sea</i>	68
13.11	<i>Nakhodka</i>	69
13.12	<i>Nisos Amorgos</i>	76
13.13	<i>Osung N°3</i>	82
13.14	<i>Katja</i>	83
13.15	<i>Evoikos</i>	83
13.16	<i>Pontoon 300</i>	86
13.17	<i>Maritza Sayalero</i>	89
13.18	<i>Al Jaziah 1</i>	90
13.19	<i>Alambra</i>	93
13.20	<i>Natuna Sea</i>	94
13.21	<i>Zeinab</i>	97
13.22	<i>Singapura Timur</i>	100
14	Sinistres relevant du Fonds de 1992	102
14.1	Sinistre survenu en Allemagne	102
14.2	<i>Nakhodka</i>	105
14.3	<i>Osung N°3</i>	105
14.4	<i>Mary Anne</i>	105
14.5	<i>Dolly</i>	107
14.6	<i>Erika</i>	108
14.7	<i>Al Jaziah 1</i>	122
14.8	<i>Slops</i>	122
14.9	Sinistre survenu en Suède	124
14.10	<i>Natuna Sea</i>	124
14.11	<i>Baltic Carrier</i>	124
14.12	<i>Zeinab</i>	130

ANNEXES

I	Structure des FIPOL	133
II	Note sur les états financiers des Fonds de 1971 et de 1992	135
III	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	136
IV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	142
V	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses: fonds général	143
VI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses: fonds des grosses demandes d'indemnisation	144
VII	Fonds de 1971: Bilan	148
VIII	Fonds de 1971: État de la trésorerie	149
IX	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	150
X	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	159
XI	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses: fonds général	160
XII	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses: fonds des grosses demandes d'indemnisation	161
XIII	Fonds de 1992: Bilan	162
XIV	Fonds de 1992: État de la trésorerie	163
XV	Fonds de 1971: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions reçues pendant l'année civile 2000 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1971 au 31 décembre 2001	164
XVI	Fonds de 1992: quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contributions reçues pendant l'année civile 2000 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2001	165
XVII	Fonds de 1971: résumé des sinistres	166
XVIII	Fonds de 1992: résumé des sinistres	188

PRÉFACE

Le présent rapport fait le point des temps forts qui ont marqué les FIPOL tout au long de cette année 2001.

Le nombre des membres du Fonds de 1992 a fait un nouveau bond en avant, ce qui montre à quel point le Fonds est perçu, au plan international, comme jouant un rôle inégalable dans le contexte du transport des hydrocarbures par mer. Fin 2001, le Fonds de 1992 comptait 62 États Membres répartis sur les cinq continents; avec le nombre des adhésions intervenues en 2001, ils seront 74 fin 2002.

Fort heureusement, les sinistres amenant les Fonds à intervenir ont été peu nombreux en 2001. Aussi, le Secrétariat et les organes directeurs ont-ils pu faire porter leurs efforts sur le règlement des demandes d'indemnisation nées de sinistres d'années antérieures, et de bien progresser sur cette voie. C'est effectivement là la véritable raison d'être des Fonds. Et, pour être utiles, les indemnisés devraient, idéalement, intervenir suffisamment tôt, notamment quand il s'agit de particuliers ou de petites entreprises. L'exploitation systématique des moyens informatiques est essentielle – et pas seulement dans ce domaine – et renforcera sans doute la capacité du Secrétariat à assumer sa lourde charge de travail.

Comme le relève l'Administrateur dans son Avant-propos, les problèmes nés de la baisse constante du nombre des Membres du Fonds de 1971 ont en grande partie été résolus avec les dispositions prises par l'Assemblée en vue de contracter une assurance. Et, le 24 mai 2002, la Convention de 1971 portant création du Fonds cesse d'être en vigueur. Je souhaite vivement que tout au long de l'année 2002, toutes les parties en jeu s'efforcent de régler les demandes d'indemnisation encore en souffrance. Ce n'est qu'alors que l'on pourra réellement relever ce défi que représente la dissolution du Fonds de 1971.

Les travaux du Groupe de travail mis en place par l'Assemblée du Fonds de 1992 ont pesé d'un grand poids cette année. Sous l'habile présidence de M. Alfred Popp QC et grâce à la participation et la coopération actives des États Membres, le Groupe de travail a réussi à établir, dans des délais fort brefs, un projet de Protocole portant création d'un Fonds complémentaire d'indemnisation. L'Assemblée a adopté ce projet de Protocole à sa session d'octobre. Le projet a ensuite été



Willem Oosterveen

communiqué au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, qui a été invité à convoquer une Conférence diplomatique chargée d'examiner le projet et, il faut le souhaiter, adopter un Protocole. Cette franche réussite ne saurait pour autant nous permettre de faire l'économie d'une étude approfondie de toutes les possibilités d'améliorer les Conventions sur d'autres points. Dans le plus long terme, ce n'est qu'en continuant de répondre aux besoins de la communauté internationale que le Fonds de 1992 pourra conserver le rôle de premier plan qui est le sien. Il est donc important que le Groupe de travail poursuive ses travaux en 2002.

Je voudrais enfin remercier le Secrétariat et son Administrateur, ainsi que les États Membres et toutes les autres parties en jeu d'avoir travaillé avec un tel acharnement et dans un bel esprit de coopération tout au long de l'an 2001. Ensemble, ils ont assuré une fois de plus le succès du système international qui indemnise les victimes de marées noires de manière efficace et dans un juste souci de rentabilité.

**Le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992
Willem Oosterveen**

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. La Convention portant création du Fonds de 1992 a donné naissance au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992).

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.

La Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du 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 ces victimes ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable. L'indemnisation payable par le Fonds de 1971 pour un événement déterminé est limitée à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit approximativement £52 millions ou US\$76 millions)¹. Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 135 millions de DTS (soit environ £117 millions ou US\$170 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire ou son assureur.

Chaque Fonds est doté d'une Assemblée composée de représentants de tous les États Membres de l'organisation respective. En outre, le Fonds de 1992 compte 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 des FIPOL ne soit pas habilité à y procéder.

¹ Dans le présent rapport, les montants ont été convertis aux taux de change en vigueur le 31 décembre 2001, soit 1 DTS = £0,86558 ou US\$1,25976.

2 LE CADRE JURIDIQUE

2.1 'Ancien' régime et 'nouveau' régime

Les Conventions de 1969 et de 1971 s'appliquent aux dommages par pollution imputables à un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire-citerne et subis sur le territoire (y compris la mer territoriale) d'un État partie à la Convention respective. Les Conventions de 1992 prévoient, elles, 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.

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

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 effectif d'hydrocarbures. Elles ne s'appliquent pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec 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

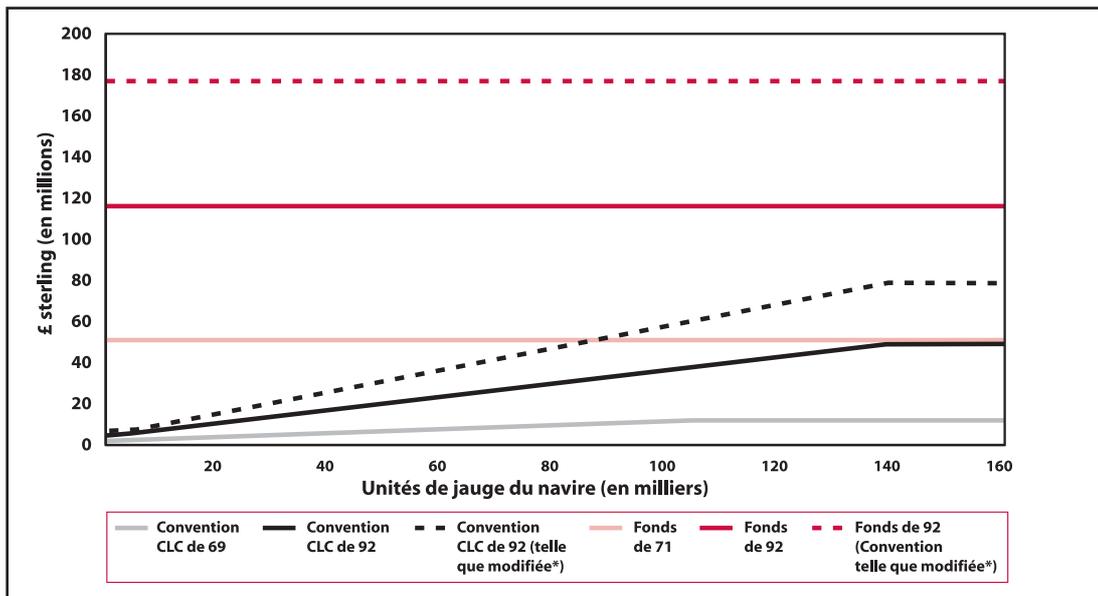
Conventions de 1992 s'appliquent, elles - dans certaines circonstances - aux déversements d'hydrocarbures de soute provenant de navires-citernes à l'état lège. Ni les Conventions de 1969/1971 ni les Conventions de 1992 ne s'appliquent aux déversements de combustible de soute émanant de navires autres que les navires-citernes.

Les Conventions sur la responsabilité civile imposent au propriétaire du navire une responsabilité objective pour les dommages par pollution causés par une fuite ou un rejet d'hydrocarbures persistants provenant de son navire. Ceci signifie qu'il est responsable même s'il n'a pas commis de faute. Il n'est déchargé de sa responsabilité que s'il prouve que:

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

Le propriétaire du navire est normalement habilité à limiter sa responsabilité en fonction de la jauge de son navire. En vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, il peut limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de 133 droits de tirage spéciaux (DTS) (£115 ou US\$168) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£12 millions ou US\$18 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\$3,8 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- b) 3 millions de DTS (£2,6 millions ou US\$3,8 millions) plus 420 DTS (£364 ou US\$529) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités; et
- c) 59,7 millions de DTS (£52 millions ou US\$75 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités.



Plafonds fixés par les Conventions

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.

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

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 (le

capitaine du navire ou son équipage, par exemple). Quant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, elle interdit l'introduction de demandes non seulement contre les préposés ou mandataires du propriétaire, mais aussi contre le pilote, 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. La partie visée est toutefois déchu du droit de limiter sa responsabilité 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.

Dans les cas ci-après, les FIPOL indemnisent les victimes d'un dommage par pollution par les hydrocarbures lorsque celles-ci ne sont pas intégralement indemnisées en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable:

- les dommages excèdent la responsabilité du propriétaire du navire telle qu'elle est limitée par la Convention sur la responsabilité civile applicable
- le propriétaire du navire est dans l'incapacité financière de s'acquitter pleinement de ses obligations en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes de réparation

* n'est pas en vigueur - voir la section 2.2

- le propriétaire du navire est dégagé de sa responsabilité en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable parce que le dommage a pour cause une catastrophe naturelle grave ou résulte en totalité d'un acte de sabotage commis par un tiers ou de la négligence des pouvoirs publics chargés de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant global de 60 millions de DTS (£52 millions ou US\$76 millions). Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement donné est de 135 millions de DTS (£117 millions ou US\$170 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable. 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 disposition correspondante dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Les demandes d'indemnisation en vertu des Conventions sur la responsabilité civile et des Conventions portant création de l'un ou l'autre Fonds sont frappées de prescription (forcloses) à défaut d'introduction d'une action en justice dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu et, en tout état de cause, dans les six ans à compter de la date du sinistre.

Les tribunaux de l'État ou des États où la pollution a eu lieu ont compétence exclusive pour ce qui est des actions en réparation introduites en vertu des Conventions contre le propriétaire du navire, son assureur et les FIPOL. Tout jugement prononcé par un tribunal compétent en vertu de la convention applicable qui est exécutoire dans l'État d'origine et qui, dans cet État, n'est plus susceptible de recours sera reconnu par les autres États contractants et exécutoire dans ces États.

Pour tout ce qui a trait à la structure et au financement des FIPOL, on se reportera aux sections 7 et 8.

2.2 Révision des plafonds d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds

À sa session d'octobre 2000, le Comité juridique de l'OMI a examiné une proposition soumise par plusieurs États et visant à accroître les plafonds de responsabilité et d'indemnisation prévus par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, et ce par le biais de la procédure dite d'amendement tacite prévue par les Conventions. Le Comité juridique a adopté deux résolutions qui augmentent de quelque 50,37% les limites prévues par les Conventions.

Ces amendements entreront en vigueur le 1er novembre 2003, à moins qu'avant le 1er mai 2002, un quart au moins des États qui étaient Parties contractantes aux conventions respectives le 18 octobre 2000 n'aient fait savoir à l'OMI qu'ils n'acceptaient pas lesdits amendements. Or, au 31 décembre 2001, aucun État n'avait notifié son refus.

Les plafonds ainsi relevés seraient les suivants:

- 4 510 000 DTS (£3,9 millions ou US\$5,7 millions) pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités;
- 4 510 000 DTS (£3,9 millions ou US\$5,7 millions) plus 631 DTS (£546 ou US\$795) pour chaque unité de jauge supplémentaire, pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités; et
- 89 770 000 DTS (£78 millions ou US\$113 millions) pour un navire dont la jauge est égale ou supérieure à 140 000 unités.

L'amendement de la Convention de 1992 portant création du Fonds porterait à 203 millions de DTS (£176 millions ou US\$256 millions) le montant total disponible en vertu des Conventions de 1992.

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. Fin 2001, le Fonds de 1992 comptait 62 États Membres. Douze autres États ont adhéré au Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds, ce qui portera le nombre des États Membres à 74 à la fin de 2002, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau suivant.

L'on s'attend à ce que, lorsque la Convention de 1971 portant création du Fonds cessera d'être en vigueur le 24 mai 2002, la plupart des anciens membres du Fonds de 1971 aient ratifié la Convention de 1992. Il est probable qu'un certain nombre d'autres États deviendront eux aussi membres du Fonds de 1992 dans un avenir proche, notamment l'Afrique du Sud, Madagascar et la Tanzanie.

62 ÉTATS À L'ÉGARD DESQUELS LE PROTOCOLE DE 1992 MODIFIANT LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CRÉATION DU FONDS EST EN VIGUEUR (ET QUI SONT DONC MEMBRES DU FONDS DE 1992)

Algérie	Finlande	Norvège
Allemagne	France	Nouvelle-Zélande
Antigua-et-Barbuda	Géorgie	Oman
Argentine	Grèce	Panama
Australie	Grenade	Pays-Bas
Bahamas	Îles Marshall	Philippines
Bahreïn	Inde	Pologne
Barbade	Irlande	République de Corée
Belgique	Islande	République dominicaine
Belize	Italie	Royaume-Uni
Canada	Jamaïque	Seychelles
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)	Japon	Singapour
Chypre	Kenya	Slovénie
Comores	Lettonie	Sri Lanka
Croatie	Libéria	Suède
Danemark	Lituanie	Tonga
Émirats arabes unis	Malte	Trinité-et-Tobago
Espagne	Maroc	Tunisie
Fédération de Russie	Maurice	Uruguay
Fidji	Mexique	Vanuatu
	Monaco	Venezuela

12 ÉTATS QUI ONT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT DE RATIFICATION, MAIS À L'ÉGARD DESQUELS LE PROTOCOLE DE 1992 MODIFIANT LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CRÉATION DU FONDS N'ENTRERA EN VIGUEUR QU'À LA DATE INDICQUÉE

Djibouti	8 janvier 2002	Angola	4 octobre 2002
Papouasie-Nouvelle-Guinée	23 janvier 2002	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	9 octobre 2002
Sierra Leone	4 juin 2002	Cameroun	15 octobre 2002
Cambodge	8 juin 2002	Portugal	13 novembre 2002
Turquie	17 août 2002	Colombie	19 novembre 2002
Dominique	31 août 2002	Qatar	20 novembre 2002

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, ils étaient 76.

La Convention de 1992 portant création du Fonds prévoyait 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 étaient parties au Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds (ou qui avaient déposé un instrument d'adhésion à l'égard dudit protocole) aurait atteint 750 millions de tonnes. En conséquence, la totalité des 24 États qui avaient déposé leur instrument d'adhésion au Protocole de

1992 au moment où cette condition a été remplie ont dénoncé la Convention de 1971 et cessé de ce fait d'y être parties le 15 mai 1998.

En vertu des dispositions de l'article 43.1 de la version initiale de la Convention de 1971 portant création du Fonds, celle-ci serait restée en vigueur tant que le nombre des États contractants n'était pas devenu inférieur à trois. En septembre 2000, un protocole modifiant l'article 43.1 a été adopté, en vertu duquel la Convention cessera d'être en vigueur lorsque le nombre des États contractants deviendra inférieur à 25. La Convention de 1971 portant création du Fonds cessera d'être en vigueur le 24 mai 2002, et ne sera donc pas applicable aux sinistres survenus après cette date.

Fin 2001, les États Membres du Fonds de 1971 étaient les suivants.

24 ÉTATS PARTIES À LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CRÉATION DU FONDS

Albanie	Gambie	Nigéria
Bénin	Ghana	Portugal
Brunéi Darussalam	Guyana	Qatar
Cameroun	Koweït	République arabe syrienne
Colombie	Malaisie	Saint-Kitts-et-Nevis
Côte d'Ivoire	Maldives	Sierra Leone
Estonie	Mauritanie	Tuvalu
Gabon	Mozambique	Yougoslavie

3 ÉTATS PARTIES À LA CONVENTION DE 1971 PORTANT CRÉATION DU FONDS AYANT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT DE DÉNONCIATION QUI PRENDRA EFFET À LA DATE INDIQUÉE

Papouasie-Nouvelle-Guinée	23 janvier 2002
Djibouti	17 mai 2002
Émirats arabes unis	24 mai 2002

4 RELATIONS EXTÉRIEURES

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

Les Assemblées des FIPOL ont insisté à maintes reprises 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 en 2001 dans plusieurs États Membres du Fonds de 1992, s'entretenant avec des représentants des pouvoirs publics au sujet des Conventions et du fonctionnement des Fonds.

Le Secrétariat n'a pas relâché ses efforts visant à multiplier le nombre des États Membres du Fonds de 1992 et, à cette fin, l'Administrateur et plusieurs de ses collaborateurs se sont rendus dans divers États non membres. Ils ont également participé à des séminaires, conférences et ateliers dans divers pays et ont fait des conférences sur la responsabilité et l'indemnisation en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais aussi sur le 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 le Fonds de 1992 et l'ensemble de ses 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'Organisation maritime internationale (OMI) à Malte et à l'Académie maritime internationale de l'OMI à Trieste (Italie).

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

Le Secrétariat a, sur leur demande, aidé un certain nombre d'États non membres à élaborer la législation nationale nécessaire en vue de la mise en œuvre des Conventions de 1992.

L'Assemblée du Fonds de 1971 et celle 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 2001, 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.

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.

ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIAIRE DU STATUT D'OBSERVATEUR

Angola	Dominique	Pérou
Arabie saoudite	Égypte	République islamique d'Iran
Brésil	Équateur	République populaire démocratique de Corée
Cambodge	États-Unis	Saint-Vincent-et-les-Grenadines
Chili	Indonésie	Suisse
Congo	Liban	Turquie

Les organisations intergouvernementales ci-après se sont vu accorder le statut d'observateur auprès du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992:

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

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'OMI; chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 2001, 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 dans les cas de pollution par les hydrocarbures, les Fonds ont, en général, recours à l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF), qui s'appuie en outre sur un réseau d'experts techniques basés un peu partout dans le monde.

Les FIPOL entretiennent également une collaboration étroite avec l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF), laquelle représente l'industrie pétrolière.

5 ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992 ET DU FONDS DE 1971

5.1 Assemblée du Fonds de 1992

5ème session extraordinaire

L'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu une session extraordinaire les 29 et 30 janvier 2001, présidée par M. Willem Oosterveen (Pays-Bas).

L'Assemblée a été informée d'une proposition émanant de la Commission européenne de Règlement visant à créer un fonds (le Fonds COPE) destiné à assurer un complément d'indemnisation en cas de déversement d'hydrocarbures dans les eaux d'États membres de l'Union européenne. Au cours des débats, toutes les délégations ayant pris la parole ont souligné l'importance du régime international mis en place par les Conventions de 1992 et ont fait valoir qu'il importait qu'aucune initiative prise dans le cadre de l'Union européenne ne se fasse aux dépens du régime international. Ces délégations ont jugé important que toute évolution dans le domaine de la responsabilité et de l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures soit menée dans un cadre mondial. Les délégations des États Membres de l'Union européenne qui sont intervenues ont manifesté leur grand attachement au régime mis en place par les Conventions.

L'Assemblée a chargé l'Administrateur de fournir des informations factuelles aux organes de l'Union européenne sur le régime international d'indemnisation afin que ces organes puissent veiller à ce que d'éventuelles mesures adoptées au sein de l'Union ne soient pas préjudiciables au système international.

6ème session

La 6ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992, elle aussi présidée par M. Willem Oosterveen (Pays-Bas), s'est tenue du 16 au 19 octobre 2001. L'Assemblée a pris les grandes décisions suivantes.

- 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. Elle a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2000 (voir la section 7.2).
- Les États ci-après ont été élus membres du Comité exécutif du Fonds de 1992:

Algérie	Mexique
Australie	Norvège
Croatie	Pays-Bas
Espagne	Philippines
Irlande	Royaume-Uni
Italie	République de Corée
Japon	Vanuatu
Libéria	

- L'Assemblée a décidé de porter le fonds de roulement du Fonds de 1992 de £18 millions à £20 millions.
- Au titre de contributions annuelles pour 2001, l'Assemblée a décidé de lancer un appel à contributions de £62 millions, dont £41 millions exigibles le 1er mars 2002; le reliquat serait différé et, le cas échéant, facturé au cours de la seconde moitié de 2002 (voir la section 8.5).
- L'Assemblée a adopté le texte d'un projet de Protocole portant création d'un Fonds complémentaire d'indemnisation établi par un Groupe de travail intersessions et a chargé l'Administrateur de soumettre le projet au Secrétaire général de l'OMI, l'invitant à convoquer une Conférence diplomatique le plus rapidement possible pour examiner ce projet de Protocole (voir la section 9).
- L'Assemblée a noté l'évolution de la situation en ce qui concerne la ratification et la mise en œuvre de la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD). Elle a chargé l'Administrateur de mettre au point un système - site web ou cd-rom - pour aider les États et les éventuels contributeurs à identifier et notifier les cargaisons donnant lieu à contributions en application de la Convention SNPD.
- L'Assemblée a adopté une résolution priant instamment tous les États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds qui ne l'auraient pas encore fait de ratifier la Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC).



Gaute Sivertsen

5.2 Comité exécutif du Fonds de 1992

11ème à 15ème sessions

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu cinq sessions en 2001. La 11ème session, tenue les 29 et 30 janvier 2001, l'a été sous la présidence du Vice-président, M. Luis Diaz-Monclús (Venezuela). Les 12ème à 15ème sessions, présidées par M. Gaute Sivertsen (Norvège), se sont tenues le 15 mars, du 25 au 28 juin et les 15, 16 et 19 octobre 2001.

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions dans la section 14, qui a trait aux sinistres.

5.3 Conseil d'administration du Fonds de 1971

3ème à 5ème sessions

Les 6ème, 7ème et 8ème sessions extraordinaires de l'Assemblée du Fonds de 1971 devaient se tenir respectivement les 29 janvier, 15 mars et 26 juin 2001, mais, chaque fois, l'Assemblée n'a pu constituer le quorum. Les points inscrits à l'ordre du jour de ces sessions extraordinaires de l'Assemblée ont été examinés par le Conseil d'administration à ses 3ème, 4ème et 5ème sessions, respectivement. Les 3ème et 4ème sessions du Conseil d'administration étaient présidées par M. Valery Knyazev (Fédération de Russie) et la 5ème par M.Raja Malik (Malaisie).

Il est rendu compte des principales décisions prises par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 à ces sessions dans la section 13, qui a trait aux sinistres.

6ème session

L'Assemblée n'a pu non plus constituer de quorum à sa 24ème session, censée se tenir du 15 au 19 octobre 2001. Les points inscrits à l'ordre du jour de cette session ont donc été examinés par le Conseil d'administration, à sa 6ème session. Le Conseil d'administration a de nouveau élu M. Raja Malik (Malaisie) Président.

Le Conseil d'administration, à sa 6ème session, a pris les grandes décisions suivantes:

- Le Conseil d'administration 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. Il a approuvé les comptes pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2000 (voir la section 7.2).
- Au titre de contributions annuelles pour 2001, le Conseil d'administration a décidé de lancer un appel de contributions de £24,2 millions, dont la totalité serait différée et mise en recouvrement, si nécessaire, pendant la seconde moitié de l'année 2002 (voir la section 8.3).
- Le Conseil d'administration a également pris un certain nombre de décisions ayant trait



Raja Malik



Assemblée présidée par Willem Oosterveen

aux sinistres au titre desquels le Fonds de 1971 a été amené à intervenir. Il en est rendu compte dans la section 13, qui a trait aux sinistres.

5.4 Décisions des organes directeurs qui intéressent à la fois le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

À leurs sessions d'octobre 2001, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 (agissant au nom de l'Assemblée) ont pris les grandes décisions ci-après qui intéressent les deux organisations.

- Les organes directeurs des Fonds ont une fois de plus manifesté leur profonde inquiétude du fait qu'un certain nombre d'États ne soumettaient pas de rapports sur les hydrocarbures. En effet, le Secrétariat ne peut établir de facture pour les contributions dues par les contributeurs des États qui ne font pas parvenir leur rapport. Les organes directeurs des deux organisations ont décidé qu'il fallait envoyer aux gouvernements des États accusant un retard une lettre de la part de leurs Présidents respectifs, au nom des organes directeurs, soulignant que ceux-ci étaient très préoccupés, et demandant des explications sur les raisons de la non-soumission des rapports (voir la section 8.1).
- Les crédits budgétaires pour 2002 ont été votés; les crédits administratifs du Secrétariat commun se montent à £2 816 663.
- Les organes directeurs ont décidé de créer un organe de contrôle de la gestion commun aux deux organisations afin d'assurer la plus grande transparence de leurs opérations et d'examiner la question de la composition et du mandat de l'organe aux sessions suivantes des organes directeurs.
- Les organes directeurs ont examiné les méthodes de travail et la structure du Secrétariat. Ils ont décidé d'établir une distinction entre les fonctions de conseiller technique et celles de chef du Service des demandes d'indemnisation. Ils ont en outre convié l'Administrateur à nommer un Administrateur adjoint.

6 LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

6.1 La problématique

À mesure que les États ont adhéré au Fonds de 1992, cessant par là-même d'être membres du Fonds de 1971, le régime dit 'ancien' fondé sur la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds a perdu de son importance. Avec le départ d'un certain nombre d'États du Fonds de 1971, la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contributions a été ramenée de son niveau maximum de 1,2 milliard de tonnes à 8 millions de tonnes fin 2001. Cette contraction de l'assiette des contributions pourrait alourdir de beaucoup la charge financière pesant sur les contributeurs dans les États qui sont encore membres du Fonds de 1971.

Tant que la Convention de 1971 portant création du Fonds reste en vigueur, le Fonds de 1971 peut être tenu responsable pour tout nouveau sinistre survenu dans l'un des États encore membres du Fonds de 1971. On s'est beaucoup inquiété à l'idée qu'un sinistre puisse amener le Fonds de 1971 à verser des indemnités, alors même qu'il resterait très peu de contributeurs, voire aucun, dans les États Membres restants.

6.2 Extinction de la Convention de 1971 portant création du Fonds

En vertu de la version initiale de son article 43.1, la Convention de 1971 portant création du Fonds cesse d'être en vigueur lorsque le nombre des États contractants devient inférieur à trois.

En octobre 1999, le Comité exécutif du Fonds de 1971, agissant au nom de l'Assemblée, notait que bien que de nombreux États eurent effectivement dénoncé la Convention de 1971 portant création du Fonds, il était peu probable que le nombre des États contractants devienne inférieur à trois dans un avenir prévisible. Le Comité a donc envisagé plusieurs moyens de diligenter la liquidation du Fonds de 1971, décidant qu'il convenait de demander à l'OMI de convoquer de toute urgence une Conférence diplomatique aux fins d'adopter un protocole portant modification de l'article 43.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de manière à ce que la Convention puisse cesser d'être en vigueur avant que le nombre des États contractants ne soit inférieur à trois. La Conférence diplomatique s'est tenue du 25 au 27 septembre 2000, et a adopté un Protocole en vertu duquel la Convention de 1971 portant

création du Fonds cesserait d'être en vigueur à la date à laquelle le nombre de États contractants deviendrait inférieur à 25, ou 12 mois suivant la date à laquelle l'Assemblée (ou tout autre organe agissant en son nom) constaterait que le volume total des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçu dans les États Membres restants serait inférieur à 100 millions de tonnes.

Normalement, un tel amendement à une convention aurait un effet obligatoire sur les seuls États ayant expressément signifié qu'ils l'acceptaient. Or, de graves problèmes auraient surgi si l'on avait exigé une acceptation formelle. C'est pour cette raison que l'entrée en vigueur du Protocole se fera par le biais d'une procédure simplifiée, dite du consentement tacite ou implicite à être lié. Si aucun État ne manifestait son opposition avant le 27 mars 2001, le Protocole entrerait en vigueur. Comme aucune opposition n'avait été notifiée à cette date-là, le Protocole est entré en vigueur le 27 juin 2001.

Avec les récentes dénonciations de la Convention de 1971 portant création du Fonds, c'est le 24 mai 2002 que le nombre d'États contractants deviendra inférieur à 25: la Convention cessera donc d'être en vigueur à cette date, et ne s'appliquera pas aux sinistres survenus après cette date.

6.3 Assurance pour couvrir la responsabilité du Fonds au titre de nouveaux événements

Comme l'y avait autorisé le Conseil d'administration à sa session d'octobre 2000, l'Administrateur a souscrit une assurance couvrant les responsabilités éventuelles du Fonds de 1971 au titre d'indemnités et de prise en charge financière jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (£52 millions) par événement, déduction faite des montants effectivement versés par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile (ainsi que des honoraires des juristes et autres experts) se rapportant à tous les sinistres qui se produiraient durant la période allant jusqu'au 31 décembre 2001. Le Fonds de 1971 doit lui-même prendre à sa charge une franchise de 250 000 DTS (£220 000) par sinistre. L'assurance est devenue effective le 25 octobre 2000. En juillet 2001, le Fonds de 1971 s'est prévalu de l'option qui lui était offerte de proroger l'assurance jusqu'à la date d'extinction de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

La solution retenue présente d'énormes avantages. Dans les États Membres restants, elle protège en effet les victimes éventuelles en cas d'événement survenu jusqu'à la date à laquelle la dénonciation de la Convention prend effet dans l'État en question. Elle garantit aussi que les contribuables dans ces États ne se trouveront pas exposés à une lourde charge financière à la suite de nouveaux événements.

Au 31 décembre 2001, deux sinistres – le *Zeinab* et le *Singapura Timur* (voir les pages 97 et 100) amèneront le Fonds de 1971 à faire appel à l'assurance.

6.4 Procédure de dissolution du Fonds de 1971

L'extinction de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne signifie pas pour autant la dissolution du Fonds de 1971. Celui-ci devra en effet respecter les obligations qui lui incombent pour les sinistres en souffrance, ce qui risque d'ailleurs de prendre plusieurs années. Il

conviendra de prendre les mesures voulues pour procéder correctement à la dissolution et à la liquidation du Fonds de 1971.

En octobre 2000, le Conseil d'administration a décidé qu'il serait peu opportun de nommer un liquidateur au sens usuel du terme pour s'occuper de la liquidation du Fonds de 1971, mais que celle-ci devait être menée à bien par les organes du Fonds de 1971.

Vu que la Convention de 1971 portant création du Fonds cessera d'être en vigueur le 24 mai 2002, les organes directeurs ont confirmé, à leurs sessions d'octobre 2001, leur décision antérieure de garder l'arrangement en place, selon lequel le Fonds de 1992 partage un Secrétariat avec le Fonds de 1971 et l'Administrateur du Fonds de 1992 est également Administrateur du Fonds de 1971, et ce afin de veiller au traitement judiciaire des sinistres en souffrance et à la liquidation en bonne et due forme du Fonds de 1971.



Session de l'Assemblée

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, lui aussi commun aux deux organisations. Tout au long de 2001, le Secrétariat, une fois de plus, a dû faire face 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 la bonne marche du Secrétariat.

Comme il est indiqué à la section 5.4, les organes directeurs des FIPOL ont décidé à leurs sessions d'octobre 2001 d'opérer une distinction entre les fonctions de conseiller technique et celles de chef du Service des demandes d'indemnisation. Ils ont en outre chargé l'Administrateur de nommer un Administrateur adjoint. Conformément aux décisions des organes directeurs, l'Administrateur a nommé le chef du Service des demandes d'indemnisation, M. Joseph Nichols, Administrateur adjoint, et M. José Maura chef du Service des demandes d'indemnisation, ces deux nominations prenant effet au 1er janvier 2002.

En mai 2001, M. Masamichi Hasebe a succédé à M. Satoru Osanai dans ses fonctions de Conseiller juridique et, en août 2001, Mme Catherine Grey à Mme Hilary Warson dans ses fonctions de chef du Service des relations extérieures et des conférences.

Les FIPOL continuent de faire appel à des consultants extérieurs pour s'assurer des conseils d'ordre technique ou juridique, mais aussi en matière de gestion et de ressources humaines. 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, toujours très nombreuses et, de manière plus générale, d'aider les demandeurs.

Les organes directeurs ont rappelé l'importance qu'ils attachaient au renforcement des activités du Secrétariat dans le domaine des relations publiques. Dans cette optique, les FIPOL continuent d'étoffer le site web, notamment en travaillant sur les versions espagnole et française du site.

7.2 États financiers pour 2000

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2000 ont été approuvés

par les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds à leurs sessions d'octobre 2001.

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. Les rapports de celui-ci sur les états financiers des deux organisations sont reproduits intégralement, l'un à l'annexe III, l'autre à l'annexe IX et son opinion sur les deux séries de comptes figure aux annexes IV et X.

Un récapitulatif des états financiers pour cette période, dûment vérifiés, figure aux annexes V à VIII pour le Fonds de 1971 et aux annexes XI à XIV 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) (£865 000) et celui payable par le Fonds de 1992, 4 millions de DTS (£3,5 millions).

Fonds de 1971

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général en 2000. Des contributions ont été perçues pour les fonds des grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Nakhodka* (£1 million) et l'*Osung N°3* (£5,3 millions). Des remboursements d'un montant total de £2,5 millions ont été versés aux personnes qui avaient contribué au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Haven*.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation durant cette période se sont élevées à £21 millions. Trois sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: le *Braer*, le *Sea Empress* et l'*Osung N°3*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 2000 figure à l'annexe VII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £197 millions, pour les demandes d'indemnisation nées de 18 sinistres.

Fonds de 1992

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général en 2000. Des contributions ont été perçues pour les fonds des

grosses demandes d'indemnisation constitués pour le *Nakhodka* (£13 millions) et pour l'*Erika* (£40 millions). Etant donné que toutes les dépenses incombant au Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Osung N°3* ont été acquittées, la somme de £3,7 millions, soit le reliquat du compte, a été créditée aux comptes des contribuables concernés.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation en 2000 se sont élevées à £30 millions. C'est le sinistre du *Nakhodka* qui représente l'essentiel de ces dépenses.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 2000 figure à l'annexe XIII. Le bilan des fonds des grosses demandes d'indemnisation y figure également. Le passif exigible était estimé à £172 millions, pour les demandes d'indemnisation nées de huit sinistres.

7.3 États financiers pour 2001

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2001 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2002, puis présentés aux organes directeurs respectifs pour approbation à leurs sessions d'octobre 2002. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel 2002 des FIPOL.

7.4 Placement des fonds

Politique en matière 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 de chaque Fonds, 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

L'Assemblée du Fonds de 1971 et celle 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 et 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 2001, le Fonds de 1971 a effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier au Royaume-Uni. Au 31 décembre 2001, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £87 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 2001 sur les placements se sont élevés à £5,8 millions, sur un capital de £93 millions en moyenne.

Fonds de 1992

En 2001, le Fonds de 1992 a effectué des placements auprès de plusieurs banques et sociétés de crédit immobilier au Royaume-Uni. Au 31 décembre 2001, le portefeuille des placements du Fonds de 1992 s'élevait au total à £96 millions. Le portefeuille se compose des avoirs du Fonds de 1992 et du Fonds de prévoyance du personnel.

Les intérêts perçus en 2001 sur les placements se sont élevés à £5,3 millions, sur un capital de £86 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 concerné, plus de 150 000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd ("hydrocarbures donnant lieu à contribution") à l'issue de leur transport par mer au cours de l'année civile considérée. Les contributions sont fixées en fonction des rapports soumis au Secrétariat par les gouvernements des États Membres au sujet des quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributeurs. Elles sont versées directement aux FIPOL par chaque contributeur. 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

La question du défaut de soumission de rapports sur les hydrocarbures par certains États Membres a été examinée par les organes directeurs du Fonds de 1971 comme du Fonds de 1992 aux sessions d'octobre 2001. Aux dates auxquelles ces sessions ont eu lieu, 13 Membres du Fonds de 1992 et 32 Membres ou anciens Membres du Fonds de 1971 n'avaient pas soumis de rapport sur les hydrocarbures pour l'année 2000. En outre, 15 des retardataires du Fonds de 1971 accusaient un retard de quatre à treize ans.

L'Assemblée a jugé cette situation fort inquiétante. On a notamment relevé que la situation risquait de s'aggraver pour le Fonds de 1992 à mesure que des États Membres du Fonds de 1971 accusant un retard dans la présentation de leurs rapports devenaient Membres du Fonds de 1992.

Plusieurs délégations ont appelé l'attention sur le fait que la soumission de rapports sur la réception d'hydrocarbures faisait partie des obligations contractuelles auxquelles s'engageaient les États lorsqu'ils ratifiaient la Convention de 1992 portant création du Fonds et que la moindre défaillance sur ce plan constituait un manquement à ces obligations. Certains ont fait valoir que, s'agissant de traités, il convenait de trouver un juste équilibre entre les droits et les obligations qui en découlent.

Comme il est indiqué à la section 5.4, les organes directeurs des deux organisations ont décidé qu'il fallait envoyer aux gouvernements des États accusant un retard une lettre de la part du Président des organes directeurs des deux organisations, soulignant que ceux-ci étaient très préoccupés, demandant des explications sur les raisons de la non-soumission des rapports et expliquant la procédure à suivre pour soumettre lesdits rapports.

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 étaient exigibles, autrefois, lorsqu'un État devenait membre du Fonds de 1971. La somme demandée aux contributeurs était calculée sur la base d'un montant fixe par tonne d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui avaient été reçus pendant l'année précédant celle au cours de laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds était entrée en vigueur à l'égard de cet État. L'Assemblée avait fixé ce montant à 0,04718 franc-or par tonne d'hydrocarbures (soit 0,003145 DTS), ce qui, au 31 décembre 2001, correspondait à £0,0027222.

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.

Mécanisme de facturation différée

En juin 1996, les Assemblées ont introduit pour les deux organisations un mécanisme 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 mars de l'année suivante, le reliquat ou une partie de ce reliquat étant facturé plus tard dans l'année, si nécessaire.

8.2 Fonds de 1971: contributions annuelles de 2000

En octobre 2000, le Conseil d'administration, agissant au nom de l'Assemblée, a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions annuelles au fonds général, mais d'en mettre en recouvrement, à raison d'un montant total de £25 millions, pour le compte du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos*, dont la totalité serait différée. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie du montant des contributions différées pour paiement au cours de la seconde moitié de 2001.

Lorsqu'il a fait le point de la situation en juin 2001, l'Administrateur a décidé de ne pas lancer d'appel à contributions différées au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos*. Les contribuables ont été notifiés de cette décision en juillet 2001.

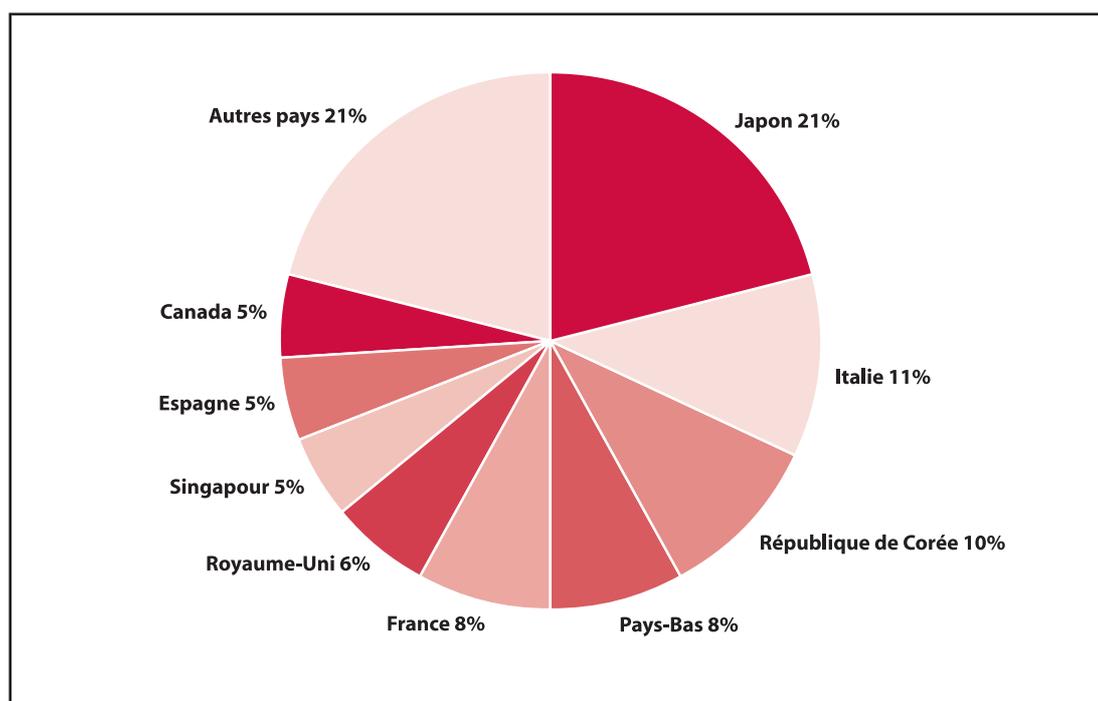
8.3 Fonds de 1971: contributions annuelles de 2001

En octobre 2001, le Conseil d'administration, agissant au nom de l'Assemblée, a décidé de percevoir des contributions annuelles au fonds général à hauteur d'un montant de £3,2 millions. Le Conseil d'administration a décidé également de

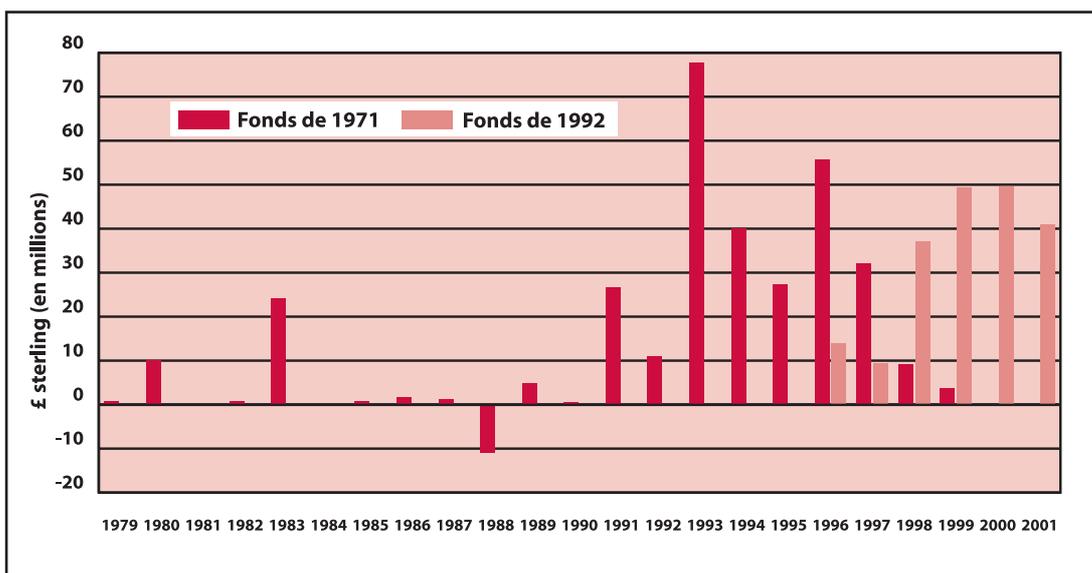
percevoir des contributions annuelles au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nissos Amorgos*, pour un montant de £21 millions, intégralement différées. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait ou non de facturer la totalité ou une partie des montants des contributions différées pour paiement au cours de la seconde moitié de 2002.

8.4 Fonds de 1992: contributions annuelles de 2000

En octobre 2000, l'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement pour 2000 des contributions au fonds général d'un montant total de £7,5 millions, exigible le 1er mars 2001. L'Assemblée a décidé également de mettre en recouvrement la somme de £35 millions pour le compte du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* et la somme de £50 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, dont £17 millions et £25 millions respectivement étaient exigibles au 1er mars 2001, le paiement du reliquat étant différé. 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 de la seconde moitié de 2001.



Fonds de 1992: contributions de 2001 au fonds général



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

Lorsqu'il a fait le point de la situation en juin 2001, l'Administrateur a décidé de ne pas lancer d'appel à contributions différées à ces fonds des grosses demandes d'indemnisation. Les contributeurs ont été notifiés de cette décision en juillet 2001.

8.5 Fonds de 1992: contributions annuelles de 2001

En octobre 2001, l'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement pour 2001 des contributions au fonds général d'un montant total de £5 millions, exigibles au 1er mars 2002. L'Assemblée a décidé également de mettre en recouvrement la somme de £11 millions pour le compte du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* et la somme de £46 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, dont la totalité pour le premier et £25 millions pour le second seraient exigibles au 1er mars 2002, et dont le reliquat pour l'*Erika* (soit £21 millions) serait différé. L'Administrateur a été autorisé à décider s'il conviendrait de facturer une partie ou la totalité des montants différés pour paiement au cours de la seconde moitié de 2002.

Les contributions 2001 au fonds général ont été calculées à partir des volumes d'hydrocarbures reçus en 2000 dans les États Membres. La part des

États Membres dans les contributions 2001 à ce fonds est indiqué dans le graphique page 29.

8.6 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions annuelles au fil des ans

Le détail des contributions annuelles des Fonds de 1971 et de 1992 pour 2000 et 2001 figure dans le tableau qui se trouve ci-contre.

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 sur l'autre. En conséquence, le niveau des contributions annuelles à verser aux Fonds a lui aussi varié d'une année sur l'autre, comme le montre le graphique ci-dessus.

Des appels de contributions lancés par le Fonds de 1971 au fil des ans, £946 500 restaient impayés au 31 décembre 2001. Quant à ceux lancés par le Fonds de 1992 depuis sa création en 1996, £178 500 restaient impayés au 31 décembre 2001.

En octobre 2001, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 se sont dits satisfaits de la situation s'agissant du paiement des contributions.

CONTRIBUTIONS AUX FONDS DE 1971 ET 1992 POUR 2000 ET 2001

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	2000	octobre 2000	1er appel de contributions	Aucun appel de contributions				
			2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions				
	2001	octobre 2001	1er appel de contributions	Aucun appel de contributions				
			2ème appel de contributions	Fonds général	3 200 000 Maximum ²	2000	0,0415760	
			<i>Nissos Amorgos</i> Venezuela	21 000 000 Maximum ²	1996	0,0170135		
FONDS DE 1992	2000	octobre 2000	1er appel de contributions	Fonds général	7 500 000	1999	0,0066366	
				<i>Nakhodka</i> Japon	17 000 000	1996	0,0255419	
				<i>Erika</i> France	25 000 000	1998	0,0223985	
	2001	octobre 2001	1er appel de contributions	2ème appel de contributions	Aucun appel de contributions			
				Fonds général	5 000 000	2000	0,0039182	
				<i>Nakhodka</i> Japon	11 000 000	1996	0,0165271	
				<i>Erika</i> France	25 000 000	1998	0,0223985	
				<i>Erika</i> France	21 000 000 Maximum ²	1998	0,0188148	

² À facturer pour autant que cela soit nécessaire pour paiement au cours du deuxième semestre de 2002

9 EXAMEN DU RÉGIME INTERNATIONAL D'INDEMNISATION

9.1 Groupe de travail intersessions

En avril 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 a établi un groupe de travail intersessions chargé d'examiner le régime international d'indemnisation créé en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu du mandat qui lui avait été confié, le Groupe de travail était chargé de procéder à un échange de vues général préliminaire, sans tirer de conclusions, sur la question de savoir s'il y avait lieu d'améliorer le régime d'indemnisation prévu par les Conventions de 1992. Le Groupe de travail a élu Président M. Alfred Popp QC (Canada).

Le rapport du Groupe de travail sur les travaux de sa première session, tenue en juin 2000, a été examiné par l'Assemblée à sa session d'octobre 2000. L'Assemblée a chargé le Groupe de travail de poursuivre ses travaux dans le cadre du mandat révisé ci-après:

- procéder à un échange de vues sur la nécessité et la possibilité d'améliorer le régime d'indemnisation prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et par la Convention de 1992 portant création du Fonds; et
- continuer d'examiner les questions dont le Groupe de travail a reconnu l'importance pour améliorer le régime d'indemnisation et formuler les recommandations pertinentes à leur sujet.

Durant ses réunions de mars et juin 2001, le Groupe de travail s'est penché sur bon nombre de questions, dont notamment les plafonds d'indemnisation, la responsabilité du propriétaire du navire et les dommages à l'environnement. Au nombre des autres questions examinées figuraient les suivantes: la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes, la prescription, la possibilité de recourir à d'autres procédures pour régler les différends, les problèmes nés du fait que certains États ne remplissent pas leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures reçus, les moyens d'assurer une application uniforme des Conventions.

Le rapport du Groupe de travail sur les travaux de ses deuxième et troisième réunions a été examiné par l'Assemblée du Fonds de 1992 à sa session d'octobre 2001.

Présentant le rapport à l'Assemblée, le Président du Groupe de travail a fait observer que celui-ci avait décidé d'établir une distinction entre trois catégories de questions:

- celles qui appellent d'urgence une amélioration du régime d'indemnisation, amélioration qui ne peut intervenir dans le cadre du texte actuel des Conventions de 1992;
- celles pour lesquelles des solutions à court terme pourraient être trouvées dans le cadre des Conventions actuelles, par exemple par le biais d'une Résolution de l'Assemblée ou d'une modification de la politique du Fonds;
- celles, enfin, qui appellent un examen plus approfondi dans le long terme.

9.2 Plafonds d'indemnisation

Dans le cadre des débats tenus par le Groupe de travail à ses réunions de 2001, plusieurs États ont soutenu que, pour que le régime international d'indemnisation conserve sa crédibilité, les plafonds d'indemnisation devraient être suffisamment élevés pour permettre l'indemnisation intégrale de toutes les victimes, même dans les cas de marée noire les plus graves. Cependant, d'autres délégations ne voyaient pas la nécessité d'élever les plafonds au-delà des



Alfred Popp QC

augmentations adoptées par l'OMI en octobre 2000, qui porteraient le montant total disponible à 203 millions de DTS (£176 millions) à compter du 1er novembre 2003.

Compte tenu de ces divergences, le Groupe de travail a examiné une proposition visant à établir un troisième niveau d'indemnisation, à caractère facultatif, par le biais d'un Fonds complémentaire d'indemnisation, qui fournirait une indemnisation complémentaire au-delà de l'indemnisation disponible en vertu des Conventions de 1992.

Le Groupe de travail a établi un projet de Protocole qui établirait un Fonds facultatif complémentaire. Les grands traits du troisième niveau d'indemnisation envisagé, facultatif, seraient les suivants:

Le Fonds complémentaire serait établi par un protocole modifiant la Convention de 1992 portant création du Fonds. Il n'indemniserait qu'au titre des dommages par pollution survenus dans les États parties au protocole proposé. Étant donné les difficultés susceptibles d'apparaître sur le plan du droit des traités si le troisième niveau devait comporter un degré financé par les propriétaires de navires, le troisième niveau ne serait financé que par les réceptionnaires d'hydrocarbures. Le Fonds complémentaire serait financé par les contributions versées par les réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États parties au protocole. Pour que son caractère facultatif et indépendant soit garanti, le Fonds complémentaire serait une entité juridique distincte.

C'est à sa session d'octobre 2001 que l'Assemblée a examiné le projet de Protocole, s'intéressant particulièrement au moment auquel et aux circonstances dans lesquelles le paiement d'indemnités par le Fonds de 1992 interviendrait, au plafonnement des contributions, aux éventuels conflits d'intérêt qui pourraient surgir entre le Fonds de 1992 et le Fonds complémentaire et, enfin, aux critères de recevabilité des demandes.

La délégation d'observateurs de l'OCIMF s'est dite fermement convaincue que le troisième niveau d'indemnisation, facultatif, devait comporter deux tranches, et ce de manière à préserver l'actuel équilibre entre les contributions à la charge du propriétaire du navire et celles incombant aux chargeurs, car cet équilibre est le fondement même

du franc succès remporté par la structure en place. La délégation de l'OCIMF a toutefois reconnu qu'il était impératif d'agir promptement pour préserver le caractère international des régimes existants. Elle a donc admis que le troisième niveau facultatif serait initialement financé exclusivement par les réceptionnaires d'hydrocarbures, tout en voyant là qu'une solution provisoire.

L'Assemblée a été informée par l'International Group of P & I Clubs que les Clubs P & I, avec l'appui des propriétaires de navires, étaient en train de mettre au point une proposition visant à introduire une augmentation volontaire des plafonds de responsabilité pour les petits navires en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, augmentation qui ne vaudrait que dans les États ayant ratifié le projet de Protocole envisagé. Le mécanisme envisagé pour cette augmentation volontaire fonctionnerait selon les grandes lignes suivantes:

- Le mécanisme ne s'appliquerait qu'au cas où un pétrolier provoquerait un déversement touchant un État Partie au troisième niveau, lorsque la Convention de 1992 sur la responsabilité civile prévoit une responsabilité. Le mécanisme entrerait en vigueur en même temps que le troisième niveau. Le pavillon du navire ou le propriétaire de la cargaison n'interviendrait en rien.
- La limite prévue par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (y compris les augmentations qui prendront effet en 2003) devrait être dépassée mais le mécanisme fonctionnerait même si le montant des demandes n'atteint pas le troisième niveau.
- La responsabilité attribuée au propriétaire du pétrolier par le mécanisme ne dépasserait pas la limite fixée par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile augmentée de la tranche volontaire. Les conseils des Clubs n'ont pas encore fixé le montant de l'augmentation volontaire, mais le document soumis par l'International Group à la réunion du Groupe de travail de juin 2001 retenait comme chiffre indicatif le montant de 13,5 millions de DTS (£11 millions).
- Le propriétaire du pétrolier passerait un contrat avec le Fonds de 1992 en vue de rembourser les indemnités perçues au-delà du plafond (modifié) fixé par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. L'on s'efforcerait de mettre au point un

mécanisme qui évite aux propriétaires de pétroliers d'avoir à y adhérer individuellement. Les Clubs P & I garantirait la responsabilité contractuelle établie par l'accord vis-à-vis du Fonds.

Au terme des débats, l'Assemblée a adopté le texte d'un projet de Protocole portant création d'un Fonds qui viendrait compléter l'indemnisation prévue par la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, inspiré des principes proposés par le Groupe de travail.

Comme l'y avait invité l'Assemblée, l'Administrateur a communiqué le texte du projet de Protocole au Secrétaire général de l'OMI, priant celui-ci de convoquer une Conférence diplomatique qui serait chargée d'examiner le projet de Protocole dans les délais les plus brefs. Cette Conférence diplomatique devrait se tenir avant la mi-2003.

9.3 Dommages causés à l'environnement et études environnementales

Le Groupe de travail a examiné en outre la question de la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre des dommages causés à l'environnement et des coûts des études d'impact sur l'environnement. Il a été convenu que cette question se devait d'être examinée dans le cadre d'une modification de la politique du FIPOL et non en tant qu'amendement à la Convention.

Le Groupe de travail a étudié une proposition visant à modifier la politique du Fonds de 1992 vis-à-vis des dommages causés à l'environnement de manière à ce que l'indemnisation ne soit plus limitée aux seuls cas où le demandeur a subi un préjudice économique mais puisse également se faire sur la base de modèles théoriques. Cette proposition n'a pas été acceptée par le Groupe de travail, lequel a estimé qu'elle dépassait le cadre de la définition actuelle du 'dommage par pollution' donnée dans les Conventions de 1992.

Le Groupe de travail a décidé qu'il convenait d'étudier ce qui pouvait être accompli dans le cadre de la définition actuelle du 'dommage par pollution' en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de la remise en état de l'environnement et des coûts des études d'impact sur l'environnement. Une proposition

tendant à traiter de ces questions dans une résolution de l'Assemblée a rallié beaucoup de suffrages au sein du Groupe de travail. L'idée d'un examen approfondi de la question des dommages causés à long terme à l'environnement a également été reçue favorablement.

À sa session d'octobre 2001, l'Assemblée a examiné une proposition, émanant de plusieurs délégations, établissant de nouveaux critères de recevabilité pour les mesures de remise en état des éléments endommagés de l'environnement et pour les études de suivi écologique. Bien qu'une majorité claire se soit dégagée en faveur de la proposition, un nombre important de délégations a exprimé des doutes sérieux quant au libellé des critères proposés pour les mesures de remise en état. L'Assemblée a décidé que la question devrait de ce fait être renvoyée au Groupe de travail pour complément d'examen, en vue d'une décision de l'Assemblée à sa session suivante.

9.4 Autres grandes questions examinées par le Groupe de travail

Responsabilité du propriétaire du navire

Le Groupe de travail a étudié les dispositions de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile relatives à la responsabilité du propriétaire du navire. Il a été reconnu que toute tentative à ce stade de faire participer les propriétaires au troisième niveau d'indemnisation envisagé soulèverait des complications sur le plan du droit des traités et risquait d'entraîner des retards inacceptables dans la mise en place du Fonds complémentaire. Plusieurs options ont été proposées pour faire participer le propriétaire du navire au financement de ce niveau d'indemnisation: une augmentation librement consentie de la limite de responsabilité pour les propriétaires de navires/assureurs qui se situerait du côté de la limite inférieure de la responsabilité en vertu du régime mis en place par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, comme cela est proposé par l'International Groups of P & I Clubs; la mise en place d'un système à quatre degrés, le propriétaire du navire assumant une responsabilité supplémentaire qui constituerait la troisième tranche d'indemnisation et la quatrième tranche incombant aux réceptionnaires d'hydrocarbures; un troisième niveau d'indemnisation financé en tandem par les propriétaires et les réceptionnaires.

Il a été décidé qu'il faudrait examiner à une date ultérieure la question de savoir s'il convenait ou

non de réviser le texte de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile du point de vue de la responsabilité du propriétaire du navire.

Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

Un certain nombre d'États Membres manquent à leur obligation de soumettre des rapports sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution, d'où de graves difficultés de gestion du régime. Le Groupe de travail a reconnu qu'il s'agissait-là d'une question on ne peut plus importante qu'il convenait d'examiner de manière plus approfondie afin de trouver une solution garantissant que les États visés respectent cette obligation contractuelle.

Aux termes du projet de Protocole portant création d'un Fonds complémentaire, tout État qui manquerait à son obligation de soumettre un rapport sur les hydrocarbures serait sanctionné: aucune indemnité ne serait versée au titre d'un dommage par pollution tant que l'État concerné n'aurait pas soumis les rapports en souffrance.

Recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de coûts fixes

Le Groupe de travail a examiné une proposition selon laquelle, dans le cadre d'une indemnisation, il serait accordé aux États qui auraient investi dans des engins et du matériel de lutte contre les déversements d'hydrocarbures (unités de récupération, capacité d'aspersion aérienne, remorqueurs) une majoration, disons de 10% , du coût des contrats annuels et/ou des frais quotidiens du maintien et du déploiement de ces dispositifs, étant entendu que cette majoration ne serait versée qu'à condition qu'il soit démontré que l'utilisation de ces dispositifs a eu un effet bénéfique en réduisant le coût d'un sinistre. Cette proposition a recueilli de nombreux suffrages, mais on a toutefois jugé qu'il fallait davantage de précisions, s'agissant notamment des conditions dans lesquelles cette majoration serait consentie.

Le système de contributions

Une proposition a été formulée dans le but de trouver une solution équitable pour des réceptionnaires d'hydrocarbures qui contribuent au Fonds de 1992, bien que n'ayant aucun intérêt dans les hydrocarbures reçus, puisqu'ils se contentent de les stocker. Le Groupe de travail a estimé qu'il conviendrait de remettre l'approfondissement de cette question à un stade ultérieur.

Application uniforme des Conventions

Le Groupe de travail a estimé capital pour le bon fonctionnement du régime international d'indemnisation que l'application des Conventions se fasse de manière uniforme. Il a pris note d'un document établi par l'Administrateur concernant certaines dispositions des Conventions qui n'auraient pas toujours été appliquées de manière uniforme ou à propos desquelles des problèmes se sont posés du fait de la nature des rapports entre les Conventions et le droit national. Le Groupe de travail a décidé de retenir cette question pour un approfondissement ultérieur.

9.5 Poursuite des travaux

Le Groupe de travail a recommandé à l'Assemblée que cette dernière élargisse le mandat du Groupe de travail pour lui permettre de se pencher sur les questions retenues comme appelant un examen à plus long terme:

- responsabilité du propriétaire du navire
- dommages causés à l'environnement
- nouveaux mécanismes de règlement des différends
- non-soumission de rapports sur les hydrocarbures
- précision de la définition du terme 'navire' s'agissant des engins exploités au large et des navires-citernes à l'état léger
- application du système de contributions aux fournisseurs de services de stockage
- application uniforme des Conventions
- questions faisant intervenir le droit des traités.

À sa session d'octobre 2001, l'Assemblée a confié au Groupe de travail le nouveau mandat suivant:

- poursuivre l'échange de vues quant au besoin et à la possibilité de continuer d'améliorer le régime d'indemnisation établi par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, y compris les questions relevées ci-dessus qui ont déjà été cernées par le Groupe de travail mais qui n'ont pas encore été réglées;
- faire rapport à la session ordinaire suivante de l'Assemblée sur l'état d'avancement de ses travaux et formuler les recommandations qu'il jugera appropriées.

Il est prévu que le Groupe de travail se réunira en avril et juillet 2002.

10 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

10.1 Renseignements d'ordre général

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont donné à l'Administrateur l'autorité générale de conclure le règlement des demandes d'indemnisation et de verser les indemnités convenues s'il est probable que le montant total des indemnités à verser par le Fonds concerné ne dépassera pas 2,5 millions de DTS (£2,2 millions ou US\$3,1 millions). Pour les sinistres donnant lieu à des demandes plus élevées, l'Administrateur doit, en principe, faire approuver le règlement par l'organe directeur du Fonds concerné (Conseil d'administration du Fonds de 1971 et Comité exécutif du Fonds de 1992). Cela étant, les organes directeurs donnent normalement à l'Administrateur une très grande autorité pour conclure le règlement de sinistres spécifiques en lui permettant de conclure des accords engageant le Fonds concerné pour toutes les demandes nées d'un sinistre particulier, sauf lorsqu'une demande donne lieu à une question de principe qui n'aurait jamais été tranchée par les organes directeurs. L'Administrateur est habilité, dans certaines circonstances et dans certaines limites, à faire des paiements provisoires avant le règlement définitif d'une demande, et ce pour mitiger les difficultés financières que peuvent connaître les victimes d'une marée noire. Ces procédures ont pour objet de diligenter l'indemnisation.

Si le montant total des demandes établies dépasse le montant global disponible à titre d'indemnisation, soit 60 millions de DTS (£52 millions ou US\$76 millions) pour le Fonds de 1971 et 135 millions de DTS (£117 millions ou US\$170 millions) pour le Fonds de 1992, les demandeurs ne toucheront une somme ne représentant qu'un certain pourcentage du montant approuvé de leur demande. Des problèmes ont surgi en effet dans des cas où le montant total des demandes d'indemnisation dépassait ou risquait de dépasser le montant total disponible pour indemnisation. Or, en vertu des Conventions, les Fonds sont tenus de faire en sorte que tous les demandeurs soient traités de la même manière. Les Fonds devront donc parvenir à un juste équilibre entre l'importance qu'il y a à indemniser les victimes aussi rapidement que possible et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement. Plusieurs fois, les Fonds ont donc dû, dans un premier temps, calculer les paiements au prorata en attendant que l'on connaisse avec précision le montant total des demandes approuvées.

10.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation

Les FIPOL ne peuvent verser d'indemnités à un demandeur que pour autant que la demande de ce dernier est accompagnée de pièces justificatives et répond aux critères de recevabilité énoncés dans la Convention portant création du Fonds applicable. À cet effet, le demandeur est tenu d'étayer sa demande en fournissant notes explicatives, factures, reçus, et autres justificatifs.

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

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

L'Assemblée du Fonds de 1971 et celle du Fonds de 1992 ont émis l'opinion selon laquelle il fallait absolument adopter une interprétation uniforme de la définition du 'dommage par pollution' si l'on voulait que le régime d'indemnisation mis en place par les Conventions puisse fonctionner. La position des FIPOL sur cette question s'applique non seulement aux questions de principe ayant trait à la recevabilité mais aussi, lorsque les demandes ne donnent lieu à aucune question de principe, à l'évaluation du préjudice ou du dommage effectivement subi.

Les Fonds examinent chaque demande sur le fond, en fonction des circonstances de l'espèce. S'il est vrai que des critères de recevabilité ont bien été

adoptés, une certaine souplesse reste néanmoins de mise, ce qui permet aux Fonds de tenir compte d'éventuelles situations nouvelles et de nouveaux types de demande. D'une manière générale, la démarche des Fonds est pragmatique, ce qui facilite les règlements à l'amiable.

Les FIPOL ont publié des Manuels sur les demandes d'indemnisation dans lesquels on trouve une information d'ordre général sur la manière de présenter une demande et sur les critères généraux de recevabilité pour différents types de demande.

10.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 2001

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 2001, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 98 événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève à ce jour à plus de £280 millions (US\$410 millions).

L'annexe XVII du présent rapport contient un récapitulatif de tous les sinistres pour lesquels le Fonds de 1971 a effectué des versements à titre

d'indemnisation ou de prise en charge financière, ou pour lesquels il pourrait être appelé à le faire. Elle signale également d'autres sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître, mais pour lesquels il n'a finalement pas eu à verser d'indemnités.

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.

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	Paievements 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
<i>Osung N°3</i>	République de Corée/Japon	1997	£8,2 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.

Comme le montre le graphique ci-après, les sommes versées par le Fonds de 1971 à titre d'indemnisation ont été bien plus élevées ces neuf dernières années qu'elles ne l'avaient été durant la période allant jusqu'à 1992.

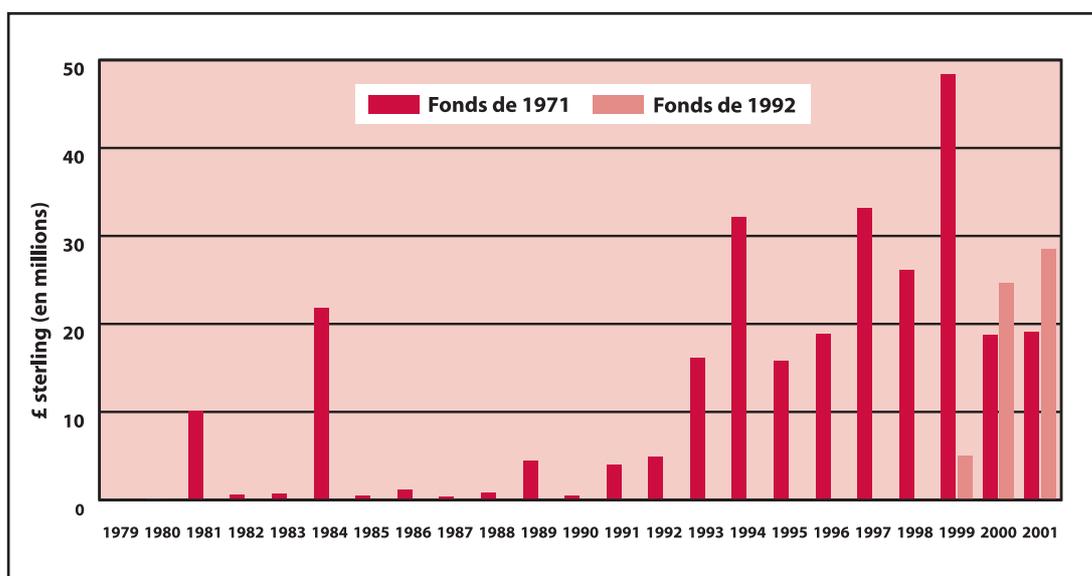
Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1971
<i>Aegean Sea</i>	Espagne	1992	£5,2 millions
<i>Braer</i>	Royaume-Uni	1993	£46,1 millions
<i>Keumdong N°5</i>	République de Corée	1993	£11,3 millions
<i>Sea Prince</i>	République de Corée	1995	£21 millions
<i>Yuil N°1</i>	République de Corée	1995	£14,5 millions
<i>Sea Empress</i>	Royaume-Uni	1996	£27,3 millions
<i>Nakhodka³</i>	Japon	1997	£43,3 millions

Sinistres survenus en 2001 dans le cadre desquels le Fonds de 1971 a été amené à intervenir

En 2001, le Fonds de 1971 a reçu notification de deux sinistres qui vont donner lieu à des demandes d'indemnisation à son encontre: celui du *Zeinab* et celui du *Singapura Timur*.

En avril 2001, le *Zeinab* a été saisi par les forces multinationales d'intervention. Par la suite, il a sombré au large de Doubaï (Émirats arabes unis) dans des circonstances que l'on ignore, perdant 400 tonnes d'hydrocarbures qui ont pollué le littoral. Environ 1 100 tonnes des hydrocarbures restés à bord ont été enlevés de l'épave. À la date du sinistre, les Émirats arabes unis étaient parties et à la Convention de 1971 portant création du Fonds et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Les Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 sont donc tous deux amenés à intervenir. À ce jour, des demandes d'un montant total de £330 000 ont été déposées.

Le *Singapura Timur*, chargé de 1 500 tonnes d'asphalte, a coulé en mai 2001 à la suite d'un abordage dans le détroit de Malacca au large des côtes malaisiennes. Un volume inconnu du combustible de soute et de la cargaison d'asphalte s'est échappé du navire. Les opérations de nettoyage ont été organisées par le propriétaire de la cargaison. Il semblerait que le littoral n'ait pas été touché. Si on ne peut pas encore faire une estimation du montant total des demandes d'indemnisation, il est prévu que les demandes au titre des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage dépasseront le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Les autorités malaisiennes sont en train d'étudier les risques que l'asphalte qui reste dans le navire pourrait faire peser sur l'environnement en vue de décider des mesures à prendre pour faire enlever ce qui reste de la cargaison.



³ En outre, le Fonds de 1992 a payé £48,2 millions

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

Au 31 décembre 2001, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour 18 sinistres intervenus avant 2001 et intéressant le Fonds de 1971. La situation à l'égard de certains de ces sinistres est résumée ci-dessous.

S'agissant du sinistre de l'*Aegean Sea* (Espagne, 1992), des demandes représentant au total environ £83 millions ont fait l'objet d'une action au pénal; les demandes qui font l'objet d'actions civiles représentent environ £89 millions. 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. Le Fonds de 1971 s'est entretenu avec le Gouvernement espagnol dans l'optique de conclure un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et son assureur portant sur une solution globale de toutes les questions en souffrance. Le Fonds de 1971 a fait une proposition en bonne et due forme à l'État espagnol en vue de conclure un tel accord.

En ce qui concerne le sinistre du *Braer* (Royaume-Uni, 1993), fin octobre 1995, le Fonds de 1971 avait versé environ £40,6 millions à titre d'indemnisation, et l'assureur P & I du propriétaire du navire quelque £4,3 millions. D'autres demandes, s'élevant à £80 millions, ont donné lieu à des poursuites judiciaires à Edimbourg. Le montant total des demandes présentées dépassait 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 soit retirées soit rejetées par le tribunal, tandis que d'autres ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable; le Fonds de 1971 a donc repris, en octobre 1999, le paiement des indemnités, à 40% du montant des demandes approuvées mais non acquittées. Après que d'autres demandes eurent été soit retirées soit rejetées par le tribunal, le Fonds de 1971 a payé, en novembre et décembre 2001, le reliquat, soit 60% des montants approuvés. C'est donc un montant total de £51,5 millions qui a été versé à titre d'indemnités. Une seule demande reste en attente devant les tribunaux.

Pour ce qui est du sinistre du *Sea Empress* (Royaume-Uni, 1996), des demandes ont été approuvées à raison de £34,1 millions. L'assureur du propriétaire du navire a versé £6,9 millions et le Fonds de 1971, £27,2 millions. Un certain nombre de demandeurs ont saisi les tribunaux de leurs demandes, mais bon nombre de celles-ci ont été soit réglées soit retirées de la procédure. Certaines demandes restantes sont en cours d'examen. Le propriétaire a entamé une action en limitation. En octobre 1999, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 devait tenter une action récursoire contre l'autorité portuaire de Milford Haven dans le but de recouvrer les sommes qu'il avait versées à titre d'indemnités. Les préparatifs en ce sens sont actuellement en cours.

Le sinistre du *Nakhodka* (Japon, 1997) a été le premier sinistre 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 £189 millions ont été reçues. Ce montant dépasse le montant maximal disponible auprès des Fonds de 1971 et de 1992 (135 millions de DTS ou £117 millions) et, en conséquence, les versements des Fonds de 1971 et de 1992 sont actuellement limités à 80% des dommages subis par chaque demandeur. Un accord a été conclu avec la plupart des demandeurs sur le montant recevable de leur demande d'indemnisation. Au total, le Fonds de 1971 a versé £43,3 millions aux demandeurs, et le Fonds de 1992, £48,2 millions. Le propriétaire et son assureur ont effectué des versements pour un montant total de £3,5 millions. Les Comités exécutifs de l'un et l'autre Fonds ont 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 de la navigation.

S'agissant du sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), des demandes ont été approuvées pour un montant de £14,3 millions. Des demandes correspondant à des montants importants ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux vénézuéliens. Compte tenu de l'incertitude quant au montant total des demandes, les paiements sont actuellement limités à 40% du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur. L'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait des paiements d'un montant total de £6,2 millions, correspondant à 40% des montants approuvés.

10.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1992 entre 1996 et 2001

Depuis sa création en mai 1996, le Fonds de 1992 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de dix événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à ce jour à plus de £58,2 millions, dont £48,2 millions concernent le seul sinistre du *Nakhodka* et £9,8 millions le sinistre de l'*Erika*.

Sinistres survenus en 2001 dans lesquels le Fonds de 1992 a été amené à intervenir

En 2001, le Fonds de 1992 a été amené à intervenir dans deux sinistres qui ont donné lieu ou sont susceptibles de donner lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992: le sinistre du *Baltic Carrier* et celui du *Zeinab*.

En mars 2001, il y a eu abordage en mer Baltique entre le *Baltic Carrier* et un vraquier, au large des côtes allemandes. Quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées, touchant plusieurs îles danoises. Des hydrocarbures que l'on pense provenir du *Baltic Carrier* ont été retrouvés sur la côte sud-ouest suédoise. Les opérations de nettoyage ont été menées par des navires danois, suédois et allemands, et les opérations de nettoyage à terre par les autorités danoises. L'on s'attend à des demandes d'indemnisation représentant des sommes considérables au titre des opérations de nettoyage. Des demandes ont été déposées pour un montant total de £3,2 millions pour dommages aux biens et préjudices économiques subis dans les secteurs de la pêche et de la mariculture.

Pour ce qui est du sinistre du *Zeinab*, dans le cadre duquel le Fonds de 1971 est lui aussi amené à intervenir, on se reportera à la page 38.

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

À la date du 31 décembre 2001, il y avait neuf sinistres (un en Allemagne (1996), le *Nakhodka* (Japon, 1997), le *Mary Anne* (Philippines, 1999),

le *Dolly* (Martinique (France), 1999), l'*Erika* (France, 1999), l'*Al Jaziah 1* (Émirats arabes unis, 2000), le *Slops* (Grèce, 2000), un en Suède (2000) et le *Natuna Sea* (Indonésie, 2000)) survenus avant 2001 et qui avaient donné lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992, ou pourraient le faire à l'avenir. Les plus gros sinistres sont celui du *Nakhodka* et celui de l'*Erika*.

Le sinistre du *Nakhodka*, qui concerne aussi le Fonds de 1971, est traité à la page 39. Le Fonds de 1992 a payé £48,2 millions à titre d'indemnités, et ce en plus des £43,3 millions à la charge du Fonds de 1971.

Le sinistre de l'*Erika* (France, 1999) est un des plus graves que les FIPOL aient eu à connaître. L'*Erika*, transportant 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, s'est brisé en deux dans le golfe de Gascogne, à une cinquantaine de kilomètres au large des côtes bretonnes, alors qu'une tempête faisait rage. Les deux parties de l'épave ont sombré à une centaine de mètres de profondeur. Environ 16 000 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées, polluant quelque 400 kilomètres de côtes. Les hydrocarbures qui restaient dans les deux parties de l'épave ont été enlevés durant l'été 2000. Des demandes d'indemnisation pour des montants importants ont été déposées. L'on s'attend d'ailleurs à ce que le montant total des demandes dépasse le montant total des sommes disponibles à titre d'indemnisation en vertu des Conventions de 1992. Le Gouvernement français et la compagnie pétrolière française TotalFina SA se sont engagés à ne faire valoir leurs demandes d'indemnisation que si et pour autant que les autres demandeurs auront été intégralement indemnisés. Vu l'incertitude quant au montant total des demandes approuvées, notamment dans le secteur touristique, les indemnités versées par le Fonds de 1992 sont actuellement limitées à 80% du montant du préjudice ou dommage effectivement subi par chaque demandeur. Environ 5 840 demandes ont été reçues et des indemnités d'un montant total de £17,7 millions ont été versées pour 3 362 d'entre elles. De ce montant, l'assureur du propriétaire du navire a payé £7,8 millions et le Fonds de 1992 £9,9 millions.

11 L'AVENIR

L'année 2002 sera importante, tant pour le Fonds de 1971 que pour le Fonds de 1992.

En effet, la Convention de 1971 portant création du Fonds cesse d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre des États Membres du Fonds de 1971 deviendra inférieur à 25. La Convention ne s'appliquera donc plus aux sinistres survenus après cette date. L'extinction de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne signifie pas pour autant la dissolution du Fonds de 1971, lequel, avant de pouvoir être dissous et liquidé, devra continuer d'honorer les obligations qui lui incombent au titre des sinistres en souffrance. Cette démarche demandera un gros travail au cours des quelques années à venir. Le Secrétariat poursuivra ses efforts pour régler tous les sinistres en suspens aussi rapidement que possible.

L'on s'attend par ailleurs à une augmentation sensible du nombre des membres du Fonds de 1992 en 2002, à mesure que les États encore membres du Fonds de 1971 ratifient la Convention de 1992 portant création du Fonds et que des États qui n'ont jamais été membres du Fonds de 1971 se rallient au Fonds de 1992. Le Secrétariat va continuer d'inciter les États à devenir membres du Fonds de 1992 et de les aider à mettre au point la législation leur permettant de ratifier les Conventions.

Bien que les nouveaux sinistres appelant le Fonds de 1992 à intervenir aient été peu nombreux en 2001, le Fonds traite encore plusieurs sinistres d'années antérieures, dont notamment le *Nakhodka* et l'*Erika*. Le Secrétariat va s'évertuer à régler les demandes d'indemnisation nées de ces sinistres aussi rapidement que possible.

Comme indiqué dans la section 9, le Groupe de travail créé au sein du Fonds de 1992 pour examiner la question d'éventuelles améliorations à apporter au régime international d'indemnisation a établi un projet de Protocole portant création d'un Fonds d'indemnisation complémentaire. Une Conférence diplomatique chargée d'examiner ce projet devrait se tenir avant la mi-2003, sous les auspices de l'OMI. Le Groupe de travail va poursuivre ses travaux tout au long de l'année 2002.

Pour faciliter le traitement des dossiers d'indemnisation et servir mieux encore les États Membres, mais aussi les victimes d'une marée noire, les FIPOL vont renforcer la place qu'occupent déjà les technologies de l'information. Le Secrétariat va également s'efforcer de renforcer ses activités dans le domaine des relations publiques.

Les méthodes de travail du Secrétariat seront scrutées très régulièrement, et ce dans le souci de veiller à ce que le Secrétariat utilise au mieux les ressources dont il dispose et à ce que les organisations soient gérées en toute transparence et de manière efficace par rapport au coût.

Comme en a décidé l'Assemblée du Fonds de 1992, le Secrétariat va participer activement aux préparatifs à l'issue desquels la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD) pourrait entrer en vigueur.

12 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2001

Le Rapport donne dans cette section des détails concernant les sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2001, retraçant l'évolution des diverses affaires au cours de l'année 2001 et indiquant la position adoptée par les organes directeurs à l'égard des demandes d'indemnisation. Il ne s'agit pas de rapporter en entier les débats des organes directeurs.

Les montants des demandes ont été arrondis. Les montants en devises ont été convertis en livres sterling au taux de change en vigueur au 31 décembre 2001, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992, pour lesquelles le taux de change utilisé est celui applicable à la date du paiement.



Natuna Sea: confinement et récupération en mer d'hydrocarbures altérés par l'exposition aux intempéries

13 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

13.1 VISTABELLA

(Carribes, 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.

Le *Vistabella* n'était couvert par aucun Club P & I; il avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité, mais cette dernière a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire est estimé à FF2 354 000 (£220 000). 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 s'élevant à 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 du *Vistabella* et son assureur devant le tribunal de première instance de Basse-Terre (Guadeloupe, France), 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 a été de nouveau saisi. Dans un jugement rendu en mars 2000, celui-ci a ordonné à l'assureur de verser au Fonds de 1971 la somme de FF8 239 858 (£769 000), plus les intérêts.

L'assureur a fait appel du jugement. Aucun fait nouveau n'est intervenu dans la procédure en 2001.

13.2 AEGEAN SEA

(Espagne, 3 décembre 1992)

Le sinistre

Par gros temps, le minéralier-vraquier-pétrolier grec *Aegean Sea* (57 801 tjb) s'est échoué alors qu'il s'approchait du port de La Corogne, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de brut, s'est brisé en deux et a brûlé furieusement pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière restait pratiquement intacte. Les hydrocarbures restés dans la section arrière ont été récupérés par des assistants maritimes travaillant à partir du littoral. La quantité déversée est inconnue, mais il semble que la majorité de la cargaison ait été consumée 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, comme l'a été l'estuaire abrité de la Ría de Ferrol. De vastes opérations de nettoyage ont été menées en mer et à terre.

Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et son assureur P & I - United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club) - ont mis en place un bureau conjoint des demandes d'indemnisation à La Corogne.

Des demandes s'élevant au total à Ptas 22 750 millions (£83 millions) ont été présentées devant le tribunal pénal de La Corogne au titre des pertes subies par des pêcheurs et des ramasseurs de mollusques et crustacés et des frais relatifs aux opérations de nettoyage.

Soixante-trois demandes représentant au total un montant de Ptas 24 255 millions (£89 millions) ont également été présentées devant le tribunal civil de La Corogne par plusieurs entreprises et particuliers du secteur de la mariculture principalement, qui n'avaient pas soumis de demande dans le cadre de la procédure pénale mais avaient indiqué lors de cette procédure qu'ils présenteraient des demandes ultérieurement dans le cadre d'une procédure civile.

Le UK Club a aussi présenté des demandes devant le tribunal civil au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde associées aux opérations d'assistance pour un montant de Ptas 1 182 millions (£4,3 millions). En octobre 2000, ces demandes ont fait l'objet d'un accord pour un montant de Ptas 661 millions (£2,4 millions).

Le montant total des demandes soumises devant les tribunaux pénal et civil est de Ptas 48 187 millions (£177 millions).

Étant donné l'incertitude qui plane sur le montant total des demandes nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, le Comité exécutif a initialement décidé de limiter les paiements du Fonds de 1971 à 25% des préjudices subis par chaque demandeur. Ce chiffre a été porté à 40% en octobre 1994.

Huit cent trente-huit demandes d'indemnisation ont été honorées à raison d'un montant total de Ptas 1 905 millions (£8,5 millions), dont le UK Club a payé Ptas 814 millions (£3,3 millions) et le Fonds de 1971, Ptas 1 091 millions (£5,2 millions).

Procédure pénale

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

Dans un jugement rendu en avril 1996, le tribunal pénal a déclaré que le capitaine et le pilote étaient tous deux coupables de négligence grave. Chacun a été condamné à une amende de Ptas 300 000

(£1 120). Le capitaine, le pilote et l'État espagnol ont fait appel du jugement mais, en juin 1997, la Cour d'appel a confirmé le jugement.

Décisions des tribunaux relatives aux demandes d'indemnisation

Si un demandeur n'a pas apporté les preuves du montant des préjudices subis, le calcul, en 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 montant des pertes subies. Dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, le tribunal de première instance et la Cour d'appel ont jugé insuffisants les éléments de preuve présentés par de nombreux demandeurs à l'appui de leur demande. De l'avis des tribunaux, seulement six demandes, d'un montant total de Ptas 815 millions (£3 millions) étaient suffisamment étayées. Toutes les autres demandes, d'un montant total d'environ Ptas 16 110 millions (£59 millions), ont été renvoyées à la procédure d'exécution du jugement.

Exécution du jugement de la Cour d'appel

Le Fonds de 1971 a demandé au tribunal de suspendre la procédure d'exécution du jugement de la Cour d'appel, au motif que les éléments de preuve mis en avant dans les argumentations étaient incomplets. En octobre 1999, le juge a décidé d'accorder trois mois de plus au Fonds pour présenter ses conclusions.

En février 2000, cinq groupes de demandeurs ont présenté des pièces justificatives à l'appui de leurs demandes, dont un rapport établi par un expert nommé par la Cour concernant les pertes subies par un groupe de négociants de poisson et de mollusques et crustacés; le calcul des pertes des demandeurs selon les critères établis par la Cour d'appel pour l'exécution du jugement; et les rapports de deux comptables contenant les calculs relatifs à deux demandes. La Cour a donc décidé de lever la suspension de la procédure.

Le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à convenir avec les demandeurs d'inviter la Cour à suspendre l'action en justice. À la demande de la majorité des demandeurs parties à la procédure d'exécution du jugement, ainsi que du Fonds de 1971, du propriétaire du navire et du UK Club, la Cour a suspendu la procédure. Trois demandeurs

en cause dans la procédure d'exécution du jugement n'ont pas approuvé la suspension de cette procédure. La procédure relative à leurs demandes se poursuit donc. Aucun fait nouveau n'est intervenu concernant ces demandes.

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 Ptas 10 000 millions (£37 millions) aux entreprises d'aquaculture, et de Ptas 2 500 millions (£9,2 millions) aux ramasseurs de mollusques et coquillages et aux pêcheurs. Cette facilité de crédit a été instituée par l'intermédiaire d'une banque d'État espagnole.

Ces facilités de crédit prévoient que les demandeurs cèdent irrévocablement à la banque leurs droits à toute indemnisation qui pourrait leur être due du fait du sinistre de l'*Aegean Sea* et acceptent de prendre toutes les dispositions requises pour obtenir une indemnisation de la part du Fonds de 1971 ou de toute autre partie. Selon les conditions prévues, les demandeurs gardent leur droit de percevoir des indemnités dépassant le montant des prêts.

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

En vertu de l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le montant de limitation applicable à l'*Aegean Sea* en droits de tirage spéciaux (DTS) est converti dans la monnaie nationale suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport au DTS à la date de constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire. En décembre 1992, le tribunal pénal de La Corogne a ordonné au propriétaire du navire de constituer un fonds de limitation, d'un montant de Ptas 1 121 219 450 (£4,1 millions). Le fonds de limitation a été constitué par le biais d'une garantie bancaire fournie par le UK Club pour le compte du propriétaire du navire à raison du montant fixé par le tribunal.

Cette conversion du montant maximal payable en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, soit 60 millions de DTS, sera faite suivant le taux appliqué pour la conversion du montant de limitation du propriétaire du navire (voir article 1.4). La valeur du DTS en pesetas à la date de constitution du fonds de limitation était de 1 DTS = Ptas 158,55789. Par conséquent, le montant maximal d'indemnisation payable en ce

qui concerne le sinistre de l'*Aegean Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS) converti en pesetas selon le taux en vigueur à cette date est de Ptas 9 513 473 400 (£35 millions).

Principales questions en suspens

Trois grandes questions restent en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*:

- le calcul du montant des demandes, à l'exception de celles pour lesquelles un montant a été déterminé par les tribunaux;
- la répartition des responsabilités entre l'État espagnol et le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971; et,
- la question de la prescription opposable aux demandeurs ayant intenté une action devant les tribunaux civils.

Calcul du montant des pertes

En septembre 1999, le Gouvernement espagnol a présenté au Fonds de 1971 une étude effectuée par l'Institut espagnol d'océanographie (Instituto Español de Oceanografía) (IEO), pour évaluer les pertes subies par les pêcheurs et les ramasseurs de mollusques et coquillages ainsi que par les demandeurs du secteur de la mariculture. L'IEO avait estimé que le montant des pertes subies par

les pêcheurs et les ramasseurs de mollusques et coquillages se situait entre Ptas 4 110 millions (£15,1 millions) et Ptas 4 731 millions (£17,3 millions), alors que le montant des pertes subies par le secteur de la mariculture s'élevait à Ptas 8 329 millions (£30,6 millions). Une abondante documentation a été soumise sur les pertes subies par les entreprises du secteur de la mariculture. L'évaluation effectuée par l'IEO ne couvre pas toutes les demandes émanant du secteur de la pêche, de la mariculture et autres secteurs.

En octobre 2000, un accord provisoire a été conclu entre, d'une part, le Gouvernement espagnol et la Xunta de Galicia et, d'autre part, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club, pour ce qui est du montant recevable de toutes les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Aegean Sea*, à l'exception des demandes présentées par le propriétaire du navire et le UK Club au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde liées à l'assistance maritime. Ces chiffres ont été légèrement ajustés par la suite. Un accord provisoire a ensuite été conclu concernant la demande du propriétaire du navire et du UK Club. Le tableau ci-après présente les montants ajustés qui ont été convenus à titre provisoire.

Lors d'une réunion tenue en mars 2001, on a également réfléchi à la manière de tenir compte du

Demandes d'indemnisation	Montant demandé (en millions de pesetas)	Montant accepté (en millions de pesetas)
Pêcheurs et ramasseurs de mollusques et crustacés	14 222,17	3 220,77
Mariculture	20 048,24	5 183,61
Opérations de nettoyage	2 679,67	560,98
Grossistes de poisson, transporteurs & activités connexes	2 120,80	291,62
Tourisme	75,20	13,81
Coûts financiers	2 127,20	371,68
Gouvernement espagnol	1 154,50	460,23
Demande du propriétaire du navire et du UK Club au titre du nettoyage et des mesures de sauvegarde	1 164,65	708,03
Montants accordés par les tribunaux pénaux	4 577,63	893,88
Demandes acquittées par le UK Club et le Fonds de 1971	480,44	252,99
Total (en millions de Ptas)	Pts 48 650,51	Pts 11 957,60
Total (£)	£179 millions	£44 millions

fait que la majeure partie des indemnités ne serait versée que neuf ans environ après le sinistre: il pourrait s'agir de prévoir le versement d'intérêts ou de tenir compte de la dépréciation de la peseta espagnole.

La question de savoir si le Fonds de 1971 devait payer des intérêts sur les demandes approuvées a été examinée par le 5ème Groupe de travail intersessions, en 1980. De l'avis du Groupe, si la législation nationale admettait le versement d'intérêts, le Fonds de 1971 serait tenu de se conformer au droit interne en vigueur bien que, lors de négociations, les demandeurs et le Fonds puissent convenir du taux d'intérêt et des délais s'y rapportant. L'Assemblée a fait siennes en général les conclusions du Groupe de travail.

L'avocat espagnol du Fonds de 1971 a fait savoir à l'Administrateur que, selon la tendance générale en droit espagnol, les intérêts sur les demandes non contractuelles devaient seulement être payés à compter de la date à laquelle le montant de l'indemnité est devenu exigible, qui est habituellement la date à laquelle ce montant a été fixé par le tribunal. Dans le cas de l'*Aegean Sea*, pour la plupart des demandes, le montant de l'indemnisation n'a pas été fixé. L'avocat espagnol du Fonds a également précisé qu'en vertu de la jurisprudence de la Cour suprême espagnole, le montant des pertes ou dommages établis par le tribunal pouvait être relevé compte tenu de la dépréciation de la peseta espagnole.

L'accord provisoire sur le montant des demandes dépend d'un accord sur les deux autres questions en souffrance, à savoir la répartition des responsabilités et la prescription.

La répartition des responsabilités

Comme indiqué plus haut, une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine de l'*Aegean Sea* et du pilote chargé de faire entrer le navire dans le port de La Corogne. Le tribunal pénal de première instance et la Cour d'appel ont jugé que le capitaine de l'*Aegean Sea* et le pilote étaient directement responsables du sinistre et qu'ils étaient conjointement et solidairement tenus, à raison de 50% chacun, d'indemniser les victimes du sinistre. Il a également été considéré que le UK Club et le Fonds de 1971 étaient directement responsables des dommages nés du sinistre et que cette responsabilité était conjointe et solidaire. Le

tribunal et la Cour d'appel ont en outre déclaré que le propriétaire de l'*Aegean Sea* et l'État espagnol avaient une responsabilité subsidiaire.

Il y a divergence d'opinion entre l'État espagnol et le Fonds de 1971 quant à l'interprétation des jugements. Le Gouvernement espagnol affirme en effet que le UK Club et le Fonds de 1971 devraient effectuer des versements à concurrence du 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 devrait verser d'indemnités qu'au cas et pour autant que la somme totale des demandes établies dépasserait ce montant. Le Fonds, quant à lui, soutient que la répartition finale des versements émanant des diverses parties déclarées civilement responsables devrait être la suivante: le UK Club et le Fonds de 1971 verseraient 50% du montant total des indemnités pour dommages (compte tenu des limites respectivement fixées pour chacun d'eux par les Conventions), l'État payant les 50% restants. Le propriétaire du navire et le UK Club partagent l'interprétation du jugement retenue par le Fonds de 1971.

Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont échangé des avis juridiques sur cette question. Concernant ces avis juridiques, il convient de se reporter à la page 51 du Rapport annuel de 1999.

La question de la prescription

La question de la prescription est régie par l'article VIII de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile en ce qui concerne le propriétaire du navire et son assureur et par l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds pour ce qui est de ce dernier. Pour que sa demande ne soit pas frappée de prescription, le demandeur doit intenter une action en justice contre le Fonds dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle les dommages ont été causés ou notifier le Fonds avant l'expiration de ce délai d'une action en indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur. Dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, ce délai est arrivé à expiration pour 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 ont intenté des actions au

pénal contre quatre personnes. Ils n'ont pas présenté de demande d'indemnisation dans le cadre de cette procédure mais se sont seulement réservé le droit de demander réparation lors de poursuites ultérieures (c'est-à-dire des procédures civiles renvoyées à une date ultérieure une fois la procédure pénale menée à son terme) sans indiquer les montants en cause. Ces demandeurs n'ont pas intenté d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans les délais prescrits, ni informé le Fonds d'une action en indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire et du UK Club. En décembre 1995, rappelant qu'il avait précédemment décidé qu'il conviendrait d'appliquer strictement dans chaque cas les dispositions relatives à la prescription qui figuraient dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Comité exécutif a estimé que ces demandes devraient être considérées comme étant frappées de prescription vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 ont échangé des avis juridiques sur cette question. D'après les opinions présentées par le Gouvernement espagnol, les demandes en cause ne sont pas frappées de prescription, alors que, selon les avis du Fonds de 1971, elles le sont bel et bien. Pour ces avis juridiques, on se reportera aux pages 54 et 55 du Rapport annuel de 1999.

Recherche d'un règlement global de toutes les questions en suspens

En 2000 et 2001, des entretiens fructueux et constructifs ont eu lieu entre le Fonds de 1971 et des représentants du Gouvernement espagnol. Au cours de ces rencontres, les deux parties ont campé sur leurs positions s'agissant de la répartition des responsabilités et de la question de la prescription. Elles ont reconnu que c'était aux tribunaux espagnols qu'il incombait de se prononcer sur ces questions, à moins qu'on puisse parvenir à un règlement à l'amiable. Bien qu'elles n'aient pas modifié leurs positions, les deux parties ont reconnu qu'il y avait toujours quelque incertitude concernant l'issue de la procédure relative à ces questions très complexes.

Lors d'une réunion tenue à Madrid en juin 2001 entre des représentants du Gouvernement espagnol, l'Administrateur et des représentants du propriétaire du navire et du UK Club, un accord a été conclu sur les principaux éléments d'une solution globale.

Examen de la question par le Conseil d'administration à sa session de juin 2001

À sa session de juin 2001, le Conseil d'administration a décidé d'autoriser l'Administrateur à conclure et signer au nom du Fonds de 1971 un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club, relatif au règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*, à condition que ledit accord contienne certains éléments, et à procéder aux paiements en application dudit accord. Il s'agissait essentiellement du fait que compte tenu des jugements prononcés par la cour d'appel au sujet de la répartition des responsabilités et de l'évaluation des pertes, le montant total exigible du propriétaire du navire, du UK Club et du Fonds de 1971 s'élèverait à Ptas 9 000 millions (£33 millions). Le Conseil d'administration a relevé qu'en application de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le Fonds de 1971 verserait la somme de Ptas 278 197 307 (£1 million) au propriétaire du navire/UK Club à titre de prise en charge financière.

Le Conseil d'administration a souligné que la proposition du Fonds de 1971 visant à conclure un accord global faisant intervenir les éléments précités se faisait sous réserve de la position du Fonds de 1971 quant aux questions de la répartition des responsabilités et de la prescription.

La délégation espagnole a assuré le Conseil d'administration que le Gouvernement espagnol ferait tout son possible pour remplir les conditions requises par l'accord, à savoir l'acceptation par des demandeurs représentant 90% du montant total des demandes dont sont saisis les tribunaux.

Faits intervenus récemment

En juillet 2001, de nouveaux pourparlers ont eu lieu entre les représentants du Gouvernement espagnol et le Fonds de 1971 sur les détails d'une éventuelle solution globale. À l'issue de ces pourparlers, dans une lettre datée du 27 juillet 2001, l'Administrateur a adressé au Gouvernement espagnol une offre officielle au nom du Fonds de 1971 dans le dessein de conclure un accord entre le Fonds, l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club; cette offre comportait les éléments ci-après, établis par le Conseil d'administration:

- 1 Le montant total dû aux victimes par le propriétaire de l'*Aegean Sea*, le UK Club et le Fonds de 1971 en raison de la répartition des responsabilités telle que décidée par le tribunal provincial de La Corogne s'élève à Ptas 9 000 millions (£33 millions).
- 2 Le montant exigible du Fonds de 1971 par l'État espagnol, déduction faite de certaines sommes, s'élève à Ptas 6 386 921 613 (£23 millions).
- 3 En outre, le Fonds de 1971 s'engage à verser aux victimes dont les demandes ne figurent pas parmi celles acceptées par l'État espagnol et dont la liste figure dans une annexe à l'accord, la différence entre le montant total convenu du préjudice ou dommage subi et le montant réglé à ce jour, soit Ptas 121 512 031 (£447 000).
- 4 Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'engage à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur qui condamnerait le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités à la suite de l'événement.

Dans la lettre, le Fonds de 1971 a subordonné la conclusion de l'accord à la communication au Fonds de 1971 par l'État espagnol d'une copie du retrait par les victimes des actions en justice qu'elles avaient intentées sous forme de procédure civile ou de procédure d'exécution de la procédure pénale, représentant au moins 90 % du principal des pertes ou des dommages revendiqués, à l'exception de la demande présentée par le UK Club au titre des mesures de sauvegarde. Le Fonds de 1971 serait prêt à conclure un accord global avec l'État espagnol pour le règlement de toutes les demandes d'indemnisation pour pertes ou dommages présentées conformément à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de

1971 portant création du Fonds à la suite du sinistre de l'*Aegean Sea* conformément au texte de l'accord proposé, sous réserve que cette condition soit remplie. En outre, le Fonds de 1971 s'engageait dans cette lettre à maintenir cette offre jusqu'au mois de novembre 2001 et le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971 se réservaient expressément le droit de défendre devant les cours et tribunaux espagnols leur position concernant la répartition des responsabilités et le fait que certaines demandes d'indemnisation étaient frappées de prescription.

Cette lettre et le texte de l'accord proposé avaient obtenu l'approbation du propriétaire du navire et du UK Club.

À la session du Conseil d'administration tenue en octobre 2001, la délégation espagnole a déclaré que le Gouvernement espagnol avait accepté les conditions énoncées dans l'accord et la lettre de l'Administrateur en vue de parvenir à un règlement global du sinistre. Elle a déclaré également que le Gouvernement espagnol s'efforçait dans la mesure du possible de parvenir à des accords avec les demandeurs concernant au moins 90 % du principal des pertes ou des dommages revendiqués, et d'obtenir le retrait des actions en justice qui y étaient associées. La délégation espagnole a ajouté que les différents groupes de demandeurs participaient aux négociations sans idée préconçue et avec la volonté de parvenir à un accord global et que l'on espérait que les conditions requises à cette fin seraient remplies avant fin novembre 2001.

En novembre 2001, à la demande du Gouvernement espagnol, le Fonds de 1971 a prorogé jusqu'au 28 février 2002 le délai d'acceptation de l'offre du Fonds par le Gouvernement espagnol.

Au 31 décembre 2001, l'État espagnol n'avait pas encore obtenu le retrait par les victimes de leurs actions en justice représentant au moins 90% du principal des pertes ou des dommages objet de la demande.

13.3 BRAER

(Royaume-Uni, 5 janvier 1993)

Le sinistre

Le navire-citerne libérien *Braer* (44 989 tjb) s'est échoué au sud des îles Shetland (Royaume-Uni). Le navire 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 de pêche dans un secteur situé le long de la côte occidentale des îles Shetland qui avait été touchée par les hydrocarbures, en vue d'interdire la capture, la récolte et la vente de toutes espèces de poissons et de mollusques et crustacés en provenance de cette zone.

Demandes d'indemnisation

Situation générale

Les demandes contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 5 janvier 1996 ou peu de temps après. À cette date, quelque 2 000 demandes d'indemnisation avaient été approuvées et acquittées, pour un montant total de quelque £44,9 millions. Environ 270 demandeurs avaient introduit une action devant le Tribunal de session d'Edimbourg à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur - Assurance-föreningen Skuld (Skuld Club) - et du Fonds de 1971. Le montant total réclamé s'élevait à £80 millions environ. Depuis lors, des demandes se chiffrant à £6,2 millions ont été jugées recevables.

Les actions en justice portent essentiellement sur des demandes d'indemnisation liées à la baisse des cours du saumon, au manque à gagner subi dans le secteur de la pêche et de la transformation du poisson, aux lésions corporelles et aux dommages à des toitures en amiante-ciment. La majorité des demandes avait été rejetée 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 étayer leur demande. Certains demandeurs, dont le Gouvernement du Royaume-Uni et un certain nombre de pêcheurs, avaient 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 totalité des demandes contestées, à l'exception de deux d'entre elles, ont été soit rejetées par le tribunal, soit retirées de la procédure.

Il conviendrait de noter que le Tribunal de session a prononcé quatre jugements relatifs aux demandes ou groupes de demandes que le Fonds de 1971 avait rejetées. Le Tribunal de session a lui aussi rejeté ces demandes. Il a été fait appel de l'un des jugements rendus par celui-ci, et la Cour d'appel d'Écosse a confirmé ce jugement.

Les faits nouveaux survenus en 2001 dans le cadre de ces procédures sont exposés ci-dessous.

Demandes relatives aux dommages à des biens

Des demandes ont été présentées au titre de dommages qui, selon les demandeurs, auraient été causés par la pollution à des tuiles en amiante-ciment et à des tôles ondulées, utilisées pour le revêtement des toitures de maisons et de bâtiments agricoles.

Les ingénieurs-conseils engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont mené une enquête minutieuse d'où il ressort que l'analyse des caractéristiques physiques des matériaux n'avait rien révélé d'incompatible avec l'âge des toits, leur degré d'exposition et la qualité de leur construction et de leur entretien. Selon les ingénieurs-conseils, les analyses physiques et micro structurelles n'ont révélé aucun élément prouvant que les hydrocarbures du *Braer* avaient contribué à la détérioration des matériaux examinés, et les analyses chimiques et les examens pétrographiques n'ont en rien montré que les hydrocarbures avaient pénétré les matériaux ou qu'ils avaient été à l'origine d'une quelconque détérioration. Compte tenu des résultats de l'enquête, le Fonds de 1971 a rejeté les demandes relatives aux toitures en amiante.

Quatre-vingt quatre demandes d'indemnisation relevant de cette catégorie et représentant au total £8 millions ont fait l'objet de procédures judiciaires, bien que, par la suite, 35 demandes totalisant £5,1 millions aient été retirées de la procédure. Aucun élément de preuve technique satisfaisant n'a été présenté à l'appui de ces demandes, qui reposaient initialement sur l'hypothèse selon laquelle le dommage présumé avait été causé par les hydrocarbures. L'expert des demandeurs a ensuite avancé une hypothèse

mettant en cause le composant actif présent dans les dispersants utilisés pour traiter les hydrocarbures. Selon les experts du Fonds de 1971, cet expert n'a pas fourni suffisamment de preuves dans son rapport pour établir que les dommages présumés sont imputables aux dispersants utilisés.

Une audience de quatre semaines s'est déroulée, à partir de juin 1999, devant le Tribunal de session concernant six demandes, d'un montant total de £170 735, introduites au titre de dommages à des biens, comme échantillons représentatifs d'une zone géographique étendue et d'une grande diversité de types de matériaux de toiture. Les demandeurs ont témoigné de l'état de leur toiture et les experts engagés par eux l'ont attesté. Les experts engagés par le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont également témoigné.

Lors de cette audience, 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. Ces problèmes n'avaient pas non plus été constatés autour de la zone touchée par la pollution de l'air ni sur le continent écossais. 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 demandeurs. Des témoins 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 pouvaient causer des dommages à des toitures en amiante-ciment.

À la fin de l'audience de juin 1999, 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 déclarations, des audiences ont eu lieu en décembre 1999 et en janvier 2000. Le tribunal a prononcé son jugement le 14 février 2001.

Dans son jugement, le tribunal a soutenu que les demandeurs n'avaient fourni de preuves ni scientifiques ni indiciaires permettant d'attribuer au sinistre du *Braer* les dégradations alléguées de

leurs toitures, connues pour se produire de manière naturelle avec les matériaux de toitures en amiantement.

L'expert engagé par les demandeurs avait déclaré que le pétrole rabattu sur les toits devait certainement comprendre des dispersants. Le tribunal a estimé que cette affirmation ne reposait sur rien de concret et qu'elle était manifestement erronée. Il a estimé que les demandeurs auraient dû mettre en œuvre un programme de suivi et de surveillance de leurs biens, et a déclaré que les preuves présentées par les demandeurs n'étaient pas fondées sur une méthode systématique de ce type. Le tribunal s'est reporté au fait que les demandeurs n'avaient pas délimité la zone où les dispersants s'étaient déposés.

Le tribunal a affirmé que les demandeurs n'avaient pas fourni la moindre preuve que des quantités mesurables de dispersants avaient pu se déposer sur les toits. En outre, rien ne permettait d'affirmer que les hydrocarbures déversés du *Braer* leur avaient causé des dommages. De plus, il n'était pas prouvé que les dégradations des toits étaient apparues après le sinistre du *Braer*.

En conclusion, le tribunal a déclaré que les demandeurs n'avaient pas fourni de théorie scientifique crédible ni d'élément de preuve scientifique convaincant qui permette d'affirmer que les dispersants auraient pu causer des dommages aux matériaux des toitures en amiantement. Le tribunal a ajouté que l'expert des demandeurs n'avait fait que suggérer un mécanisme susceptible d'avoir causé le dommage, et qu'il ne s'agissait que d'une hypothèse abstraite que l'expert n'était pas en mesure de confirmer. De plus, les preuves scientifiques apportées par l'expert du propriétaire du navire, du Club et du Fonds de 1971 faisaient autorité et étaient convaincantes s'agissant de réfuter cette hypothèse. Le tribunal a critiqué les preuves de l'expert concernant l'état et l'âge des toits des demandeurs par rapport aux toits témoins, mais il a souligné qu'il incombait aux demandeurs de fournir des preuves à cet égard.

Sur la base de ces considérations, le tribunal a rejeté cinq de ces demandes. Une sixième demande a été rejetée pour des raisons de procédure. Les demandeurs n'ont pas fait appel du jugement.

À la session du Conseil d'administration tenue en juin 2001, l'attention a été appelée sur le fait que

l'un des obstacles auxquels se heurtaient les quarante-trois demandeurs relevant de cette catégorie qui retiraient leurs demandes de la procédure, était que l'assureur du propriétaire du navire et le Fonds de 1971 demandaient à chacun des demandeurs de participer aux frais juridiques de l'assureur et du Fonds de 1971. Il a été relevé que les FIPOL sollicitaient habituellement le paiement de ces frais mais que les demandeurs étaient des personnes privées et non pas des entreprises, que certains d'entre eux étaient des retraités, et que nombre d'entre eux considéraient qu'ils n'étaient pas traités comme il convenait. Plusieurs délégations ont fait part de leur inquiétude du fait que les FIPOL pourraient créer un précédent en ne cherchant pas à recouvrer leurs frais juridiques, mais elles ont déclaré que, dans les circonstances décrites plus haut, le Fonds de 1971 devrait faire preuve de souplesse s'agissant de régler la question des frais juridiques avec les demandeurs.

Le Conseil d'administration a chargé l'Administrateur d'adopter une approche conciliante sur cette question, de façon à parvenir à un accord avec les demandeurs quant au montant qu'ils devraient verser au titre des contributions aux frais juridiques du Fonds de 1971, et il a demandé instamment aux demandeurs ou à leurs représentants de contacter le Secrétariat du Fonds de 1971 de manière à faciliter l'adoption d'une solution.

En août 2001, les demandeurs, d'une part, et le Fonds de 1971 et le Skuld Club, d'autre part, sont parvenus à un accord sur la question des frais. Les quarante-trois demandeurs restants ont retiré leurs demandes en septembre 2001.

Shetland Sea Farms Ltd

En 1995, le Comité exécutif a examiné une demande d'un montant de £2 004 867, ensuite réduite à £1 513 020, qui avait été présentée par la Shetland Sea Farms Ltd, société basée dans les îles Shetland, au titre d'un contrat d'achat de smolts provenant d'une société associée du continent. Les smolts avaient finalement été vendus à 50% de leur prix d'achat à une autre société du groupe. Le Comité exécutif a estimé que, pour évaluer la demande, il faudrait tenir compte de tout avantage dont d'autres sociétés du groupe auraient pu bénéficier.

Les experts engagés par le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont évalué à £58 000 les pertes avérées. Les tentatives de règlement à l'amiable ont échoué et la société a entamé une action en justice contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971. Au cours de cette procédure, la demande a été réduite, et n'était plus que de £1 428 891.

En octobre 2000, une audience a eu lieu au cours de laquelle le tribunal s'est penché sur la question de déterminer si certaines des pièces sur lesquelles le demandeur s'appuyait étaient authentiques.

Le tribunal a rendu sa décision le 4 juillet 2001. Celle-ci portait sur deux questions, s'agissant notamment de savoir si un ou plusieurs représentants officiels du demandeur avaient sciemment présenté au tribunal des faux documents à l'appui d'une demande d'indemnisation et, dans le cas où le tribunal en déciderait ainsi, si, dans ces circonstances, il fallait rejeter les demandes sans autre procédure.

Le groupe comprend trois sociétés: Etrrick Trout Company Ltd et les filiales Shetland Sea Farms Ltd et Terregles Ltd, toutes contrôlées par la même personne.

Shetland Sea Farms a présenté à l'appui de sa demande d'indemnisation deux lettres de Terregles consistant en une commande d'un grand nombre de smolts, lettres datées d'avant l'échouement du *Braer* afin de donner l'impression que Terregles et Shetland Sea Farms avaient conclu un contrat à terme dans des conditions commerciales normales pour fournir à Shetland Sea Farms un nombre substantiel de smolts selon des modalités fixes, spécifiant la quantité et le prix. Deux factures ont été spécialement rédigées par le contrôleur financier de Shetland Sea Farms avec l'en-tête de Terregles à l'appui de cette demande faisant état d'un contrat entre Terregles et Shetland Sea Farms pour la fourniture de ces smolts.

Le tribunal a répondu par l'affirmative à la première question et, après audition des témoins, a décidé que les représentants du demandeur avaient sciemment fourni des copies de fausses lettres à l'appui de la demande d'indemnisation de Shetland Sea Farms. Le tribunal a soutenu qu'ils avaient présenté ces lettres sachant que Shetland Sea Farms n'avait aucune pièce justificative

attestant la conclusion d'un contrat de la part de Shetland Sea Farms avant le sinistre du *Braer* pour prendre livraison des smolts et payer ceux-ci. Il a soutenu également que ces documents avaient été présentés dans l'intention de faire croire au Bureau des demandes d'indemnisation mis en place par le Fonds de 1971 et le Skuld Club que les prétendus engagements contractuels de Shetland Sea Farms étaient fondés sur une correspondance récente fixant les modalités des contrats. De plus, le tribunal a soutenu qu'ils l'avaient fait dans le cadre d'un plan visant à soumettre une importante demande d'indemnisation et que, celle-ci ayant été rejetée par le Bureau des demandes d'indemnisation, ils avaient persisté sur les mêmes fausses bases.

Ayant soutenu que la personne contrôlant les trois sociétés et qu'un employé de Shetland Sea Farms, en tant que représentants officiels du demandeur, avaient présenté au tribunal de faux documents à l'appui de la demande d'indemnisation de Shetland Sea Farms, le tribunal a examiné la deuxième question, s'agissant de savoir si, à cause de cela, il convenait de rejeter la demande sans autre forme de procès.

Le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont fait valoir qu'il serait contraire à l'intérêt général que le tribunal se prononce sur cette demande dans ces conditions et que, dans le cas où le demandeur avait utilisé l'action en justice à des fins illicites, il fallait rejeter les demandes sans autre procédure. De plus, ils ont affirmé que le tribunal avait toute l'autorité voulue pour empêcher l'emploi abusif de sa procédure, dans les cas où cet emploi abusif serait manifestement malhonnête et en tout état de cause déconsidérerait l'administration de la justice. Le Fonds de 1971 et le Skuld Club ont fait valoir qu'il y avait eu tentative délibérée de tromper le tribunal et que les responsables avaient nié, à tort, avoir commis une faute.

Shetland Sea Farms a affirmé que le fait de refuser sa demande pénaliserait injustement l'entreprise, et que le fait de ne pas l'autoriser à maintenir sa demande serait disproportionné par rapport aux torts allégués. Shetland Sea Farms a également avancé un argument fondé sur la législation relative aux droits de l'homme qui est en vigueur au Royaume-Uni, selon laquelle le déni du droit à un

procès dans ces circonstances constituerait une infraction à l'article 6 1) de la Convention européenne des droits de l'homme qui donne à toute personne droit à un procès juste et public. La société Shetland Sea Farms a déclaré qu'elle était dorénavant disposée à tenter d'étayer sa demande sans se référer aux fausses lettres.

Le tribunal a reconnu qu'il avait toute l'autorité voulue pour rejeter une demande lorsqu'une partie s'est rendue coupable d'emploi abusif de moyens de procédure, mais il a déclaré qu'il s'agissait d'un pouvoir drastique. Le tribunal a estimé qu'il y avait eu un exposé des faits fallacieux fondé sur de faux documents, que c'était manifestement un cas d'emploi abusif de moyens de procédure, que Shetland Sea Farms avait tenté d'obtenir une indemnisation de plus de £1,9 million et que cette tentative était aggravée par le fait que les personnes directement responsables avaient "menti en niant leur responsabilité". Le tribunal a estimé en outre que Shetland Sea Farms avait abusé du temps et des ressources du tribunal et avait occasionné des frais et causé du dérangement au Fonds de 1971 et au Skuld Club. Le tribunal a toutefois décidé que, comme la société Shetland Sea Farms n'allait plus fonder sa demande sur de fausses lettres, il faudrait lui donner la possibilité de présenter une nouvelle argumentation ne reposant pas sur ce moyen, et que le refus d'une version révisée de la demande constituerait une sanction excessive.

Shetland Sea Farms n'a pas fait appel de la position du tribunal concernant l'utilisation de faux documents.

L'Administrateur a examiné la question de savoir si le Fonds de 1971 devrait ou non faire appel de la décision du tribunal de ne pas refuser la demande sans autre procédure, et il a décidé que le Fonds ne devrait pas faire appel.

Concernant la poursuite de la procédure, le tribunal a décidé qu'il convenait de poursuivre l'affaire dans le cadre d'une audience limitée à la question de savoir si Shetland Sea Farms était en mesure de prouver qu'un contrat avait été conclu avant le sinistre du *Braer* en vue de la fourniture de smolts à Shetland Sea Farms sans référence à de fausses lettres et factures. Cette audience devrait avoir lieu au cours de l'été 2002.

Autres demandes en instance devant les tribunaux

Plus tôt en cours d'année, le tribunal a rejeté une demande d'un montant de £123 357, émanant du secteur de la pêche. Elle avait été présentée directement contre le Fonds de 1971 sur la base d'offres faites au nom du Fonds, c'est-à-dire sur la base d'un contrat allégué. Le Fonds de 1971 a soutenu que les offres étaient arrivées à expiration étant donné qu'elles n'avaient pas été acceptées dans un délai raisonnable. Le tribunal a accepté l'argument avancé par le Fonds, d'où le rejet des demandes. Les demandeurs ont fait appel de cette décision. Celle-ci a cependant été confirmée par la Cour d'appel en décembre 2001. Les demandeurs avaient auparavant intenté une action en justice en vertu des Merchant Shipping Acts de 1971 et de 1974 (législation d'application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds) mais ils n'avaient pas donné suite à cette action.

Une demande d'un montant de £85 000, au titre des dommages causés à des toits en bitume, est toujours en instance devant les tribunaux. Des discussions sont en cours avec un demandeur et ses représentants pour tenter de régler cette affaire.

Règlement des demandes en 2001

Au début de 2001, une demande de £777 550, émanant du secteur de la pêche, a été retirée.

Trois demandes d'un montant total de £200 000, au titre des lésions corporelles, ont été approuvées pour £33 500.

Droit du propriétaire du navire et de son assureur de limiter leur responsabilité

En septembre 1997, le Tribunal de session a jugé que le Skuld Club avait le droit de limiter sa responsabilité à 5 790 052,50 DTS (£4 883 839,80). Le tribunal n'a pas encore examiné la question de savoir si le propriétaire du navire était ou non habilité à limiter la sienne.

En décembre 1995, le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1971 ne devrait pas contester le droit de limitation du propriétaire du navire, ni intenter d'action en justice à son encontre, ni à l'encontre de quiconque pour recouvrer les montants versés par le Fonds à titre d'indemnisation.

Suspension des paiements

En octobre 1995, le Comité exécutif a noté le montant total des demandes présentées jusqu'alors et relevé 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 avait décidé de suspendre tout nouveau paiement d'indemnités 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.

Le montant total des indemnités disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS, 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.

Reprise des paiements partiels

En octobre 1999, 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 payées, dès que les demandes en suspens dans le cadre de la procédure en justice ainsi que les demandes qui avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées 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.

En avril 2000, le Gouvernement du Royaume-Uni a retiré sa demande d'indemnisation, d'un montant de £3,6 millions. Le Skuld Club s'est engagé à ne pas faire valoir sa demande d'un montant de £1,7 million pour les opérations de sauvetage. En outre, les cinq entreprises de traitement du poisson ont retiré leurs demandes, d'un montant total de £7,6 millions. Il en résulte que le montant total des demandes en instance et des demandes qui avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées sera inférieur à £20 millions. La condition arrêtée par le Comité

exécutif pour effectuer de nouveau les paiements a été satisfaite en avril 2000. Compte tenu de cette situation, l'Administrateur a décidé que le Fonds paierait 40% des demandes qui avaient été approuvées mais n'avaient pas été payées. Ces demandes et celles pour lesquelles un accord de règlement est intervenu par la suite ont été payées à 40%, pour un montant total de £2 286 658 en 2000 et au début de 2001.

Paiements devant être effectués intégralement

En octobre 2001, les demandes approuvées mais non acquittées intégralement étaient de £6 209 798, dont une somme de £3 729 354 n'avait pas été versée.

Après le retrait de quarante-trois demandes relatives aux toits, visées plus haut, il ne restait que trois demandes auxquelles il avait été fait opposition et qui se trouvaient en instance devant les tribunaux, à savoir la demande de Shetland Sea Farms, pour £1 428 891, la demande émanant du secteur de la pêche, pour £123 357, et la demande au titre des dommages à des toits en bitume, pour £85 000.

En octobre 2001, le montant total versé à titre d'indemnisation était de £48 208 644, dont le Fonds de 1971 avait payé £42 926 938 et le Skuld Club £5 281 706. Une somme de £2 400 636 était donc disponible pour le paiement d'autres indemnités.

En vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le propriétaire du navire et le Skuld Club ont droit à une prise en charge financière de £1 211 780. Le Skuld Club a informé l'Administrateur que le propriétaire du navire et le Skuld Club étaient disposés à verser cette somme aux demandeurs. Le montant total disponible à titre d'indemnités était donc de £3 612 416.

Il restait une somme de £3 729 354 qui n'avait pas été versée au titre de demandes approuvées mais n'ayant pas été acquittées intégralement. Du fait de la position adoptée par le propriétaire du navire et le Skuld Club concernant la prise en charge financière, un montant de £3 612 416 serait disponible aux fins du paiement d'indemnités. Il manquerait donc la somme de £116 938 plus un montant que le tribunal pourrait accorder au titre de la demande de Shetland Sea Farms et des deux autres demandes

restantes. Le Skuld Club a décidé de mettre des fonds à disposition pour combler ce manque et garantir le paiement du montant éventuel qui pourrait être accordé par un jugement définitif du tribunal au sujet des demandes restantes.

Du fait de cette décision du Skuld Club, l'Administrateur a décidé en octobre 2001 que toutes les demandes établies pouvaient être réglées intégralement. Le versement du solde de 60% aux demandeurs n'ayant à ce jour reçu que 40% du montant approuvé a commencé en novembre et décembre 2001, de même que les paiements au titre des demandes avérées pour lesquelles aucune somme n'avait été versée. Ces paiements se chiffrent au total à £3,3 millions. Il reste onze demandeurs qui n'ont pas encore été payés. Ces paiements, d'un montant total de £326 000, devaient être effectués début 2002.

La seule demande restante qui soit soumise à une procédure est celle de Shetland Sea Farms. L'unique autre affaire encore en instance devant les tribunaux, relative aux toits en bitume, devrait sous peu faire l'objet d'un règlement.

Le Skuld Club examine actuellement la manière dont les procédures en limitation devaient être terminées.

Examen de la question par le Conseil d'administration en octobre 2001

À sa session d'octobre 2001, le Conseil d'administration a remercié le propriétaire du navire et le Skuld Club de leur décision de mettre à disposition le montant de la prise en charge financière, et le Club de mettre des sommes à disposition permettant d'autoriser le paiement intégral de la totalité des demandes établies. Le Conseil a remercié également le Gouvernement du Royaume-Uni du rôle qu'il avait joué dans le règlement de ce sinistre, mais aussi de ne pas avoir fait valoir sa demande devant les tribunaux.

La délégation du Royaume-Uni a déclaré qu'il convenait de noter que l'affaire du *Braer* était une étape cruciale pour les FIPOL, avec plus de 2 000 demandes traitées, dont certaines avaient donné lieu à des débats sur des grandes questions d'orientation et de principe, concernant en particulier les demandes au titre du préjudice économique. Cette délégation a souligné que nombre des décisions adoptées dans le cadre de cette affaire avaient bénéficié aux victimes de sinistres survenus par la suite. Elle a ajouté qu'un

enseignement majeur de cette affaire était la nécessité d'une étroite coopération entre les Fonds, le Club P & I en cause et le gouvernement du pays touché, et qu'il importait que les gouvernements jouent un rôle dans ce système et veillent à ce que toutes les parties comprennent bien les questions en jeu.

L'Administrateur a souscrit au point de vue de la délégation du Royaume-Uni, selon lequel le sinistre du *Braer* était une affaire faisant date, d'où il ressortait un grand nombre de précédents quant à la recevabilité des demandes.

13.4 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, touchant principalement la côte nord-ouest de l'île de Namhae. D'importantes opérations de nettoyage ont été menées.

Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre des opérations de nettoyage ont été approuvées pour un montant global de Won 5 600 millions (£3 millions) et ont été acquittées par l'assureur en septembre 1994. Le montant total versé par celui-ci dépassait nettement le montant de limitation applicable au *Keumdong N°5*, soit Won 77 millions (£41 000). Le Fonds de 1971 a avancé à l'assureur une somme totale de US\$6 millions (£4 millions) au titre de demandes subrogées.

Le sinistre a perturbé les 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 quelque 6 000 membres, a soumis des demandes d'indemnisation dont le montant total se chiffrait à Won 93 132 millions (£49 millions).

Entre juillet 1995 et septembre 1996, la plupart des demandes d'indemnisation présentées par la Kwang Yang Bay Federation ont été approuvées.

Les montants approuvés représentent au total Won 6 163 millions (£4,2 millions), alors que les demandes représentaient au total Won 48 047 millions (£25 millions). Les montants approuvés ont été acquittés intégralement.

En août 2000, une demande émanant d'une coopérative de pêche aux arches, qui avait fait l'objet d'une action en justice contre le Fonds de 1971, a été acquittée pour Won 412 millions (£260 000), plus les intérêts, en vertu d'une décision de conciliation rendue par la Cour d'appel.

Action en justice intentée par la coopérative de pêche de Yosu

La coopérative de pêche 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 devant le tribunal de district de Séoul. Des demandes d'un montant total de Won 17 162 millions (£9 millions) ont été portées devant les tribunaux au titre de dommages subis par des lieux de pêche communs. En outre, des demandes d'un montant total de Won 1 641 millions (£860 000) 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 et exploitants d'installations piscicoles à terre).

Les experts engagés par le Fonds de 1971 et l'assureur ont évalué à Won 810 millions (£420 000) les préjudices qui auraient été subis par l'ensemble des demandeurs de la coopérative de Yosu. Ils ont estimé que la productivité alléguée des lieux de pêche communs était exagérée et n'était pas compatible avec les registres officiels et les constatations faites sur place et que la période pendant laquelle les activités avaient été interrompues était beaucoup plus courte que ne le prétendaient les demandeurs. Les experts ont également considéré que le montant des demandes présentées au titre du manque à gagner par les exploitants de bateaux de pêche et de filets fixes était trop élevé, au vu d'une analyse des renseignements fournis par les demandeurs concernant leurs activités de pêche normales; par ailleurs, 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 d'éléments de preuve établissant que les préjudices allégués avaient été causés par le déversement d'hydrocarbures.

Le tribunal de district a prononcé une décision de conciliation obligatoire en décembre 1998. Il a admis la plupart 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 de pêche devraient être calculées de la même manière que celles des demandeurs immatriculés et détenteurs d'un permis. 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 (£34 000).

La position adoptée par le tribunal dans sa décision de conciliation ne concordait 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 la décision de conciliation prise par le tribunal.

Dans un jugement qu'il a prononcé en janvier 1999, le tribunal a conclu que les demandeurs avaient effectivement 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'information sur les revenus individuels des pêcheurs, du caractère peu fiable des éléments de preuve fournis, du manque de crédibilité d'une partie du témoignage présenté par le président de la coopérative de pêche de Yosu et de l'absence de 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 du manque à gagner et, dans certains cas, du préjudice moral (*pretium doloris*). Le montant total accordé par le tribunal se chiffrait à Won 1 571 millions (£821 000).

Tous les pêcheurs de la coopérative de pêche de Yosu, à l'exception d'une association villageoise de pêcheurs, ont fait appel du jugement. Le montant total réclamé qui est indiqué dans l'appel s'élève à Won 13 868 millions (£7,3 millions).

En avril 1999, le Comité exécutif a examiné les motifs du jugement. L'Administrateur a été chargé de faire appel sur les questions de fait, la décision d'accorder une indemnisation au titre du préjudice moral, les méthodes qui auraient été utilisées de manière arbitraire pour déterminer le montant des

indemnités et la décision d'attribuer des indemnités aux pêcheurs opérant sans permis.

Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement du tribunal de district. Celui-ci a ordonné l'exécution provisoire du jugement. Dans le cadre de cet appel, le Fonds de 1971 a demandé une suspension de l'exécution provisoire, suspension qui a été accordée lors du paiement par le Fonds d'un dépôt, auprès du tribunal, de la somme allouée au demandeur, soit Won 1 571 millions (£820 000).

En mai 2001, la Cour d'appel a rendu son jugement, renversant le jugement du tribunal de district au sujet des pertes au titre du préjudice moral et des pertes subies dans le cadre d'activités de pêche effectuées sans permis de pêche et dans des bateaux non immatriculés.

Lorsqu'elle a examiné la question de la recevabilité des demandes au titre du préjudice moral, la Cour d'appel a tout d'abord examiné la définition des dommages par pollution énoncée dans le Korean Oil Pollution Guarantee Act et dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. La Cour a déclaré que les conventions internationales ne comportaient aucune norme concrète au sujet de la définition des dommages par pollution et que par conséquent la *lex fori* (droit en vigueur dans l'État du tribunal saisi) serait appliquée. La Cour a ensuite examiné la législation de plusieurs États. Elle a relevé que la législation nationale où le champ d'application de la responsabilité était le plus étendu, soit le Oil Pollution Act 1990 en vigueur aux États-Unis, ne mentionnait pas les dommages au titre du préjudice moral, et que c'était également le cas de la législation japonaise. La Cour a noté également que les directives du Comité maritime international (CMI) limitaient l'indemnisation aux préjudices ou dommages économiques avérés.

Se référant au fait que, concernant l'indemnisation au titre du préjudice moral, il n'y avait pas de principe généralement accepté dans le système du droit coutumier et dans celui du droit continental, ni de norme internationale, la Cour d'appel a décidé qu'il ne devrait pas y avoir de différence parmi les États contractants pour ce qui est de l'application des Conventions. De ce fait et en raison du caractère spécifiquement international du Fonds de 1971, la Cour a déclaré qu'en droit coréen les dommages par pollution devraient comprendre seulement les dommages pour

préjudice économique et les dommages causés à des biens. Pour cette raison, la Cour d'appel a soutenu que les demandes au titre du préjudice moral n'étaient pas recevables.

Pour ce qui est des demandes au titre des activités de pêche menées sans permis de pêche et sans immatriculation, la Cour d'appel a relevé qu'il ne fallait pas se baser sur les recettes soi-disant "illicites" provenant d'activités prosrites continues pour déterminer les indemnités. Cependant, la Cour a déclaré que certains revenus ne devaient pas être considérés comme étant illicites du seul fait que la loi interdisait les activités en question. La Cour d'appel s'est référée à un jugement rendu par la Cour suprême coréenne, en vertu duquel la question de l'illégalité de certaines recettes devrait être déterminée selon la raison d'être initiale de la législation en question, le caractère plus ou moins répréhensible de l'activité et, plus particulièrement, le degré d'illégalité de l'activité dans chaque cas d'espèce. La Cour d'appel a affirmé que, vu la position spécifique du Fonds de 1971 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, et du fait qu'une interprétation restrictive de la notion de 'dommage par pollution' serait plus proche des normes internationales, il faudrait considérer comme étant des recettes illicites, ne pouvant être comprises dans le calcul du montant des indemnités, les revenus des demandeurs qui ne détenaient pas le permis et l'immatriculation requis aux termes de la loi coréenne sur la pêche. La Cour d'appel a donc rejeté ces demandes. Elle a déclaré également qu'il n'existait aucun élément de preuve établissant, d'une part, que les demandeurs sans permis et sans immatriculation avaient subi les pertes de revenu alléguées à cause du sinistre et, d'autre part, qu'il existait un lien de cause à effet entre le sinistre et le manque à gagner allégué.

La Cour d'appel a soutenu la décision du tribunal de district concernant le manque à gagner dû à l'interruption des activités à la suite du nettoyage des lieux de pêche communs autorisés et des exploitations piscicoles intertidales.

Dans son jugement, la Cour d'appel a ordonné au Fonds de 1971 de verser une somme de Won 143 millions (£75 000), plus un intérêt calculé à 5% par an du 27 septembre 1993 au 8 mai 2001 et à 25% par an du 9 mai 2001 jusqu'à la date du paiement.

Étant donné que la position du Fonds de 1971 sur les questions de principe avait été acceptée, à savoir qu'il ne serait pas versé d'indemnité au titre du préjudice moral et des pertes dans le cadre des activités de pêche effectuées sans autorisation et sans immatriculation, l'Administrateur a décidé que le Fonds ne devait pas faire appel de la décision rendue par la Cour d'appel concernant les demandes présentées par la coopérative de Yosu. Les membres de ladite coopérative n'ont pas fait appel à titre individuel de la décision, mais 36 associations villageoises de pêcheurs ont fait appel auprès de la Cour suprême de Corée. Les sommes réclamées se chiffrent à Won 2 756 millions (£1,4 million). La Cour d'appel n'a pas encore rendu sa décision.

13.5 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), transportant une cargaison d'environ 80 000 tonnes de brut léger syrien, dont quelque 300 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 Dr 1 496 533 000 (£2,7 millions) auprès du tribunal compétent en déposant une garantie bancaire.

Le tribunal a décidé que les demandes devaient être déposées avant le 20 janvier 1995. À cette date, 527 demandes avaient été présentées dans le cadre de la procédure en limitation pour un total de Dr 3 071 millions (£5,5 millions), plus un montant de Dr 378 millions (£680 000) au titre du préjudice moral.

Le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Cet examen devrait être terminé prochainement.

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. Le propriétaire d'une installation piscicole, dont la demande porte sur une somme de Dr 1 044 millions (£1,9 million) a lui aussi cassé la période de prescription en intentant une action contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de prescription vis-à-vis du Fonds.

13.6 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'Okii.

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 de la Lloyd's). L'assistant a fait transborder près de 80 000 tonnes d'hydrocarbures, après quoi le contrat d'assistance souscrit en vertu de l'Accord général de 1995 de la 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 des sites 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.

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes relatives aux opérations de nettoyage en République de Corée ont été approuvées, pour un total de Won 20 534 millions (£11,7 millions). Elles ont été intégralement acquittées 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'Okii. Le Fonds de 1971 a approuvé cette demande dans sa totalité.

En mai 2001, le Fonds de 1971 a réglé une demande d'indemnisation présentée par la société publique de gestion du Parc national pour un montant de Won 6,6 millions (£3 630) au titre des opérations de nettoyage et une demande d'indemnisation présentée par la coopérative de pêche de Yosu pour un montant de Won 24,5 millions (£155 000) au titre du coût des études sur les zones polluées.

La plupart des demandes du secteur touristique ont été approuvées, pour Won 538 millions (£306 000) et ont été payées intégralement.

Presque toutes les demandes du secteur de la pêche ont elles aussi été approuvées et acquittées intégralement, pour un montant de Won 17 000 millions (£9,4 millions).

Cependant, 194 demandes d'indemnisation, d'un montant global de Won 5 471 millions (£2,9 millions), émanant principalement des secteurs de la pêche et de la mariculture, font toujours l'objet d'actions en justice contre le Fonds de 1971. La plupart de ces demandes

d'indemnisation (183) ont été rejetées par le Fonds de 1971 ainsi que par le tribunal chargé de la procédure de limitation. Le tribunal a également accepté l'évaluation faite par le Fonds des 11 autres demandes d'indemnisation, représentant un montant total de Won 95,5 millions (£50 000).

Le UK Club a présenté une demande par voie de subrogation, d'un montant de US\$8,3 millions (£5,7 millions), pour des frais relatifs aux mesures de sauvegarde dans le cadre des opérations d'assistance. Le Fonds de 1971 a approuvé cette demande pour un montant total de US\$6,6 millions (£4,5 millions).

Le UK Club a également présenté une demande par voie de subrogation au titre des sommes remboursées au propriétaire du navire pour les paiements que celui-ci avait faits à des entreprises de nettoyage, pour la plupart coréennes, pour un montant de US\$22,6 millions, soit Won 17 389 millions plus ¥3,7 millions.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont présenté une demande de prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, pour un montant de 5 667 000 DTS (£4,9 millions).

Détermination des montants de limitation et de la prise en charge financière applicables au *Sea Prince*

En vertu de l'article V.9 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le montant de limitation applicable au *Sea Prince*, soit 14 millions de DTS, est converti dans la monnaie nationale de l'État concerné suivant la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire. Étant donné toutefois le délai susceptible de s'écouler avant que le tribunal ne fixe le montant du fonds de limitation, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a autorisé l'Administrateur, à titre exceptionnel, à convenir avec le propriétaire du navire/assureur d'un taux de change entre le DTS et le Won qui permettrait de fixer le montant du fonds de limitation applicable au *Sea Prince* et, partant, le montant de la prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

En avril 2001, le propriétaire du navire et le UK Club ont accepté une proposition du Fonds de 1971 selon laquelle les montants de limitation et

de la prise en charge financière applicables au *Sea Prince* devraient être de Won 18 308 millions (£10,2 millions) et de Won 7 411 millions (£4,1 millions), respectivement. Ces montants ont été calculés sur la base du point médian du taux de change entre le DTS et le Won le 1er mars 1996 (qui était caractéristique des taux appliqués pendant la période au cours de laquelle la plupart des demandes d'indemnisation ont été réglées par le propriétaire du navire/UK Club) et du taux de change entre le DTS et le Won le 9 mai 2000 (date à laquelle le Fonds a émis sa proposition). De la part du Fonds, la proposition d'un taux de change médian visait à parvenir à un règlement équitable en tenant compte des énormes fluctuations des taux de change intervenues entre 1996 et 2000.

Remboursement des montants acquittés par le propriétaire du navire et le UK Club

Étant donné que les sommes que le UK Club avait remboursées au propriétaire du navire dépassaient le montant de limitation applicable au *Sea Prince*, le Fonds de 1971 a accepté de régler le solde de la demande d'indemnisation présentée par le propriétaire au titre des opérations de nettoyage. Il a été décidé que le solde serait de Won 4 207 millions (£2,4 millions).

Sur la base du montant de limitation convenu applicable au *Sea Prince*, le Fonds de 1971 a remboursé en mai 2001 un montant de Won 6 487 millions (£3,6 millions), y compris les intérêts au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde liées à l'assistance maritime, et Won 7 411 millions (£4,1 millions) au titre de 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.

Demandes du propriétaire du navire au titre du coût des études sur l'environnement et des opérations de nettoyage supplémentaires

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 (£600 000), 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 (£71 000). Les études et les opérations de nettoyage avaient trait aux déversements provenant du *Sea Prince*, mais aussi

d'un autre navire, le *Honam Sapphire*, en cause dans un autre sinistre.

Sur la base des renseignements alors disponibles, l'Administrateur avait estimé que les études sur les conséquences du déversement d'hydrocarbures pour l'environnement 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 nommés par le UK Club et le Fonds de 1971 en 1995 dans le cadre de l'évaluation des demandes au titre des dommages qui auraient été causés à la pêche. Le Fonds avait 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 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. Compte tenu de l'avis des experts, le Fonds de 1971 a informé le propriétaire du navire que le Fonds estimait que le coût des opérations de nettoyage supplémentaires ne pouvait pas être pris en compte aux fins d'indemnisation.

Le tribunal de limitation a rejeté les demandes relatives aux études sur l'environnement et aux opérations de nettoyage supplémentaires. En mai 2000, le propriétaire du navire a fourni d'autres documents sur la demande au titre du coût des études environnementales susmentionnées. Selon ces documents, plusieurs d'entre elles visaient à fournir des données de référence pour la remise en état de l'environnement et comportaient des analyses du littoral qui devraient permettre de localiser les hydrocarbures enfouis dans les sédiments, de suivre les opérations de nettoyage ultérieures et les recherches relatives à l'impact à moyen terme et à long terme du déversement sur la pêche côtière et la mariculture. Les études relatives à l'impact du déversement sur la pêche et l'aquaculture, menées sur plusieurs espèces différentes de poissons, de coquillages et d'algues, ont indiqué que les déversements n'avaient pas causé à ces ressources de dommage à long terme.

S'agissant des opérations de nettoyage supplémentaires visant à enlever les hydrocarbures enfouis dans plusieurs zones littorales, les experts de l'ITOPF ont estimé qu'elles ne se justifiaient pas, mais l'expert coréen engagé par le Fonds, qui avait suivi les opérations, a été d'avis contraire et a

fait valoir que les quantités d'hydrocarbures enlevées à la suite de ces opérations de nettoyage étaient beaucoup plus considérables que prévu selon les études initiales.

En mars 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé que, bien que les demandes d'indemnisation au titre des études sur l'environnement effectuées après le déversement et des opérations de nettoyage supplémentaires aient été rejetées par le tribunal chargé de la procédure en limitation, il autorisait l'Administrateur à régler ces demandes d'indemnisation, étant donné la sensibilité écologique de la zone polluée, son rôle majeur en tant que centre important pour la pêche côtière et la mariculture, et les quantités d'hydrocarbures enfouis dans la zone.

En avril 2001, la demande relative aux études environnementales a été approuvée pour Won 724 millions (£393 000) et la demande au titre des opérations de nettoyage supplémentaires pour Won 160 millions (£91 000).

Procédure en limitation

Le montant de limitation applicable au *Sea Prince* est de 14 millions de DTS, mais le propriétaire du navire n'a pas encore constitué le fonds de limitation et le montant de limitation en Won n'a donc pas encore été fixé.

En juin 2001, du fait qu'ils ont accepté le montant de limitation applicable au *Sea Prince* et qu'ils ont réglé toutes les demandes d'indemnisation en suspens qui étaient contestées dans la procédure de limitation, le propriétaire du navire/UK Club et le Fonds de 1971 ont demandé au tribunal d'annuler la procédure de limitation ab initio, chose possible en vertu de la législation coréenne si toutes les parties sont d'accord.

Les demandes d'indemnisation présentées par les 194 demandeurs dont il est question plus haut ont été formées dans le cadre de la procédure de limitation. Les demandeurs n'ont pas fait appel de la décision du tribunal chargé de la procédure concernant l'évaluation des demandes d'indemnisation, mais ont intenté une action distincte contre le Fonds de 1971. Ces demandeurs ont accepté de s'associer au Fonds de 1971 et au propriétaire/UK Club pour déposer une demande devant le tribunal de limitation en vue de suspendre la procédure de limitation, à condition que le Fonds de 1971 règle les montants évalués par ce tribunal

et s'engage à ce que les droits des demandeurs de faire valoir leurs demandes contre le Fonds ne soient pas menacés et que le Fonds règle tous les montants qui pourraient être fixés par un jugement définitif. En mai 2001, le Fonds de 1971 a versé Won 95,5 millions (£53 000) au titre des 11 demandes d'indemnisation acceptées par le tribunal de limitation conformément aux évaluations faites par celui-ci et s'est engagé à satisfaire aux requêtes des demandeurs concernant leurs droits de faire valoir leurs demandes contre le Fonds.

Action en justice contre le Fonds de 1971

Le 28 décembre 2001, le tribunal a prononcé un jugement concernant les demandes d'indemnisation présentées par les 194 demandeurs dont il est question plus haut. Il a accordé à trente et un demandeurs un montant total de Won 1 438 millions (£752 000), plus des intérêts de 5% par an depuis la date du sinistre jusqu'à la date du jugement, et de 25% par an à compter du 29 décembre 2001. Le tribunal a rejeté les demandes émanant de tous les autres demandeurs.

Le Fonds de 1971 étudie actuellement le jugement rendu, afin de décider s'il convient ou non de faire appel.

13.7 YEO MYUNG

(République de Corée, 3 août 1995)

Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb), chargé d'environ 440 tonnes de fuel-oil lourd, a abordé 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, ce qui a nécessité des opérations de nettoyage en mer et à terre.

Des demandes d'indemnisation représentant un montant total de Won 24 483 millions (£13 millions), au titre du nettoyage, de la pêche et du tourisme, ont été approuvées pour une somme de Won 1 554 millions (£990 000). Ces demandes ont été acquittées intégralement.

La seule demande en suspens a trait au secteur de la pêche. Le montant réclamé est de Won 335 millions (£175 000), alors que la demande a été évaluée à Won 459 000 (£240) par les experts du Fonds de 1971.

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.

Aucun progrès n'a été enregistré dans le cadre de la procédure en limitation en 2001.

13.8 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). Il a été renfloué mais, alors qu'il était remorqué vers le port de Pusan, il a sombré par 70 mètres de fond, à dix kilomètres du continent.

Récupération des hydrocarbures restés à bord de l'épave

L'enlèvement des hydrocarbures de l'épave du *Yuil N°1* a commencé le 24 juin 1998, pour s'achever le 31 août 1998, en vertu d'un contrat passé entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance. Environ 670 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés.

Demandes d'indemnisation

KMPRC a présenté des demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures du *Yuil N°1*. Les demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 6 824 millions (£3,2 millions) et ont été acquittées intégralement par le Fonds de 1971.

Toutes les demandes au titres des opérations de nettoyage nées de ce sinistre ont été approuvées pour un montant total de Won 12 393 millions (£8,5 millions). L'assureur du propriétaire du navire a intégralement acquitté certaines de ces

demandes, et le Fonds de 1971 a remboursé à l'assureur 60% des sommes ainsi versées. Le Fonds de 1971 remboursera à l'assureur 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 d'un montant de Won 22 490 millions (£14,3 millions) ont été approuvées pour Won 5 522 millions (£2,8 millions).

Des demandes au titre de la pêche, d'un montant total de Won 14 399 millions (£7,5 millions), ont été déposées auprès du tribunal. Ces demandes ont été évaluées par les experts du Fonds à Won 449 millions (£235 000).

Procédures 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 (£130 000).

Des coopératives de pêcheurs ont présenté devant le tribunal des demandes s'élevant au total à Won 60 000 millions (£31 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 l'administrateur, soit d'accepter le tiers des montants réclamés au titre des dommages causés à la pêche. Le Fonds de 1971 a fait opposition à cette décision du tribunal. Aucun fait nouveau n'a été enregistré concernant cette procédure.

13.9 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 2 500 tonnes de pétrole brut. Bien qu'il ait pu être rapidement renfloué, le pétrolier 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, Assuranceforeningen 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

Au 31 décembre 2001, 1 034 demandeurs avaient présenté des demandes d'indemnisation, pour un montant total de £50,8 millions (y compris les intérêts et honoraires). Des indemnités s'élevant à £34,1 millions, dont £6,9 millions ont été payés par le Skuld Club et £27,2 millions par le Fonds de 1971, ont été versées à 805 demandeurs.

Une demande présentée par la Marine Pollution Control Unit (MPCU) du Ministère des transports du Royaume-Uni, d'un montant de £11,4 millions, au titre des opérations de nettoyage, a été approuvée pour £9,7 millions au début de 2001.

Un certain nombre d'autres demandes, y compris les demandes formées par l'Agence pour l'environnement, le Conseil du Comté du Carmarthenshire et la Milford Haven Standing Conference, ont été approuvées en 2001.

ElfUK Oil Ltd et Texaco ont présenté des demandes au titre de leur participation aux opérations de nettoyage. Ces demandes sont en cours d'évaluation et devraient être approuvées sous peu. Ces deux sociétés ont également soumis des demandes au titre des droits de surestaries de navires dont l'entrée dans le port de Milford Haven avait été retardée, avant que le *Sea Empress* ne soit remis à flot et amené au port. Elf Oil UK Limited a en outre formé une demande au titre des frais d'affrètement d'autres navires et de la hausse des coûts de raffinage du fait de l'interruption des approvisionnements en pétrole brut. Le Fonds de 1971 a rejeté les demandes relatives à la surestaries, à l'affrètement d'autres navires et aux frais supplémentaires de raffinage, au motif que les pertes alléguées n'étaient pas dues à la contamination ou à des mesures de sauvegarde mais découlaient d'une décision prise par l'autorité portuaire aux fins de la sécurité de la navigation. Ces demandes continuent de faire l'objet d'actions en justice.

Actions en justice contre le Fonds de 1971

Des poursuites ont été engagées contre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 en ce qui concerne la majorité des demandes d'indemnisation qui n'avaient pas été approuvées avant expiration du délai de prescription de trois ans, c'est-à-dire le 16 février 1999 ou peu après cette date.

En avril 1999, le tribunal maritime a accordé au propriétaire du navire et au Skuld Club une décision limitant leur responsabilité à 8 825 686 DTS (environ £7,4 millions) conformément aux dispositions pertinentes de la législation en vigueur au Royaume-Uni. En vertu de cette décision, toutes les demandes devaient être déposées avant le 18 novembre 1999, et toutes les autres actions intentées contre le propriétaire du navire et le Skuld Club ont été ajournées.

En juin 2000, le tribunal maritime a accordé une suspension provisoire de la procédure à l'encontre du Fonds de 1971 jusqu'à ce que toutes les demandes formées contre le propriétaire du navire et le Skuld Club dans le cadre de la procédure en limitation aient été déterminées. En outre, le tribunal a décidé que le Fonds de 1971, ainsi que les demandeurs dont les demandes contre le Fonds ont été suspendues, seraient assujettis à toute décision portant sur un point de fait litigieux prononcée par le tribunal maritime dans tout jugement rendu pour ce qui est des demandes déposées dans le cadre de la procédure en limitation.

Des demandes ont été déposées dans le cadre de la procédure en limitation au nom de 194 demandeurs. Au 31 décembre 2001, les demandes de 151 d'entre eux ont été approuvées, interrompues ou retirées. Trente des quarante-cinq demandes restantes portent seulement sur les frais juridiques et les honoraires d'experts, et soit les demandeurs en cause ont décliné les montants offerts par le Skuld Club et le Fonds de 1971, soit les honoraires n'ont pas encore été calculés. La plupart de ces demandes seront probablement renvoyées au tribunal, pour évaluation.

Treize demandes restantes font l'objet d'une action en justice. Initialement, ces demandes s'élevaient au total à £6,3 millions. Le Fonds de 1971 et le Skuld Club les ont évaluées à £2,1 millions et, dans la plupart des cas, le Fonds de 1971 a effectué des paiements provisoires. Le montant de ces demandes est d'environ £4,3 millions. Le Fonds s'efforce de parvenir à des accords de règlement pour les demandes jugées recevables dans leur principe mais au sujet desquelles le montant des pertes n'a pas pu faire l'objet d'un accord définitif.

Aux fins des procédures en limitation, les demandes ont été classées selon les catégories suivantes: nettoyage, pêches, tourisme, préjudice économique, honoraires d'experts. Une réunion sur l'instruction des dossiers a été tenue devant le tribunal maritime le 21 mars 2001 afin d'étudier la gestion ultérieure des demandes d'indemnisation dans la procédure en limitation. S'agissant de chaque catégorie, des instructions ont été formulées par le greffier au sujet notamment de la publication des documents et des délais à respecter pour l'échange des déclarations des témoins et des rapports d'experts. À la suite de cette réunion, des dates de procès ont été fixées pour chaque catégorie afin que chacune des demandes d'indemnisation appartenant à cette catégorie soit examinée l'une après l'autre au cours du même procès.

Procédure pénale

L'Agence pour l'environnement du Royaume-Uni a engagé des poursuites pénales contre deux défendeurs, à savoir l'autorité portuaire de Milford Haven 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. Il a en outre été avancé que l'autorité portuaire n'avait pas correctement réglementé la navigation ni fourni des services de pilotage convenables dans le 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'Agence pour l'environnement. L'autorité portuaire de Milford Haven a plaidé coupable sur le chef d'introduction de matières polluantes (pétrole brut et combustible de soute) dans des eaux réglementées, en contravention de la Water Resources Act 1991, la peine prévue étant deux ans de prison au plus ou une amende, ou les deux à la fois. L'autorité portuaire a plaidé non coupable sur tous les autres chefs d'accusation. Les moyens de défense invoqués ont tous été admis par l'Agence pour l'environnement. En conséquence, il n'a pas été nécessaire de mener la procédure à son terme. Le tribunal a condamné l'autorité portuaire à verser une amende de £4 millions et à assumer une partie des dépens, pour un montant de £825 000. Lorsqu'il a prononcé la sentence, le juge chargé de l'affaire a formulé un certain nombre d'observations très critiques à l'égard de l'autorité portuaire et de la manière dont celle-ci avait géré le port.

L'autorité portuaire de Milford Haven a fait appel. En mars 2000, la Cour d'appel a rendu son jugement; elle a soutenu que l'amende initiale était excessive, devait être réduite à £750 000 et acquittée en trois versements, à savoir les 1er juin, 1er septembre et 1er décembre 2000. L'autorité portuaire a également versé une somme de £825 000 au titre des dépens, comme le tribunal de première instance en avait décidé.

Action en recours

En octobre 1999, le Comité exécutif a examiné l'opportunité pour le Fonds de 1971 d'engager une action contre divers tiers dans le but de recouvrer les sommes versées par celui-ci à titre d'indemnisation à la suite du sinistre du *Sea Empress*.

Selon le conseil juridique donné au Fonds de 1971, une action en recours entreprise contre l'autorité portuaire pourrait reposer sur l'argument selon lequel, en sa qualité d'autorité portuaire et d'autorité responsable du pilotage, l'autorité portuaire 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). De l'avis des conseillers juridiques du Fonds de 1971, il y avait de bonnes possibilités d'établir que l'autorité portuaire 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 devrait tenter une action en recours à l'encontre de l'autorité portuaire. Le Fonds a l'intention de présenter le document relatif à la demande dans le cadre de l'action en recours devant le tribunal maritime en début d'année 2002.

13.10 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 Dr 2 241 millions (£4 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 Dr 4 054 millions (£7,3 millions) ont été notifiées au propriétaire du navire, à son assureur P & I (United Kingdom Mutual Steamship 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'élevait à Dr 1 130 millions (£2 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 également fait appel de la décision de l'administrateur; le montant des demandes contestées est de Dr 2 680 millions (£4,8 millions). Le tribunal est censé rendre sa décision en début d'année 2002.

Pour éviter que leurs droits ne soient frappés de prescription, le propriétaire du navire et le UK Club ont notifié au Fonds de 1971, en août 1999, 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 en vertu l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, d'un montant de Dr 556 millions (£998 000).

13.11 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 à une centaine de kilomètres au nord-est des îles Oki (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. 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.

L'opération d'enlèvement des hydrocarbures de la section avant s'est terminée 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 ont été enlevés du site.

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 du matériel. Ont participé aux opérations de récupération des hydrocarbures un nombre considérable de navires appartenant à l'Agence japonaise de la sécurité maritime (MSA) (maintenant Service des garde-côtes japonais), à la Force d'autodéfense japonaise et à des pêcheurs de la région, des navires appartenant aux gouvernements des préfectures ou affrétés par eux, des systèmes de récupération provenant de Singapour ainsi que des navires appartenant au Gouvernement russe.

Les opérations de nettoyage en mer et à terre ont produit une quantité de déchets mazoutés estimée à 40 000 tonnes. Ces déchets ont été transportés jusqu'à des installations d'évacuation dans tout le Japon.

Traitement des demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992, le propriétaire du navire et son assureur P&I, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd (le UK Club), ont ouvert ensemble un bureau des demandes d'indemnisation à Kobe. Durant la période où la plupart des évaluations des demandes ont été effectuées, ce bureau a employé vingt deux personnes. Leur nombre a été réduit à mesure que le volume de travail a diminué et, au 31 décembre 2001, le bureau employait quatre experts et cinq secrétaires. Ledit bureau doit fermer au début de 2002, après évaluation des demandes encore en souffrance.

Demandes d'indemnisation

Bilan général

Environ 458 demandes d'indemnisation, d'un montant total de ¥36 011 millions

(£189 millions), ont été présentées. De nouvelles demandes ont été frappées de prescription le 2 janvier 2000 ou peu après cette date.

La grande majorité des demandes ont été approuvées. Il reste toutefois un certain nombre de demandes qui n'ont pas encore été évaluées, notamment celles qui ont été formées par des organismes publics ou celles qui ont trait à la construction et au démantèlement de la voie d'accès.

Au 31 décembre 2001, les FIPOL avaient versé aux demandeurs une somme s'élevant au total à ¥16 845 millions (£91,5 millions). Le propriétaire du navire et le UK Club ont versé des indemnités pour un montant de US\$5 millions (£4 millions).

Le tableau ci-dessous présente l'état détaillé des demandes soumises ainsi que des montants approuvés.

Situation relative aux grands groupes de demandes

En 2001, de nouvelles demandes émanant du Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) ont été approuvées, pour ¥69 millions (£352 678).

Le JMDPC a soumis des demandes d'un montant total de ¥3 336 millions (£17,5 millions) au titre des coûts afférents à la voie d'accès. La majeure partie de ces coûts portait sur la construction et le démantèlement de la voie d'accès elle-même. Les demandes ont été examinées en fonction des critères de recevabilité établis par les Assemblées, à savoir le caractère raisonnable de l'opération de construction de la voie d'accès d'un point de vue technique objectif.

Concernant six demandes, d'un montant total de ¥181 millions (£950 000), soumises par des ministères et des administrations publiques, à savoir trois bureaux de construction portuaires de district et trois bureaux régionaux de construction, les Fonds ont offert des indemnités à hauteur de 80% des montants évalués. Les demandeurs n'ont cependant pas encore accepté les montants proposés.

La Force d'autodéfense a soumis des demandes se chiffrant à ¥663 millions (£3,5 millions). Les Fonds ont approuvé ces demandes pour une somme très légèrement inférieure à la somme demandée mais aucun accord de règlement n'a encore été conclu.

Des préfectures et municipalités ont présenté dix demandes au titre de leurs dépenses pour le ramassage et l'évacuation des hydrocarbures du littoral. Trois de ces demandes, d'un montant total de ¥2 342 millions (£12,2 millions), ont été approuvées pour ¥1 815 millions (£9,5 millions). Il reste une seule demande appartenant à cette catégorie, d'un montant de ¥226 millions (£1,2 million). L'évaluation de cette demande a été achevée mais le demandeur n'a pas encore accepté le montant proposé.

Dans le secteur de la pêche, la seule demande restante, formée par des associations de coopératives de pêche de Kyoto pour un montant de ¥772 millions (£4,3 millions), a été approuvée pour ¥288 millions (£1,5 million).

Sept compagnies d'électricité ont soumis des demandes au titre de leurs dépenses pour des

Catégorie des demandes	Demandes approuvées		Demandes en suspens devant les tribunaux	
	Montant réclamé (en milliers de yen)	Montant approuvé (en milliers de yen)	Montant réclamé (en milliers de yen)	Païements provisoires (en milliers de yen)
JMDPC	12 085 303	10 368 503	3 335 857	0
Administrations publiques			1 519 466	0
Gouvernements locaux	6 917 041	5 482 607	225 526	53 032
Propriétaire du navire/ UK Club et entreprises engagées par eux	1 129 322	734 195	0	0
Pêche	5 013 257	1 769 172	0	0
Tourisme	2 840 858	1 344 157	8 642	0
Autres	818 269	655 172	1 930 122	1 023 000
Total	28 804 050 (£147 millions)	20 353 806 (£104 millions)	7 019 613 (£37 millions)	1 076 032 (£6 millions)

opérations de nettoyage. En 2001, quatre de ces demandes, se chiffrant au total à ¥803 millions (£4,1 millions) ont été approuvées pour ¥643 millions (£3,4 millions). L'examen des deux demandes restantes, d'un montant total de ¥1 917 millions (£10,1 millions), a été achevé; les demandes devraient être approuvées début 2002.

Les 347 demandes émanant du secteur touristique ont toutes été évaluées; 283 d'entre elles ont été approuvées. Vingt-neuf demandes ont été frappées de prescription car les demandeurs n'ont pas intenté d'action en justice dans les délais prescrits. Trente-trois demandes ont été rejetées. Les Fonds ont été informés que quinze demandeurs avaient décidé de retirer leurs demandes rejetées. L'on s'attend à ce que d'autres demandeurs dont les demandes ont été rejetées fassent de même.

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 est partie 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. 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:

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

Les FIPOL ont estimé qu'il était évident que, du point de vue du droit des traités ainsi qu'en vertu de la législation japonaise d'application des Conventions de 1969/1971 et des Conventions de 1992, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne s'appliquait pas au sinistre du *Nakhodka*.

Niveau des paiements

Le montant total disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de ¥23 164 515 000 (£121 millions).

Le Comité exécutif du Fonds de 1971 et l'Assemblée du Fonds de 1992 ont initialement décidé que, puisque le montant total des demandes nées du sinistre du *Nakhodka* demeurait incertain, les paiements effectués par les deux organisations devraient se limiter à 60% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs, tels qu'évalués par les experts des FIPOL et du propriétaire du navire/UK Club.

Compte tenu de l'évolution du montant total des demandes, les organes directeurs des Fonds ont décidé à leurs sessions d'avril 2000 de porter le niveau des sommes à acquitter par les FIPOL de 60% à 70% du montant des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs.

Du fait de l'évolution de la situation, et comme l'y autorisaient les organes directeurs, l'Administrateur a décidé en janvier 2001 de porter le niveau des paiements de 70% à 80% du montant des dommages effectivement subis par chaque demandeur. À la suite de cette décision, le Fonds de 1992 a versé des sommes

	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	75 000 000
Montant total de l'indemnisation disponible	135 000 000



Nakhodka: nettoyage d'une plage

supplémentaires, de ¥1 970 millions (£12 millions), en février et mars 2001.

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 y est 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 du fait de la forte corrosion qui affaiblissait 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. Il est reconnu dans le rapport que les conditions météorologiques ambiantes au moment du sinistre étaient parmi les plus dures jamais enregistrées et que la répartition inhabituelle de la cargaison avait intensifié les sollicitations s'exerçant sur la coque du navire.

Il est dit dans le rapport russe que, techniquement, l'état de la coque au moment du sinistre était jugé satisfaisant. Il est indiqué 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 fortes. 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 et ont conclu que le *Nakhodka* était en très mauvais état. Il y avait selon eux des preuves d'une forte dégradation de la résistance de certains éléments de la coque. Par ailleurs les réparations avaient été insuffisantes. Ils ont précisé qu'il était clair que la résistance de la

coque s'était trouvée fortement réduite. D'après eux, bien que le chargement du navire n'ait pas été conforme aux instructions du manuel de chargement, ce qui renforçait la contrainte sur le navire, un navire correctement entretenu n'aurait pas été affecté. Ils ont estimé qu'il n'y avait 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 étayait 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 n'étaient pas, selon eux, exceptionnelles dans cette zone au mois de janvier. Les experts ont jugé également que le propriétaire du navire connaissait, ou du moins aurait dû connaître, l'état de la structure de la coque.

Examen par les Comités exécutifs de l'opportunité d'engager des actions en recours

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 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 d'exploitation de la flotte.

Les Comités exécutifs ont examiné en outre la question de savoir s'il y avait lieu d'engager une action en recouvrement contre le UK Club. La Convention de 1969 sur la responsabilité civile dispose que le propriétaire du navire est tenu de prendre une assurance pour couvrir le montant de limitation applicable au navire aux termes de la Convention, lequel montant, dans le cas du *Nakhodka*, s'élevait à 1 588 000 DTS (soit environ ¥229 millions ou £1,2 million). 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. Cependant, d'après les avis juridiques reçus par les FIPOL, la clause 'payer pour être payé' ne serait peut-être pas reconnue au Japon. Compte tenu de ces avis, les Comités exécutifs ont décidé que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 devraient 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 Comités ont décidé que la question de savoir si les Fonds de 1971 et de 1992 devaient ou non intenter 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. Compte tenu des avis formulés par les avocats et les experts engagés par les Fonds, l'Administrateur a décidé de ne pas intenter d'action en justice contre le chantier naval.

Actions en recours engagées par les FIPOL

En novembre et décembre 1999, les Fonds de 1971 et de 1992 ont engagé des actions 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 russe de navigation.

Le propriétaire du navire a informé les Fonds qu'il contestait les conclusions de ceux-ci concernant l'état du *Nakhodka*. Le Registre maritime russe de navigation a déclaré qu'il regrettait que les Comités exécutifs aient établi que le Registre 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.

Pour diligenter la procédure, le Gouvernement japonais a demandé, le 7 août 2001, au tribunal de district de Tokyo de transférer l'action du gouvernement contre Prisco et le UK Club au tribunal de district de Fukui. La première audience devant le tribunal de district de Tokyo s'est déroulée le 5 septembre 2001. Le tribunal a demandé aux parties de clarifier les points essentiels de l'espèce. Il a fait savoir que l'affaire serait transférée au tribunal de district de Fukai si les points essentiels de l'espèce étaient quasi-identiques aux affaires dont était saisi le tribunal de district de Fukui.

Prisco a nié sa responsabilité en vertu de la loi sur l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au motif que le sinistre était dû essentiellement à un phénomène naturel exceptionnel. Le UK Club a pris la même position que Prisco sur la question de la responsabilité. Par ailleurs, le Club a invoqué la clause relative à l'arbitrage du Règlement des Clubs, en vertu de laquelle les différends sont tranchés par arbitrage à Londres.

La première audience formelle devant le tribunal de district de Fukai a eu lieu le 19 septembre 2001. Le tribunal a invité les parties à s'efforcer de

conclure des règlements à l'amiable. Pour éviter tout chevauchement, le tribunal a recommandé que les Fonds retirent soit leurs demandes reconventionnelles contre Prisco et le UK Club, soit une partie des demandes initiales des Fonds contre Prisco et le UK Club. Comme les Fonds ont déjà présenté des pièces à l'appui de leurs demandes reconventionnelles, ils ne peuvent retirer celles-ci. Les Fonds ont donc accepté de retirer une partie de leurs demandes initiales. Les Fonds ont présenté des pièces au tribunal de district de Fukui, affirmant que le sinistre était imputable au fait que le *Nakhodka* n'était pas en état de naviguer, et que cette situation était due à la faute personnelle du propriétaire du navire.

Le Registre maritime russe a demandé au tribunal de se dessaisir de ces actions au motif que le Registre maritime russe jouit de l'immunité souveraine.

Des audiences ont lieu tous les mois devant le tribunal de district de Tokyo depuis septembre 2001. Du fait de ces audiences, il est peu probable que le tribunal de district de Tokyo transfère au tribunal de district de Fukai l'action du Gouvernement japonais contre Prisco et le UK Club. Pour cette raison, l'Administrateur a décidé en décembre 2001 d'intervenir dans la procédure du tribunal de district de Tokyo en vue de protéger les intérêts des FIPOL.

Actions en justice engagées par les demandeurs

Des préfectures, des pêcheurs appartenant à neuf associations préfectorales de coopératives de pêche, une exploitation piscicole, 318 demandeurs du secteur touristique, six entreprises de fabrication de dispersants d'hydrocarbures, sept compagnies d'électricité et trois autres demandeurs ont engagé auprès du tribunal de district de Fukui des actions en justice à l'encontre du propriétaire du navire, du UK Club et des FIPOL pour des demandes s'élevant au total à ¥11 267 millions (£59 millions).

Le Ministère de la justice japonais, agissant au nom de quatre ministères et administrations publiques, ainsi que le Centre japonais de prévention des catastrophes maritimes (JMDPC) ont engagé des actions auprès du tribunal de district de Tokyo à l'encontre du propriétaire du navire et du UK Club pour un montant de ¥9 042 millions (£47 millions). Ces actions ont été notifiées aux FIPOL.

Actions en justice engagées par le propriétaire du navire et le UK Club

Le propriétaire du navire et le UK Club ont intenté des actions en justice auprès du tribunal de district de Tokyo contre les Fonds de 1971 et de 1992 pour un montant de ¥537 millions (£2,8 millions) concernant leurs droits de subrogation relatifs aux paiements qu'ils ont effectués.

Les FIPOL ont également présenté leur défense dans le cadre des actions engagées contre eux par le propriétaire du navire et le UK Club. Les Fonds ont soutenu que ces actions devaient être rejetées au motif que le propriétaire du navire ne devrait pas être autorisé à limiter sa responsabilité étant donné que le sinistre provenait d'une faute personnelle de sa part et, qu'en tout état de cause, le propriétaire du navire n'avait pas entamé de procédure en limitation.

Demandes relatives à la construction et au démantèlement d'une voie d'accès

Comme indiqué plus haut, la section avant du *Nakhodka*, qui contenait peut-être jusqu'à 2 800 tonnes d'hydrocarbures avant de se retourner, s'est échouée sur des rochers à environ 200 mètres du rivage. Une entreprise japonaise d'assistance a été engagée par le propriétaire du navire pour enlever les hydrocarbures qui restaient dans la section avant, mais les opérations ont été entravées par une houle très forte et des conditions météorologiques défavorables. Les autorités japonaises se sont chargées des opérations, en recourant aux services de deux entreprises d'assistance. Quelque 2 830 m³ de mélange d'eau et d'hydrocarbures ont ainsi été extraits au cours de ces opérations.

En raison des préoccupations dues aux conditions météorologiques défavorables risquant de faire échouer les opérations en mer, les autorités japonaises ont ordonné la construction d'une voie d'accès temporaire menant à la section avant qui s'était retournée. Cette voie d'accès devait permettre aux camions-citernes de s'approcher suffisamment près de l'épave, facilitant ainsi l'enlèvement des hydrocarbures.

La voie d'accès était longue de 175 mètres. Une grande grue a été montée à son extrémité située du côté du large, et dotée d'un bras suffisamment long pour atteindre la section avant. En dépit des conditions dominantes, les opérations effectuées sur l'eau ont réussi, et seuls les derniers 380 m³ du

mélange d'eau et d'hydrocarbures ont été extraits par le biais de la voie d'accès. Celle-ci a ensuite été démontée et les matériaux de construction ont été enlevés du site.

Le JMDPC a soumis des demandes d'un montant total de ¥3 336 millions (£17,5 millions) au titre des coûts afférents à la voie d'accès. La majeure partie de ces coûts portaient sur la construction et le démantèlement de la voie d'accès elle-même. Les demandes ont été examinées en fonction des critères de recevabilité établis par les Assemblées, à savoir le caractère raisonnable de l'opération de construction de la voie d'accès d'un point de vue technique objectif.

Aux sessions des organes directeurs tenues en juin 2001, la délégation japonaise a fait savoir que les FIPOL, l'assureur du propriétaire du navire et le Gouvernement japonais étaient en train d'examiner les demandes relatives à la voie d'accès. Elle a rappelé que si le Service des garde-côtes japonais avait pris la décision de construire la voie d'accès, c'était à cause de la médiocrité et de l'imprévisibilité des conditions météorologiques l'hiver en mer du Japon et des autres difficultés rencontrées alors.

Plusieurs délégations ont estimé que l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL devaient s'efforcer de régler ces demandes, et ont souligné qu'il importait que les FIPOL demeurent objectifs quant à ce type de demandes. Quelques délégations ont en outre fait valoir que le montant élevé de ces demandes ne devrait pas influencer sur la manière dont elles étaient traitées par les FIPOL, bien que, s'agissant de l'évaluation de demandes de cette ampleur, ceux-ci aient à faire preuve d'une grande prudence. Plusieurs délégations ont pensé que les FIPOL ne devaient pas juger déraisonnable a posteriori la construction de la voie d'accès, car cela découragerait les autorités nationales de prendre des mesures de sauvegarde novatrices à l'avenir.

Des réunions ont eu lieu en septembre et octobre 2001 entre, d'une part, le Gouvernement japonais, et d'autre part, les FIPOL et le UK Club. Y ont été examinés en détail les aspects techniques des demandes au titre de la voie d'accès. La question de savoir si les demandes répondaient aux critères de recevabilité arrêtés par les organes directeurs des FIPOL y a également été examinée. Le dialogue a porté ses fruits, et de nouvelles rencontres vont avoir lieu.

Possibilité de règlement global

À leurs sessions de juin 2001, les organes directeurs ont chargé l'Administrateur de poursuivre le dialogue avec le Gouvernement japonais, le propriétaire du navire et le UK Club sur les demandes en souffrance et les questions non résolues, et d'envisager les possibilités de parvenir à un règlement global de toutes les questions en suspens. La délégation japonaise a déclaré que si ces questions pouvaient être réglées de manière à satisfaire toutes les parties concernées, un règlement global pourrait intervenir assez rapidement.

À leurs sessions d'octobre 2001, les organes directeurs ont de nouveau abordé la question d'un règlement global. Ils ont relevé que le UK Club et les FIPOL s'étaient entretenus de la possibilité de parvenir à une solution globale et que le dialogue allait se poursuivre. Il a été noté en outre que l'Administrateur et le UK Club s'accordaient à penser que l'objectif d'un règlement global devait viser à ce que toutes les demandes recevables soient honorées intégralement, à ce que les FIPOL recouvrent un montant raisonnable des indemnités versées par eux et à ce que tout litige cesse.

Plusieurs délégations se sont dites favorables à l'idée d'une solution globale et ont souligné qu'il fallait faire preuve de souplesse et de pragmatisme et agir en toute transparence. Ces délégations ont convenu qu'il était prématuré de permettre à l'Administrateur de conclure un accord en ce sens ou aux organes directeurs de se prononcer sur les montants des règlements.

L'Administrateur a été chargé de poursuivre l'examen des moyens de parvenir au règlement de toutes les questions en suspens, y compris celles ayant trait aux diverses actions en recours.

13.12 NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 février 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb), qui transportait quelque 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué alors qu'il empruntait le chenal de Maracaibo dans le golfe du Venezuela. Les autorités vénézuéliennes ont soutenu que l'échouement avait eu lieu à l'extérieur du chenal proprement dit. Trois citernes à cargaison ont été endommagées et l'on estime à 3 600 tonnes la quantité de brut déversé.

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 Petroleos de Venezuela SA - PDVSA) ont organisé le nettoyage. Vers la fin de 1997, Lagoven et Maraven ont fusionné avec leur société mère, PDVSA.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2001, 214 demandes d'indemnisation d'un montant total de Bs15 000 millions (£14 millions) et US\$25 millions (£17 millions) avaient été présentées à l'assureur du propriétaire du navire, Assuranceforeningen Gard (Gard Club), et au Fonds de 1971. Ces demandes portent sur le coût des opérations de nettoyage, l'évacuation du sable mazouté, les dommages matériels (causés à des filets, des embarcations et des moteurs hors-bord), les pertes subies par les pêcheurs, les transporteurs de poisson, les entreprises de transformation des crevettes et le secteur du tourisme. Des demandes ont été approuvées pour un montant total de Bs3 751 millions (£3,6 millions) plus US\$16 millions (£10,7 millions). Le Gard Club a versé une somme de Bs1 261 millions (£1,8 million) plus US\$4 millions (£2,7 millions). Le Fonds de 1971 a versé US\$2,4 millions (£1,6 million) aux pêcheurs et aux entreprises de transformation du poisson.

Les demandes nées du sinistre du *Nissos Amorgos* ont été frappées de prescription le 28 février 2000 ou peu de temps après cette date.

Procédures judiciaires

Le sinistre a donné lieu à l'engagement de procédures judiciaires devant le tribunal pénal de Cabimas, les tribunaux civils de Caracas et de Maracaibo, la cour d'appel de Maracaibo et devant la Cour suprême.

Procédures pénales

Le tribunal pénal de Cabimas a mené une enquête sur la cause du sinistre afin de déterminer si quiconque pouvait être déclaré pénalement responsable du sinistre. À la suite de cette enquête, une action au pénal a été engagée à l'encontre du capitaine du navire. Dans l'argumentation qu'il a présentée devant le tribunal pénal de Cabimas, le capitaine a soutenu que le dommage provenait en grande partie d'une négligence de la République du Venezuela.

Le Fonds de 1971 a présenté devant le tribunal des argumentations selon lesquelles le dommage était dû principalement à une négligence imputable à la République du Venezuela.

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

Le Fonds de 1971 a présenté devant la Cour d'appel une argumentation selon laquelle les preuves fournies n'avaient pas été suffisamment examinées par le tribunal.

Dans une décision rendue en septembre 2000, la Cour d'appel a décidé de ne pas considérer l'appel, et d'ordonner au tribunal pénal de Cabimas d'adresser le dossier à la Cour suprême du fait que celle-ci examinait une demande d' 'avocamiento' (voir ci-dessous). La décision de la Cour d'appel semble laisser entendre que le jugement du tribunal pénal de Cabimas serait nul et non avenue.

Procédure civile

Après que les demandes présentées par six entreprises de transformation de crevettes et 2 000 pêcheurs eurent été retirées en décembre 2000, un certain nombre de demandes d'indemnisation ont été retirées des procédures judiciaires. La situation actuelle relative aux procédures civiles intentées devant différents tribunaux du Venezuela est la suivante.

République du Venezuela

La République du Venezuela a présenté devant le tribunal pénal de Cabimas une demande d'indemnisation d'un montant de US\$60 millions (£41,2 millions) au titre des dommages par pollution à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club. La demande est fondée sur une lettre du Ministère vénézuélien de l'environnement et des ressources naturelles renouvelables, qui exposait en détail le montant des indemnités qu'il faudrait prétendument verser à la République du Venezuela au titre de la pollution par les hydrocarbures. Les dommages pour lesquels il est demandé réparation sont les dommages causés aux communautés de palourdes vivant dans la zone intertidale touchée par les déversements, le coût de la restauration de la qualité de l'eau à proximité des côtes touchées, le coût de remplacement du sable enlevé de la plage lors des

opérations de nettoyage et 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 composant la demande de la République du Venezuela, qui a été rédigé par des experts nommés par eux. De l'avis de ces experts, la demande d'indemnisation est sans fondement.

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

La République du Venezuela a également présenté une demande à l'encontre du propriétaire du navire, du capitaine du *Nissos Amorgos* et du Gard Club devant le tribunal civil de Caracas pour un montant estimatif de US\$20 millions (£13,7 millions), porté par la suite à US\$60 millions (£41,2 millions). Il ressort que cette demande porte sur les quatre mêmes catégories de dommages que la demande déposée au tribunal pénal de Cabimas.

ICLAM

En mars 1998, la République du Venezuela a présenté au nom de l'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM) une demande auprès du tribunal pénal de Cabimas au titre du coût de la surveillance des opérations de nettoyage qui comprenait un prélèvement d'échantillons et une analyse de l'eau, des sédiments et de la faune et de la flore marines. La même demande a aussi été présentée auprès du tribunal civil de Maracaibo.

En février 1999, le Comité exécutif a estimé que les travaux de l'ICLAM constituaient une part importante de mesures de sauvegarde prudentes et raisonnables et que la demande, estimée à Bs61,1 millions (£56 000) par les experts engagés par le Gard Club et le Fonds de 1971, était donc recevable. En septembre 1999, le Fonds de 1971 a versé à l'ICLAM une somme de Bs15 268 867 (£16 000), soit 25% du montant approuvé. Le Fonds de 1971 a offert de faire un nouveau

versement à l'ICLAM à la suite du relèvement à 40% du niveau des paiements, dont il est question plus bas. L'ICLAM examine actuellement cette offre.

Entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés

Deux entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés ont présenté une demande d'un montant de US\$20 millions (£13,7 millions) devant la Cour suprême contre le Fonds de 1971 et, subsidiairement, contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC). La demande porte notamment sur le manque à gagner sur les marchés nationaux et à l'exportation. Aucun élément de preuve n'a été présenté à l'appui de cette demande. La Cour suprême agirait, dans ce cas, comme tribunal de première et de dernière instance.

En avril 2001, une troisième entreprise de transformation du poisson et de coquillages et crustacés a présenté une demande, d'un montant de US\$10 millions (£6,8 millions), devant la Cour suprême en demandant à être autorisée à s'associer en tant que tiers à la procédure intentée par les deux premières entreprises de transformation devant la Cour suprême.

FETRAPESCA

En novembre 2000, le syndicat des pêcheurs, FETRAPESCA, a retiré les demandes d'indemnisation qu'il avait déposées auprès des tribunaux de Cabimas et de Caracas. Quatre experts engagés par le tribunal civil de Caracas à la demande de FETRAPESCA ont fait opposition au retrait de la procédure en faisant valoir que leurs honoraires et frais n'avaient pas été réglés. Ces experts ont également présenté une demande en tant que tiers dans laquelle ils invitent la Cour suprême à décider que le Fonds de 1971 devrait régler leurs honoraires et dépenses, qui s'élèvent à Bs100 millions (£91 000).

Anciens avocats de la République du Venezuela

Trois avocats précédemment engagés par la République du Venezuela pour présenter sa demande d'indemnisation auprès du tribunal civil de Caracas ont intenté une action devant la Cour suprême contre la République du Venezuela pour obtenir le règlement de leurs honoraires, qui s'élèvent à Bs440 millions (£400 000). Les pouvoirs concédés à ces trois avocats par la République du Venezuela ont été annulés le 9 juin 1997. Dans

leurs plaidoiries, les anciens avocats de la République du Venezuela ont indiqué que la Cour suprême ne devrait pas accepter le retrait de la demande déposée par la République du Venezuela tant que leurs honoraires et frais n'auraient pas été acquittés par les demandeurs et les défendeurs de cette demande d'indemnisation. Il convient de noter que la demande d'indemnisation formée par la République du Venezuela l'était notamment contre le Fonds de 1971.

PDVSA

La Compagnie pétrolière nationale Petroleos de Venezuela SA (PDVSA) a présenté une demande d'indemnisation de Bs3 814 millions (£3,5 millions) auprès du tribunal civil de Maracaibo pour recouvrer les frais encourus lors des opérations de nettoyage et de l'évacuation du sable mazouté au-delà des montants déjà convenus par l'intermédiaire de l'Agence des demandes d'indemnisation à Maracaibo. Le montant total de la partie de la demande au titre des frais relatifs aux opérations de nettoyage a été établi à US\$7,1 millions (£4,9 millions) et, concernant la partie de la demande au titre de l'évacuation du sable mazouté, à US\$1,3 million (£893 000). Cette action en justice devrait être retirée de la procédure sous peu.

Propriétaire du navire et Gard Club

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 auprès du tribunal pénal concernant deux demandes d'indemnisation. La première demande, d'un montant de Bs1 219 millions (£1,1 million) est présentée par subrogation des droits des demandeurs auxquels le propriétaire du navire et le Club ont versé des indemnités. La deuxième demande s'élève soit à Bs3 473 millions (£3,2 millions), visant alors au recouvrement des sommes versées du fait du sinistre dans l'hypothèse où le propriétaire du navire serait totalement exonéré de sa responsabilité en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, soit à Bs862 millions (£782 000) pour une prise en charge financière au titre de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Cour suprême: demande d' 'avocamiento'

En vertu du droit vénézuélien, et dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut avoir compétence ('avocamiento') et se prononcer quant au fond. Ces circonstances exceptionnelles sont définies comme étant des

circonstances touchant 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. Lorsqu'il est fait droit à la demande d' 'avocamiento', la Cour suprême agit comme un tribunal de première instance et son jugement est sans appel.

En mai 1999, deux demandes indépendantes d' 'avocamiento' ont été déposées par deux entreprises de transformation du poisson et par FETRAPESCA devant la Cour suprême. Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait opposition à ces deux demandes. Le Fonds de 1971 s'est lui aussi opposé à ces demandes, faisant valoir que les circonstances sur lesquelles ces demandes reposaient n'étaient pas exceptionnelles et que les demandes ne concernaient 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 rétablir l'ordre dans la procédure judiciaire. Le Fonds de 1971 faisait en outre valoir que les demandeurs disposaient des moyens juridiques habituels et n'avaient nullement été victimes d'un 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.

En juillet 1999, la Cour suprême a rejeté l'une des demandes d' 'avocamiento', celle déposée par les deux entreprises de transformation du poisson.

Concernant l'autre demande d' 'avocamiento' déposée par FETRAPESCA, la Cour suprême a ordonné en février 2000 au tribunal pénal de Cabimas et au tribunal civil de Caracas de lui envoyer l'ensemble du dossier.

Étant donné que la procédure d' 'avocamiento' se fait en deux temps, à savoir la remise du dossier du tribunal à la Cour suprême, puis la décision d'accorder ou non l' 'avocamiento', le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont demandé à la Cour suprême d'indiquer clairement si elle avait ou non accordé l' 'avocamiento' pour la demande de FETRAPESCA.

Dans un jugement du 29 février 2000, la Cour suprême a déclaré que, dans un précédent

jugement, la Cour avait considéré la demande de FETRAPESCA comme étant recevable uniquement d'un point de vue procédural, et que la décision concernant l' 'avocamiento' proprement dit serait prise une fois le dossier des tribunaux examiné. La Cour ne s'est pas prononcée à cet égard.

Le 30 novembre 2000, FETRAPESCA a retiré la demande d' 'avocamiento' qu'elle avait déposée auprès de la Cour suprême.

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. En mars 2001, le Conseil d'administration a relevé le niveau des paiements, le portant à 40%. Il a également autorisé l'Administrateur à le porter à 70% dès que le total des risques encourus par le Fonds au titre du sinistre serait inférieur à US\$100 millions. Le Conseil a en outre autorisé l'Administrateur à augmenter le niveau des paiements de manière à ce qu'il se situe entre 40% et 70% dans le cas et pour autant que les actions en justice retirées des tribunaux le permettraient. Cependant, la situation n'a pas suffisamment évolué pour que l'Administrateur puisse relever le niveau des paiements.

Cause du sinistre et questions connexes

Comme cela est mentionné plus haut, le tribunal pénal de Cabimas mène une enquête sur la cause du sinistre. Il doit déterminer si une personne quelconque peut être déclarée responsable, au pénal, du sinistre.

Le propriétaire du navire et le Gard Club sont d'avis que le sinistre et la pollution qui en a résulté ont été causés par l'état du chenal de Maracaibo que le manque d'entretien rendait dangereux, que les autorités vénézuéliennes étaient au courant de cet état de fait, mais que l'ampleur du danger 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 provoqués par l'impact avec un objet métallique tranchant.

Le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait savoir au Fonds de 1971 qu'ils pensaient être en droit d'invoquer l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et 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.

De leur point de vue, la question de l'exonération en vertu de l'article III.2c) ne devrait, en principe, pas toucher 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 du navire et le Gard Club sont donc convenus de verser 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. Cependant, le propriétaire du navire et le Gard Club 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'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC).

L'Administrateur, avec le concours des juristes du Fonds de 1971 et de ses experts techniques, 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'INC, organisme national chargé de l'entretien du chenal, et/ou du capitaine du port (relevant 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. Toutefois, l'Administrateur n'était pas convaincu, compte tenu des éléments de preuve qui avaient été communiqués au Fonds de 1971 jusqu'ici, que les dommages résultaient en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable de l'INC et il estimait, pour cette raison, que le propriétaire du navire pourrait ne pas être totalement exonéré de sa responsabilité pour ce sinistre en vertu de l'article III.2c) de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

En octobre 1999, le Comité exécutif a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête portant sur ces questions et de la mener 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 soumise par le Gouvernement vénézuélien, si cela était nécessaire, afin de protéger les intérêts du Fonds de 1971.

À la session du Conseil d'administration tenue en juin 2001, la délégation vénézuélienne a déclaré qu'après le sinistre du *Nissos Amorgos*, l'INC avait mené à bien une étude sur le chenal indiquant que les conditions y étaient favorables à la navigation. Il a été mentionné que la République vénézuélienne avait également procédé à une enquête sur les circonstances du sinistre, dont les résultats confirmaient les conclusions de l'étude effectuée par l'INC, selon laquelle le chenal était en parfait état de navigabilité. La délégation a déclaré que l'INC mettrait à la disposition du Fonds de 1971 la documentation technique sur l'état du chenal qui avait été présentée à la Cour suprême, pour permettre au Fonds de prendre une décision fondée sur les faits de l'espèce.

En septembre 2001, l'INC a présenté au Fonds de 1971 une importante documentation technique sur l'état de navigabilité du chenal, laquelle documentation est en cours d'examen par le Fonds de 1971.

À la session du Conseil d'administration tenue en octobre 2001, la délégation du Venezuela a fait savoir que la République du Venezuela avait présenté au propriétaire du navire et au Gard Club plusieurs propositions visant à parvenir à un accord et à pouvoir retirer de la procédure judiciaire la demande d'indemnisation formée par la

République du Venezuela auprès du tribunal civil de Caracas, de façon à permettre de relever le niveau des paiements. La délégation du Venezuela a indiqué que les experts techniques de l'INC avaient participé aux négociations en vue de fournir des conseils sur le dragage et autres questions connexes. Elle a ajouté que plus de 150 000 navires-citernes avaient emprunté le chenal de Maracaibo sans le moindre problème depuis sa construction en 1948, et que le *Nissos Amorgos* s'était échoué à l'extérieur du chenal.

Le Gard Club a indiqué que la question de l'enquête sur les causes du sinistre et celle du retrait de l'une des demandes émanant de la République du Venezuela étaient liées. Le Gard Club s'est reporté au fait que le Gouvernement du Venezuela avait soutenu avec insistance que l'une des conditions du retrait de la double demande de celui-ci était que le propriétaire du navire et le Gard Club renoncent à toute demande contre la République du Venezuela au titre de ce sinistre. Il a indiqué également que le propriétaire du navire et le Club estimaient que, sur la base des éléments de preuve qu'ils avaient examinés jusqu'alors, leur action récursoire était légitime et que tous les droits éventuels de recours devaient être préservés. Il a de plus été déclaré que le propriétaire du navire et le Gard Club soutenaient pleinement l'objectif visant à supprimer toutes les actions en justice faisant

double emploi, et ce dans le but de relever le niveau des paiements de ceux dont les demandes étaient légitimes, et qu'ils étaient disposés à souscrire à tout document officiel susceptible d'être raisonnablement requis pour permettre au Gouvernement de mener à bien le retrait de l'une de ses actions faisant double emploi.

Récapitulatif des demandes en attente devant les tribunaux vénézuéliens

Après le retrait d'un certain nombre d'actions en justice, les demandes suivantes sont en attente devant les tribunaux:

- a) République du Venezuela;
 - i) devant le Tribunal pénal de Cabimas pour un montant de US\$60 millions (£41,2 millions);
 - ii) devant le Tribunal civil de Caracas pour le même montant;
- b) trois entreprises de transformation du poisson et de coquillages et crustacés devant la Cour suprême pour US\$30 millions (£20,6 millions);
- c) quatre experts engagés par FETRAPESCA auprès de la Cour suprême pour des honoraires de Bs100 millions (£91 000);
- d) trois avocats contre la République du Venezuela pour des honoraires de Bs440 millions (£400 000);



Nissos Amorgos: récupération des hydrocarbures enfouis près des côtes

- e) PDVSA (Petroleos de Venezuela) devant le Tribunal civil de Maracaibo pour un montant de Bs3 314 millions (£3 millions);
- f) ICLAM;
 - i) devant le Tribunal pénal de Cabimas pour un montant de Bs57,7 millions (£52 000);
 - ii) devant le Tribunal civil de Maracaibo pour le même montant;
- g) le propriétaire du navire et le Gard Club pour un montant de Bs1 219 millions (£1,1 million) et de Bs3 473 millions (£3,2 millions).

13.13 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

Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures de l'*Osung N°3* ont été menées entre le 2 septembre et le 9 novembre 1998 en vertu d'un contrat conclu entre la Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC) et une société néerlandaise d'assistance. Il a été estimé que les citernes de l'épave renfermaient quelque 1 400 tonnes d'hydrocarbures, mais seulement 27 m³ d'hydrocarbures ont été récupérés.

Demandes d'indemnisation

La KMPRC a soumis des demandes d'indemnisation au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures. Ces demandes ont été approuvées pour un montant total de Won 6 739 millions (£3,2 millions) et acquittées intégralement par le Fonds de 1971.

En ce qui concerne la République de Corée, des demandes d'indemnisation ont été présentées par la police maritime coréenne, des autorités locales, l'affréteur de l'*Osung N°3* et plusieurs entrepreneurs

ayant participé aux opérations de nettoyage et à l'inspection du navire naufragé, et par deux associations de coopératives de pêche pour manque à gagner. Des demandes d'un montant total de Won 1 219 millions (£645 000) ont été approuvées pour Won 935 millions (£597 000).

Sept demandes, d'un montant total de ¥732 millions (£4,3 millions), ont été présentées au titre des opérations de nettoyage effectuées au Japon. Six d'entre elles, s'élevant à ¥681 millions (£4 millions), ont été approuvées pour ¥609 millions (£3,6 millions).

La demande restante, d'un montant de ¥51 millions (£300 000), a été soumise par la Force d'autodéfense japonaise (JSDF). Le Fonds de 1971 a évalué cette demande à ¥47,5 millions (£280 000). Le Fonds de 1971 a rejeté certaines rubriques étant donné qu'il avait jugé qu'il n'était pas raisonnable que la JSDF effectue des opérations systématiques de reconnaissance aérienne des hydrocarbures sur le littoral. Le Fonds a estimé également qu'il n'avait pas été nécessaire pour la Force d'autodéfense maritime d'utiliser des navires pour détecter la présence d'hydrocarbures à la surface de la mer puisque l'Agence de sécurité maritime avait effectué des opérations de reconnaissance aérienne.

La JSDF a engagé une action en justice contre le Fonds de 1971. En décembre 2000, le tribunal, estimant que la surveillance aérienne effectuée par la Force d'autodéfense japonaise était raisonnable, étant donné qu'elle permettait à celle-ci de mener des opérations de nettoyage rapides et efficaces, a rendu un jugement acceptant la demande de la JSDF. Le Fonds de 1971 a décidé de ne pas faire appel du jugement puisqu'il était peu probable qu'une Cour d'appel rejette l'évaluation des faits par le tribunal de première instance, et compte tenu du montant peu élevé en jeu. Le montant accordé par le tribunal a été versé à la Force d'autodéfense japonaise au début de 2001.

Une demande d'un montant de ¥282 millions (£1,7 million) a été présentée par une association japonaise de coopératives de pêche au titre du manque à gagner imputable au déversement d'hydrocarbures. Cette demande a fait l'objet d'un accord pour ¥182 millions (£1,2 million).

Procédure en limitation

L'*Osung N°3* n'était pas inscrit auprès d'un Club P & I, mais il avait souscrit une assurance

responsabilité jusqu'à concurrence de US\$1 million (£670 000) par sinistre.

En février 2001, le propriétaire du navire a constitué le fonds de limitation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, en déposant au tribunal compétent la somme de Won 153 millions (£87 000).

En novembre 2001, le Fonds de 1971 a versé à l'assureur responsabilité du propriétaire la somme de Won 38 millions (£20 500) à titre de prise en charge financière, en application de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

13.14 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 lourd 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. Le nettoyage des plages a été organisé par les autorités locales. La baignade et les sports nautiques ont été interdits pendant quelque 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.

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 (£4,5 millions).

Une demande présentée par le Gouvernement français au titre des opérations de nettoyage a été approuvée pour un montant de FF1 356 075 (£127 000), en juillet 2000. D'autres demandes, au titre des opérations de nettoyage, des dommages matériels et du manque à gagner dans le secteur de la pêche, ont fait l'objet d'un accord pour un montant total FF14,9 millions (£1,4 million).

Des actions en justice ont été engagées à l'encontre du propriétaire du navire, de son assureur P & I et du Fonds de 1971 concernant les demandes au titre des frais de nettoyage encourus par les autorités régionales et locales, de dommages matériels et du manque à gagner subi dans le secteur de la pêche pour un montant total de FF9 millions (£840 000).

Les demandes ont été frappées de prescription le 7 août 2000 ou peu de temps après cette date.

Il est presque certain que toutes les demandes seront réglées pour un montant inférieur au montant de limitation applicable au *Katja* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Il est donc fort peu probable que le Fonds de 1971 soit amené à effectuer des paiements au titre de ce sinistre.

13.15 EVOIKOS

(Singapour, 15 octobre 1997)

Le sinistre

Le navire-citerne chypriote *Evoikos* (80 823 tjb) a abordé le navire-citerne thaïlandais *Orapin Global* (138 037 tjb) alors qu'il empruntait le détroit de Singapour. Trois citernes de cargaison de l'*Evoikos*, lequel transportait environ 130 000 tonnes de fuel-oil lourd, ont subi des dommages et quelque 29 000 tonnes de combustible se sont déversées. L'*Orapin Global*, qui effectuait un voyage sur ballast, n'a rien déversé.

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 aux Conventions de 1969 et de 1971, mais pas aux Protocoles de 1992 s'y rapportant.

Impact du déversement

Dans un premier temps, le déversement a touché les eaux de Singapour et quelques îles situées au sud

de Singapour mais, par la suite, des nappes d'hydrocarbures ont dérivé et atteint les eaux malaisiennes et indonésiennes du détroit de Malacca. En décembre 1997, elles ont souillé par endroits la côte malaisienne de la province de Selangor sur 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, au début, essentiellement consisté à diffuser des produits dispersants en mer, puis ont porté sur la maîtrise et la récupération des hydrocarbures flottants. On a déployé du matériel de nettoyage appartenant à l'entreprise East Asia Response Ltd (EARL) et à la Petroleum Association of Japan (PAJ), ainsi qu'à l'industrie locale et à des entreprises commerciales spécialisées dans l'intervention.

Malaisie

Le Ministère malaisien de la marine a entrepris des opérations de surveillance aérienne et maritime et a placé du matériel en état d'alerte afin de pouvoir prendre des mesures de sauvegarde, destinées à protéger les ressources fragiles, si nécessaire. Les opérations de nettoyage ont été menées par le Ministère malaisien de l'environnement avec le soutien du Ministère de la marine. Les autorités locales de la province de Selangor ont organisé l'enlèvement manuel des hydrocarbures et des débris souillés des côtes sablonneuses. On a laissé les zones de mangrove se régénérer naturellement.

De nombreuses installations piscicoles sont installées le long de la côte malaisienne, et des mesures ont été prises pour protéger celles d'entre elles qui étaient menacées par les hydrocarbures. Pour protéger leurs viviers contre les hydrocarbures en suspension, les pisciculteurs ont été encouragés à les entourer de barrages, en employant des matériaux disponibles localement. Seules de minuscules quantités d'hydrocarbures ont touché les exploitations piscicoles de certaines zones.

Quelques pêcheurs ont vu leurs embarcations, filets et cordages souillés.

Indonésie

On ne dispose que de très peu de renseignements sur les opérations de nettoyage en Indonésie. Toutefois, des mangroves et certaines côtes auraient été souillées.

Demandes d'indemnisation

Singapour

Des demandes au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde ont été présentées par des organismes publics singapouriens, pour un montant total de S\$4,5 millions (£1,7 million) mais ce chiffre a ensuite été ramené à S\$3,1 millions (£1,2 million). Les entreprises engagées par la MPA ont présenté des demandes s'élevant à S\$12,8 millions (£4,8 millions). L'assureur du propriétaire du navire, la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association Ltd (UK Club), a fait un paiement provisoire aux autorités singapouriennes, d'un montant de S\$500 000 (£190 000). Le UK Club a informé le Fonds de 1971 que ces demandes seraient approuvées sous peu.

Le UK Club a approuvé les demandes présentées par les entreprises de nettoyage engagées par le Club au nom du propriétaire du navire, pour un montant d'environ S\$4 millions (£1,5 million).

Le UK Club a reçu une demande d'indemnisation de la part d'une autre entreprise, pour un montant de US\$5,3 millions (£3,6 millions), au titre des opérations de nettoyage.

Les demandes d'indemnisation au titre de dommages à des biens s'élèvent à S\$1,8 million (£670 000). Au nombre de celles-ci figurent des demandes relatives au nettoyage de coques souillées par les hydrocarbures s'écoulant de l'*Evoikos*. Deux entreprises de mise en valeur d'une île ont présenté des demandes se chiffrant à S\$948 000 (£353 000) au titre d'opérations de nettoyage de l'île. Trois demandes relatives au nettoyage des coques de navires ont été approuvées et acquittées par le UK Club, pour un montant de US\$67 000 (£47 800).

Le propriétaire du navire et le UK Club ont indiqué qu'ils allaient peut-être faire valoir que les opérations menées dans les eaux de Singapour (ou du moins dans une partie de celles-ci) avaient été entreprises dans le but de prévenir ou de limiter les dommages de pollution causés en Malaisie ou en Indonésie, et que les coûts y relatifs ouvriraient donc droit à indemnisation en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds. En outre, des demandes au titre des opérations d'assistance risquaient d'être soumises en vertu non seulement de l'article 13 de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, mais encore de l'article 14 de cette Convention. Le Comité

exécutif a estimé qu'il était trop tôt pour que le Fonds se prononce sur ces questions.

Malaisie

Les demandes au titre du nettoyage se chiffraient au total à RM 1,7 million (£306 000). Le UK Club a conclu des accords de règlement pour RM 1,4 million (£251 000). Des demandes au titre de la pêche, d'un montant de RM 1,8 million (£318 000), ont été approuvées pour RM 1,2 million (£207 000). Aucune autre demande n'a été déposée en Malaisie.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont entamé une procédure contre le Fonds de 1971 en octobre 2000 en Malaisie. Cette action en justice a été suspendue en juillet 2001, par consentement mutuel.

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 (£2,3 millions). Cette demande, mal étayée, a trait à la contamination de mangroves (US\$2 millions) et de sable (US\$1,2 million), au manque à gagner subi par des pêcheurs (US\$11 000) et au coût des opérations de nettoyage (US\$152 000). L'assureur a invité les autorités indonésiennes à fournir des justificatifs supplémentaires. Cette demande a été présentée dans le cadre de la procédure en limitation à Singapour.

Étant donné le peu d'information dont on dispose sur la demande des autorités indonésiennes, le Fonds de 1971 n'a pas pu se prononcer sur la recevabilité de la demande. Cependant, de l'avis du Fonds, il semble que les montants demandés au titre de la contamination des mangroves et du sable sont basés sur des calculs abstraits; ces demandes sont donc irrecevables.

Le propriétaire du navire et le UK Club ont entamé en Indonésie une action contre le Fonds de 1971, demandant l'un et l'autre £50 000 au Fonds. En décembre 2001, le propriétaire du navire et le UK Club ont demandé au tribunal d'abandonner la procédure en Indonésie. Le 4 décembre 2001, le tribunal a décidé que la procédure devait être abandonnée.

En octobre 2000, le propriétaire du navire et le UK Club ont engagé à Londres une action contre le Fonds de 1971 afin d'empêcher que les demandes contre le Fonds de 1971 ne soient frappées de prescription. De l'avis du Fonds, cette action ne s'imposait pas vraiment étant donné que des actions avaient été entamées en Malaisie.

Procédure en limitation

Le propriétaire du navire a entamé la 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 (£7,7 millions).

Paiements effectués par le Fonds de 1971

Compte tenu de l'incertitude qui entoure le montant total des demandes, le Conseil d'administration a confirmé, en octobre 2001, les décisions qu'il avait prises à ses sessions précédentes, à savoir que l'Administrateur n'était pas autorisé à effectuer de paiements à ce stade.



Evoikos: protection d'une exploitation piscicole

13.16 PONTOON 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

Le sinistre

Il est estimé que quelque 8 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire se sont échappées de la barge de mer *Pontoon 300* (4 233 tjb) alors qu'elle était remorquée par le remorqueur *Falcon 1* au large de Hamriyah dans l'Émirat de Sharjah (Émirats arabes unis). La barge aurait été submergée par mer très houleuse et vents forts le 7 janvier 1998 et, 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.

La barge 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.

Le *Pontoon 300* était immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines; son propriétaire était une compagnie libérienne. Aucune assurance-responsabilité ne couvrait la barge pour les cas de pollution par les hydrocarbures. Le remorqueur *Falcon 1* est immatriculé à Abu Dhabi et appartient à un ressortissant de cet Émirat.

Le *Pontoon 300* était une barge à dessus plat, d'un port en lourd de 8 037 tonnes. Elle se composait de 24 caisses de flottabilité disposées en six rangées de quatre caisses chacune 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. La plupart des citernes de la barge communiquaient entre elles.

Opérations de nettoyage

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

L'Agence fédérale de l'environnement (FEA) a coordonné les opérations de lutte contre le déversement, avec le concours du Service des garde-côtes et des frontières (FCGS), et des autorités municipales. Les opérations de nettoyage à terre ont été effectuées par une compagnie pétrolière et plusieurs entreprises locales. Les

déchets mazoutés ont été transférés dans une décharge située à terre. Les travaux ont été achevés en juin 1998.

Applicabilité des Conventions de 1969 et de 1971

En février 1998, le Comité exécutif a décidé que le *Pontoon 300* relevait de la définition du terme 'navire' de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile puisqu'il a été établi que la barge transportait effectivement d'un point à un autre des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.

Demandes d'indemnisation

Demandes approuvées

Au 31 décembre 2001, des demandes se chiffrant à Dh7,4 millions (£1,4 million), présentées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, avaient été approuvées pour un montant total de Dh6,3 millions (£1,2 million), et le Fonds de 1971 avait versé au total une somme de Dh4,8 millions (£900 000), correspondant à 75% du montant approuvé.

Demandes en attente

En mai 2000, les autorités municipales d'Umm al Quwain ont présenté contre le Fonds de 1971 des demandes à raison de Dh199 millions (£37 millions) pour le compte de pêcheurs, de propriétaires d'hôtels, de propriétaires de biens privés, d'un centre de recherche sur les ressources marines et de la municipalité elle-même. Ces demandes portent sur des préjudices économiques subis dans les secteurs de la pêche et du tourisme (Dh11,1 millions (£2,1 millions)), des dommages causés à des biens (Dh7 millions (£1,3 million)), des dépenses au titre des opérations de nettoyage (Dh19,7 millions (£3,7 millions)) et des dommages causés à l'environnement (Dh161 millions (£30,1 millions)). Il n'a été fourni que peu de pièces justificatives - voire aucune - à l'appui de ces demandes, et les montants semblaient être fondés sur des estimations. La demande au titre des dommages causés à l'environnement avait trait à des pertes alléguées de stocks de poisson et autres ressources marines, dont des mangroves, et paraissait être basée sur des modèles théoriques.

Le Fonds de 1971 a informé les autorités municipales d'Umm al Quwain que les demandes formées au titre des dommages à des biens et des préjudices économiques effectivement subis étaient

recevables dans leur principe, mais que de très nombreuses pièces justificatives seraient requises préalablement à une estimation de ces demandes par le Fonds. Le Fonds de 1971 a également rappelé que les demandes au titre des dommages causés à l'environnement fondées sur des modèles théoriques n'étaient pas recevables.

En septembre 2000, bien avant l'expiration du délai de prescription de trois ans, la municipalité d'Umm al Quwain a intenté une action en justice devant le tribunal de cette même localité à l'encontre du propriétaire du remorqueur et du propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du *Pontoon 300*. Le Fonds de 1971 n'est pas intervenu en tant que défendeur dans la procédure et n'avait pas été officiellement notifié de cette action. Cependant, les demandeurs ont prié le tribunal de notifier le Fonds par voie diplomatique conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et par l'intermédiaire du Ministre de la justice en vertu du Code de procédure civile des Émirats arabes unis.

En juin 2001, le Conseil d'administration a examiné la question de savoir si les demandes déposées par la municipalité d'Umm al Quwain étaient ou non frappées de prescription. Aux termes de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les droits à indemnisation de la part du Fonds de 1971 s'éteignent à défaut d'action en justice intentée contre le Fonds en application de la Convention, ou de notification adressée au Fonds, conformément à l'article 7.6 de la Convention, d'une action engagée à l'encontre du propriétaire du navire ou de son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage a été causé. Cependant, la notification prévue par l'article 7.6 n'était envisageable que dans le cas d'actions à l'encontre du propriétaire du navire responsable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ou de son assureur. Des actions intentées contre toute autre partie ne relèveraient pas de cette Convention. Comme aucun des défendeurs mentionnés dans l'assignation émanant de la municipalité n'était le propriétaire du *Pontoon 300* ou son assureur, le Fonds de 1971 a considéré que cette action en justice ne pouvait pas se fonder sur la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et que l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds n'était pas applicable.

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 8 janvier 2001 ou autour de cette date; la municipalité d'Umm al Quwain n'avait alors pas pris les mesures énoncées dans la Convention de 1971 portant création du Fonds pour empêcher que les demandes ne soient frappées de prescription. Toutefois, les avocats des Émirats arabes unis engagés par le Fonds de 1971 ont appelé l'attention sur le fait que, selon la législation des Émirats arabes unis, il n'est pas fait de distinction juridique entre un défendeur et une partie notifiée, et le tribunal peut, pour contourner le problème, identifier et confirmer le Fonds de 1971 comme défendeur plutôt qu'une partie notifiée. En outre, l'assignation ayant été déposée auprès du tribunal avant la date d'expiration du délai de trois ans, les avocats du Fonds ont estimé que les tribunaux pouvaient considérer que cela était suffisant pour empêcher que les demandes présentées par la municipalité ne soient frappées de prescription.

Plusieurs délégations ont déclaré que la question de la prescription était importante et que le Fonds de 1971 devrait maintenir sa politique selon laquelle les dispositions sur la prescription énoncées dans la Convention de 1971 portant création du Fonds devraient être strictement observées. La délégation des Émirats arabes unis a déclaré qu'en vertu du droit en vigueur dans les Émirats arabes unis, les traités internationaux l'emportaient sur le droit national et que la question de la prescription devrait être décidée conformément aux Conventions.

En décembre 2000, le Ministère de l'agriculture et des pêches s'était associé à l'action de la municipalité d'Umm al Quwain en tant que co-défendeur pour un montant de Dh 6,4 millions (£1,2 million), correspondant à la demande présentée par le Centre de recherche sur les ressources marines comprise dans la demande émanant de ladite municipalité. Cependant, le Ministère de l'agriculture et des pêches s'est également associé à l'action du Fonds de 1971 en tant que codemandeur. Cette action n'a pas été notifiée au Fonds de 1971 mais le Conseil d'administration a décidé que cette demande n'était pas frappée de prescription puisque le Fonds de 1971 était intervenu comme défendeur dans cette action avant que le délai de trois ans n'arrive à expiration.

Le Conseil d'administration a également examiné la question de la possibilité pour la municipalité d'Umm al Quwain et le Ministère de l'agriculture et des pêches d'intenter une action en justice au titre des dommages allégués dans le cadre de ces

demandes, puisque ni la municipalité ni le ministère n'étaient en droit de présenter une demande contre le Fonds de 1971 ou contre toute autre personne pour le compte d'une autre partie à moins qu'un pouvoir émanant d'un mandataire ou d'une autre autorité juridique ne soit fourni par le particulier ou l'entité ayant subi les pertes alléguées. Toutefois, il a été relevé que le ministère et la municipalité pouvaient encore présenter des documents attestant qu'ils avaient le pouvoir de représenter les victimes en question.

Lors d'une audience tenue en septembre 2001, les avocats du Fonds de 1971 ont présenté au tribunal d'Umm al Quwain un document niant la validité de l'octroi du pouvoir autorisant la municipalité et le Ministère de l'agriculture et des pêches à agir pour le compte des différentes parties ayant subi les pertes alléguées. Les avocats du Fonds ont également soumis lors de l'audience des arguments soutenant que les demandes présentées par la municipalité d'Umm al Quwain étaient frappées de prescription.

Toutes les parties ont présenté de nouvelles argumentations lors d'audience ultérieures, en octobre et novembre 2001. En décembre 2001, le tribunal d'Umm al Quwain a prononcé un jugement préliminaire dans lequel il a décidé de renvoyer la question devant un groupe d'experts expérimentés en matière de pollution par les hydrocarbures et d'environnement, qui seraient nommés par le Ministère de la justice des Émirats arabes unis. Le tribunal a décidé en outre de combiner toutes les argumentations relatives aux questions de compétence, de prescription et à la possibilité d'intenter une action en justice, et de les examiner de nouveau après soumission du rapport des experts.

Lors de l'audience du 29 décembre 2001, le tribunal a décidé, à la demande du Fonds de 1971, de reporter la procédure afin de permettre au Fonds d'examiner plus avant la question de la nomination des experts.

Niveau des paiements du Fonds de 1971

Le montant maximal d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS (£51,9 millions).

Comme l'on ne savait pas si le montant total des demandes dépasserait le montant total d'indemnisation disponible, le Comité exécutif

avait décidé que les paiements du Fonds de 1971 seraient limités à 75% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

Le montant total réclamé contre le Fonds de 1971 au 31 décembre 2001 était de Dh 206 millions (£38,5 millions), mais le montant réclamé à la fois par la municipalité d'Umm al Quwain et le Ministère de l'agriculture et des pêches au titre des mêmes dommages allégués était de Dh6,4 millions (£1,2 million). Comme indiqué plus haut, le Fonds de 1971 considère que les demandes formées par ladite municipalité, qui représentent Dh193 millions (£36,1 millions), sont frappées de prescription. Toutefois, d'après les avocats des Émirats arabes unis engagés par le Fonds de 1971, les tribunaux des Émirats arabes unis pourraient ne pas être d'accord avec le Fonds sur ce point. De plus, la législation des Émirats arabes unis n'indique pas de façon précise si les demandeurs peuvent ou non augmenter le montant des demandes qu'ils ont présentées auprès des tribunaux, mais en tout état de cause ils seraient autorisés à percevoir un intérêt de 9% par an sur les montants accordés, soit à compter de la date du dépôt de leurs demandes respectives auprès des tribunaux, soit à compter de la date du jugement. En juin 2001, le Conseil d'administration a donc décidé de maintenir le niveau des paiements du Fonds à 75% du total des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur.

Procédure pénale

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

En février 2000, la cour d'appel a déclaré le propriétaire du remorqueur et son directeur général non coupables. La Cour d'appel a confirmé le verdict de culpabilité prononcé à l'encontre du

capitaine du *Falcon 1*, du propriétaire présumé de la cargaison et de son directeur général.

Le capitaine du remorqueur *Falcon 1* a fait appel auprès de la Cour de cassation, qui a renvoyé l'affaire devant la cour d'appel pour que celle-ci examine les questions de la navigabilité du *Pontoon 300* et de la défense du capitaine, selon laquelle le sinistre relevait de la force majeure. En octobre 2001, la Cour d'appel a rendu un jugement préliminaire nommant trois experts du Ministère de la justice des Émirats arabes unis chargés de fournir à la Cour d'appel un rapport sur la cause du sinistre.

Action récursoire intentée contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*

En janvier 2000, le Fonds de 1971 a intenté une action en recours à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, soutenant que, puisque le naufrage du *Pontoon 300* était dû au fait qu'il n'était pas en état de naviguer et à la négligence du capitaine et du propriétaire du *Falcon 1* au cours du remorquage, le propriétaire du remorqueur était responsable du dommage qui s'en est suivi. Le Fonds a réclamé la somme de Dh 6 millions (£1,1million), correspondant aux indemnités qu'il avait approuvées ou bien versées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

Le propriétaire du *Falcon 1* a déposé des argumentations contre l'action du Fonds de 1971, déclarant que le tribunal de Doubaï n'était pas compétent en l'espèce et que le Fonds de 1971 n'était pas en droit de faire valoir une demande contre le propriétaire du remorqueur. En outre, ce dernier a soutenu que, comme la Cour d'appel avait déclaré le propriétaire du navire et le directeur général non coupables, ceux-ci n'étaient pas responsables en droit civil des dommages par pollution résultant du sinistre. Le propriétaire du remorqueur a également invoqué la force majeure au motif que le sinistre avait été provoqué par de violentes tempêtes (force 11) et a affirmé qu'il y avait eu négligence de la part des autorités locales lors des tentatives de sauvetage du *Pontoon 300*.

Les avocats du Fonds de 1971 ont informé celui-ci que le tribunal de Doubaï était compétent puisque l'un des défendeurs avait une entreprise à Doubaï et que le Fonds avait le droit d'intenter une action en recours en se fondant sur l'article 9 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, qui fait partie intégrante de la législation des

Émirats arabes unis. Les avocats du Fonds ont soutenu que le remorqueur *Falcon 1* dirigeait le *Pontoon 300* et était donc bel et bien responsable du *Pontoon 300* conformément aux principes de la législation sur le remorquage, et qu'en vertu du Code maritime des Émirats arabes unis, le remorqueur et le navire remorqué étaient conjointement responsables de tout préjudice subi par des tiers résultant de l'opération de remorquage.

En décembre 2000, le tribunal de Doubaï a prononcé un jugement rejetant la demande du Fonds de 1971 à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1* mais a décidé que le propriétaire de la cargaison à bord du *Pontoon 300* devait verser au Fonds une somme de Dh4,5 millions (£840 000).

Les demandes formées à l'encontre du propriétaire du *Falcon 1* ont été rejetées essentiellement parce que, aux termes de la charte-partie, le capitaine du remorqueur était sous l'autorité de l'affrèteur. Le Fonds de 1971 a fait appel du jugement, contestant la validité de la charte-partie et soutenant qu'en tout cas celle-ci n'est obligatoire que pour les parties à la charte et non pas pour le Fonds.

Lors d'une audience tenue en novembre 2001, les avocats du Fonds ont déposé de nouvelles argumentations portant les montants demandés à Dh4,7 millions (£880 000) de façon à prendre en compte les sommes effectivement versées par le Fonds.

13.17 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 699 tonnes du terminal.

Un plongeur a vérifié les tuyaux et a repéré deux déchirures dans le tuyau flexible immergé utilisé pour décharger le gazole. Ce tuyau, appartenant au terminal, était constitué de six segments de tuyau flexible, d'environ neuf mètres chacun, 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 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.

Demandes d'indemnisation

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 (£480 000) le montant des demandes d'indemnisation au titre des 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.

La ville de Brion a présenté devant la cour suprême du Venezuela une demande d'indemnisation contre l'exploitant du terminal - PDVSA - le propriétaire du navire et son assureur P&I, pour un montant estimatif de Bs10 000 millions (£9,1 millions) plus les frais de justice. La ville de Brion a demandé que la cour notifie la procédure au Fonds de 1971 mais celui-ci n'a pas été informé de la procédure. Cette action a été retirée en janvier 2000, sauf pour ce qui est de PDVSA.

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 8 juin 2001 ou peu après cette date.

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.

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 Comité exécutif a noté 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 décidé que, pour cette raison également, 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 (£2,7 millions).

13.18 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne *Al Jaziah 1* (681 tjb, indique-ton), chargé de fuel-oil, a coulé par environ 10 mètres de profondeur à cinq milles au nord-est du port de Mina Zayed, Abou Dhabi (Émirats arabes unis).

Le navire était muni d'un certificat d'immatriculation provisoire délivré par le Registre du Honduras, expirant le 12 novembre 2000. Il aurait appartenu à une société installée à Abou Dhabi et à Dubai. Il n'était, semble-t-il, immatriculé auprès d'aucune société de

classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.

Il est estimé que de 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées de l'épave. Les hydrocarbures ont dérivé sous l'effet de vents forts qui soufflaient vers le littoral situé à proximité, et ont contaminé un certain nombre de petites îles et de bancs de sable. Plusieurs mangroves ont été souillées elles aussi.

Des sociétés pétrolières locales ont organisé la lutte contre le déversement avec leurs propres moyens et avec l'aide de stocks de l'industrie situés à Abou Dhabi ainsi qu'avec du matériel des stocks de l'Oil Spill Response Limited de Southampton (Royaume-Uni). L'intervention initiale a nécessité l'utilisation de dispersants par des navires ravitailleurs et des hélicoptères mais ces opérations ont cessé lorsqu'il est devenu manifeste qu'elles n'étaient pas efficaces. Des barrages flottants ont été déployés pour protéger les zones sensibles, s'agissant notamment de l'adduction d'eau de mer vers deux centrales électriques situées à proximité.

Les autorités locales ont mobilisé des équipes d'ouvriers pour procéder au nettoyage à terre de différentes îles, nettoyage en grande partie achevé en deux semaines.

L'agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a chargé une entreprise d'assistance locale de colmater les fuites d'hydrocarbures de l'épave et d'enlever les hydrocarbures restés à bord. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a été achevée le 7 février 2000; 430 tonnes d'hydrocarbures auraient été enlevées de l'épave. Environ 70 tonnes d'hydrocarbures seraient restées à bord, sous forme de résidus plaqués aux parois, ne pouvant être pompés.

Les assistants ont renfloué le navire le 11 février 2000 et l'ont ramené au port franc d'Abou Dhabi.

Définition du terme 'navire'

En juillet 2000, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont examiné la question de savoir si l'*Al Jaziah 1* relevait des définitions du terme 'navire' figurant, respectivement, dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et telles qu'incorporées dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et dans la

Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces définitions sont les suivantes:

Convention de 1969 sur la responsabilité civile
 “ ‘Navire’ signifie tout bâtiment de mer ou engin de mer, quel qu’il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. ”

Convention de 1992 sur la responsabilité civile
 “ ‘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. ”

L'*Al Jaziah 1* aurait quarante ans, et l'on pense qu'il a été construit aux Pays-Bas. Il était muni d'un gouvernail et d'une hélice mais était dépourvu de l'équipement de navigation de base. La conception du navire relevait de la catégorie approuvée par l'inspection néerlandaise des navires de petite taille, en tant que navire-citerne pour les eaux intérieures; à la date du sinistre, le navire naviguait au large et exactement tel qu'il avait été conçu à l'origine, avec notamment un gaillard d'avant très bas. L'on ignore si le navire avait été transformé pour le transport d'hydrocarbures.

Une assurance, arrivée à expiration, avait été contractée pour la coque de l'*Al Jaziah 1* auprès de la compagnie d'assurance "Saudi Arabian Insurance Company LTD.EC", et couvrait les échanges commerciaux dans le golfe Persique, le golfe d'Oman, l'océan Indien, la côte de l'Afrique orientale et la mer Rouge'. L'*Al Jaziah 1* aurait été fréquemment utilisé par la compagnie pétrolière Abu Dhabi National Oil Company pour le transport d'hydrocarbures dans la région.

Au cours des débats du Comité exécutif du Fonds de 1992, il a été considéré de manière générale qu'un engin relevait de la définition de 'tout bâtiment de mer ou engin marin' s'il opérait effectivement en mer. Le Comité a donc estimé que l'*Al Jaziah 1* relevait bien des définitions du terme 'navire' énoncées dans la Convention de



Al Jaziah 1: conçu à l'origine comme pétrolier naviguant dans les eaux intérieures

1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a adopté la même position.

Applicabilité de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

Lorsque les organes directeurs ont examiné la question de l'applicabilité de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de la Convention de 1992 portant création du Fonds au sinistre de l'*Al Jaziah 1*, il a été rappelé que les Émirats arabes unis étaient partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds, ainsi qu'à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, étant donné qu'ils n'avaient pas dénoncé la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été noté également que la Convention de 1971 portant création du Fonds avait été incorporée dans la législation des Émirats arabes unis par un décret fédéral de 1983, que la Convention de 1992 portant création du Fonds l'avait été par un décret fédéral de 1997 et que le décret de 1983 n'avait pas été annulé et était donc encore en vigueur. Il a été rappelé également qu'il n'existait dans la Convention de 1992 portant création du Fonds aucune disposition régissant

l'application simultanée de ces quatre instruments après expiration de la période transitoire, c'est-à-dire après le 15 mai 1998.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux au sinistre de l'*Al Jaziah 1*.

Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Étant donné que la Convention de 1971 portant création du Fonds et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient toutes deux au sinistre de l'*Al Jaziah 1*, il s'agissait de savoir comment les responsabilités devaient être réparties entre les deux Fonds.

Au cours des débats du Comité exécutif et du Conseil d'administration, il a été fait remarquer que chaque demandeur avait le droit de faire valoir sa demande contre soit le Fonds de 1971 soit le Fonds de 1992, que le Fonds contre lequel la demande était formée était responsable du montant total du dommage à hauteur du montant de la limite de sa responsabilité en vertu des Conventions respectives, et que la répartition des responsabilités entre les deux Fonds devait être négociée entre eux.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 et le Comité exécutif du Fonds de 1992 ont considéré que, comme cette question n'est régie ni par une disposition des Conventions ni par une règle de droit général des traités, il serait souhaitable que les deux Fonds conviennent d'une solution concrète et équitable. Ils ont décidé que les responsabilités devraient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.

Demandes d'indemnisation

En août 2000, des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage, d'un montant total de US\$1,3 million (£890 000), ont été présentées aux FIPOL par deux compagnies pétrolières associées locales ayant participé à l'intervention contre le déversement. L'une des demandes porte sur le coût de la mobilisation du matériel des stocks de l'Oil Spill Response Limited de Southampton (Royaume-Uni). Ces demandes ont été provisoirement estimées à US\$579 000 (£400 000).

En août 2001, une troisième compagnie pétrolière associée a présenté une demande, d'un montant de US\$98 000 (£67 000), provisoirement évaluée à US\$26 000 (£18 000).

En juillet 2000, l'Agence fédérale de l'environnement des Émirats arabes unis a soumis une demande de Dh2 millions (£375 000) au titre des opérations menées par une entreprise d'assistance locale afin de contenir les fuites d'hydrocarbures de l'épave, d'enlever les hydrocarbures restés à bord de l'épave, de la renflouer et de la remorquer jusqu'au port franc d'Abou Dhabi. Cette demande a été approuvée en mai 2001, pour le montant demandé.

En août 2000, l'Agence fédérale de l'environnement a également présenté des demandes, se chiffrant à US\$40 000 (£28 000) et Dh47 500 (£8 900), au titre des opérations d'enlèvement des résidus d'hydrocarbures se trouvant à bord de l'épave après son renflouement. Ces demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement en mai 2001 pour des montants de US\$29 000 (£20 000) et de Dh47 000 (£9 000), respectivement.

13.19 ALAMBRA

(Estonie, 17 septembre 2000)

Le sinistre

Le 17 septembre 2000, le navire-citerne *Alambra* (75 366 tjb), immatriculé à Malte, chargeait une

cargaison de fuel-oil lourd dans le port de Muuga, à Tallinn (Estonie) lorsqu'une quantité estimée à 300 tonnes s'est échappée de l'une des citernes à cargaison du navire pour cause de corrosion du bordé de fond.

Le navire est demeuré à quai jusqu'au 28 septembre 2000, et ce afin de réduire au minimum la propagation du pétrole durant les opérations de nettoyage.

L'*Alambra* a ensuite été saisi par les autorités estoniennes en attendant que l'autorité portuaire de Tallinn décide d'autoriser l'enlèvement des 80 000 tonnes de pétrole restées à bord. Le transfert de la cargaison a finalement été effectué en février 2001 et, en mai 2001, le navire a quitté l'Estonie pour la ferraille.

L'*Alambra* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Limitation de la responsabilité

L'Estonie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* est estimé à 7,6 millions de DTS (£6,6 millions).

Demandes d'indemnisation

L'autorité portuaire de Tallinn et le Ministère de l'environnement ont soumis des demandes de EK 6,5 millions (£250 000) et de EK 4 millions (£156 000), respectivement, au titre des frais de nettoyage.

Les services de la protection de l'environnement sont en train de faire valoir une demande de EK 45,1 millions (£1,8 million) à l'encontre du propriétaire du navire. Ce montant semble avoir été calculé sur la base de modèles théoriques; la demande ne peut donc être admise en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

L'affrèteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage présente actuellement une demande se chiffrant à US\$100 000 (£69 000).

Le propriétaire du quai du port de Muuga où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre

s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités de chargement pour le compte de celui-ci, ont déposé des demandes, d'un montant de EK 29,1 millions (£1,1 million) et de EK 9,7 millions (£379 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage.

Action en justice

En novembre 2001, le propriétaire du quai de port de Muuga et l'entrepreneur qu'il avait engagé pour effectuer les opérations de chargement ont entamé une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club et demandé au tribunal de notifier le Fonds de 1971 de la procédure, conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

13.20 NATUNA SEA

(Indonésie, 3 octobre 2000)

Le sinistre

Le navire-citerne panaméen *Natuna Sea* (51 095 tjb) s'est échoué dans le détroit de Singapour au large de Batu Behanti (Indonésie). Le navire transportait une cargaison de 70 000 tonnes de pétrole brut Nile Blend; d'après les estimations, 7 000 tonnes se seraient déversées. Le navire a été allégé de sa cargaison restante et renfloué sans autre déversement majeur.

Du côté singapourien du détroit, un certain nombre d'îles ont été polluées, y compris l'île touristique de Sentosa. Le rivage a également été pollué sur la côte sud-est de l'île de Singapour. Un certain nombre d'îles indonésiennes dans le détroit de Singapour ont également été touchées par la pollution, les accumulations les plus lourdes se situant sur la côte nord de Pulau Batam. Le pétrole a également atteint la pointe sud-est de la péninsule de Johore en Malaisie.

Le *Natuna Sea* est inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Opérations de nettoyage

Singapour

L'autorité maritime et portuaire de Singapour (MPA) a mené les opérations qui, au début, ont consisté essentiellement à pulvériser des produits dispersants. L'armateur local du *Natuna Sea* a

participé aux opérations de nettoyage en engageant un certain nombre d'entrepreneurs locaux, y compris le East Asia Response Ltd (EARL) et le Singapore Oil Spill Response Centre (SOSRC). Le matériel de nettoyage provenant du stock de la Petroleum Association of Japan (PAJ) à Singapour a également été déployé.

Plusieurs barges équipées de bennes preneuses mécaniques ou d'écrémeuses prévues pour le pétrole visqueux et un grand nombre de bateaux de petite taille utilisant des écopés et des filets ont été déployés dans le détroit de Singapour pour récupérer le pétrole flottant. L'autorité maritime et portuaire a aidé à l'évacuation du pétrole et des débris mazoutés indépendamment de la question de savoir s'ils avaient été ramassés à l'intérieur ou à l'extérieur des eaux singapouriennes. Le pétrole a été mis dans des sacs et évacué par une entreprise de Singapour.

Dix jours plus tard, il restait peu de pétrole en mer et les opérations se sont concentrées sur le nettoyage de la côte. Deux cent soixante personnes environ ont été engagées dans cette opération. Les déchets mazoutés provenant de ces opérations ont été traités par des entreprises engagées par le gérant du *Natuna Sea*.

Indonésie

L'armateur du *Natuna Sea* a engagé une entreprise locale pour organiser le nettoyage de la côte en utilisant une main-d'œuvre locale de plus de 320 personnes pour ramasser les hydrocarbures et les débris mazoutés, qui ont été mis dans des sacs et provisoirement stockés dans une décharge locale. Les produits ramassés ont ensuite été transportés sur un terrain en remblai à Singapour tandis que la décharge initiale a été nettoyée et aménagée.

Malaisie

Le Ministère malaisien de la marine, chargé des opérations en mer, a mobilisé un petit nombre de navires de pêche pour récupérer les hydrocarbures au moyen d'écopés et de filets. Le Ministère de l'environnement a organisé les opérations de nettoyage du rivage en combinant des techniques mécaniques et manuelles. Quelque 400 personnes, en grande partie des bénévoles, ont participé à ces opérations.

Impact du déversement

Singapour

Les cages flottantes d'une exploitation piscicole ont été gravement touchées par les hydrocarbures, ce qui a fait craindre une contamination du poisson.



Natuna Sea: pétrole échoué

Le propriétaire de l'exploitation ainsi qu'un petit nombre de travailleurs envoyés par l'armateur du *Natuna Sea* se sont efforcés de nettoyer les cages et tout a été fait pour tenter de réduire au minimum la contamination du poisson en introduisant des aliments sous la surface de l'eau.

On a signalé une baisse du nombre de touristes dans l'île de Sentosa. Une lagune de l'île qui abrite un delphinarium a été légèrement polluée avant la mise en place de mesures visant à limiter toute autre entrée d'hydrocarbures en prolongeant vers la haute mer la conduite de prélèvement d'eau de mer.

Les coques d'un certain nombre de navires ont été recouvertes de pétrole dans le détroit de Singapour et des demandes d'indemnisation à ce titre ont été soumises au gérant du *Natuna Sea*.

Indonésie

Les hydrocarbures ont touché à la fois les activités de la pêche et de l'aquaculture, et plusieurs milliers de pêcheurs artisanaux ont soumis des demandes au titre du matériel contaminé et de l'arrêt des activités. L'impact a été le plus fort le long de la côte nord de Pulau Batam autour des îles éloignées, où le degré de pollution par les hydrocarbures était le plus élevé.

Malaisie

Il a été signalé que le déversement avait eu une incidence sur la pêche même si, d'après ce que l'on sait, certains pêcheurs auraient mitigé leurs pertes en pêchant dans d'autres zones.

Applicabilité des Conventions

Le *Natuna Sea* était immatriculé au Panama, lequel, au moment du sinistre, était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Singapour est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Indonésie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; elle n'est pas partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds, ni à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ni à la Convention de 1971 portant création du Fonds. La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds mais pas aux Conventions de 1992.

Du fait que deux régimes différents s'appliquent au sinistre, il se peut que le propriétaire soit tenu de créer deux fonds de limitation, l'un en Malaisie et l'autre à Singapour ou en Indonésie. Le montant

de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est d'environ 22,4 millions de DTS (£19,4 millions) et, en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, d'environ 6,1 millions de DTS (£5,3 millions).

Les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution en Indonésie qui ont été présentées en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile entreront en concurrence avec les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution à Singapour présentées en vertu de la même convention et pourraient en dernier ressort avoir une incidence sur la décision du Fonds de 1992 de verser ou non des indemnités à Singapour. Si le montant total des demandes pour dommages causés par la pollution en Malaisie dépassait le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1971 serait appelé à verser des indemnités.

Demandes d'indemnisation

Singapour

Les experts engagés par les FIPOL et le London Club ont provisoirement évalué à US\$400 000 (£275 000) une demande formée par l'EARL, d'un montant de US\$1,4 million (£960 000), en attendant de plus amples informations à l'appui de cette demande. Toutefois, le London Club a par la suite approuvé la demande pour le montant réclamé. Le Fonds de 1992 n'était pas partie à cet accord. L'EARL a présenté une nouvelle demande, se chiffrant à US\$16 000 (£11 000), au titre du matériel de nettoyage endommagé. Le London Club a affirmé que ce devrait être aux assureurs de ce matériel de répondre à cette demande.

L'ITOPF a chiffré à S\$1,3 million (£480 000) une demande de S\$2,5 millions (£930 000) soumise par l'autorité maritime et portuaire au titre de son personnel et de ses ressources, et à S\$740 000 (£275 000) des demandes d'un montant total de S\$1,3 million (£480 000) émanant des entrepreneurs engagés par l'autorité maritime et portuaire pour aider aux opérations de nettoyage.

Une demande s'élevant à S\$140 000 (£53 000), soumise par les propriétaires d'une exploitation piscicole où l'impact du déversement a été important, a été approuvée pour S\$95 000 (£36 000). Les experts des Fonds et du London

Club ont provisoirement évalué à S\$12 400 (£4 600) une demande d'un montant de S\$56 000 (£21 000), formée par les autorités alimentaires et vétérinaires gouvernementales de Singapour au titre des cages de poisson mazoutées.

La Sentosa Development Corporation a présenté une demande d'un montant de S\$800 000 (£303 000) pour sa participation aux opérations de nettoyage du littoral, y compris le remplacement du barrage endommagé, qui était destiné à retenir les hydrocarbures. Cette demande est en cours d'évaluation.

Le London Club a remboursé au gérant du *Natuna Sea* une somme de US\$8,7 millions (£6,2 millions) au titre des paiements effectués à différentes entreprises de nettoyage de Singapour et d'Indonésie. Le Fonds de 1992 n'a encore reçu aucun document justifiant ces versements.

Indonésie

Les autorités gouvernementales locales d'Indonésie ont soumis des demandes d'un montant total de Rp21 000 millions (£1,4 million) concernant les opérations de nettoyage, l'évacuation des déchets et les dépenses relatives au titre du rassemblement des demandes émanant du secteur de la pêche. Les demandes ont été évaluées à Rp1 073 millions (£70 000).

Le London Club a approuvé, pour un montant de Rp339 millions (£23 000), une demande de Rp 911 millions (£60 000) formée par une compagnie pétrolière indonésienne ayant participé au nettoyage.

Des demandes relatives à la pêche, d'un montant total de Rp102 000 millions (£6,7 millions), ont été évaluées à Rp19,3 millions (£1,3 million). En décembre 2000, le London Club a effectué un paiement partiel de US\$1,5 million (£1,1 million) au titre de ces demandes.

Les autorités indonésiennes ont soumis des demandes se chiffrant à Rp1 058 000 millions (£70 millions) au titre des dommages qui auraient été causés à l'écosystème du littoral, mangroves, corail et plages touristiques y compris. Aucun document n'a été fourni à l'appui de ces demandes.

Malaisie

Le London Club a conclu des accords de règlement pour un montant total de RM 1,3 million

(£235 000) concernant des demandes de RM 1,4 million (£250 000) au titre du nettoyage. Il a en outre conclu un accord de règlement pour le montant réclamé, soit RM 905 000 (£167 000), pour des demandes relatives à la pêche. Aucune nouvelle demande n'est prévue en Malaisie.

Probabilité que les Fonds de 1971 et de 1992 seraient appelés à intervenir

Toutes les demandes d'indemnisation pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en Malaisie ont été approuvées, pour un montant total d'environ £426 000. Le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à £5,4 millions. Le Fonds de 1971 ne sera donc pas appelé à effectuer de paiements à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Les demandes d'indemnisation présentées à Singapour s'élèvent au total à US\$10,3 millions et à S\$4,75 millions (£8,8 millions). Les demandes d'indemnisation soumises en Indonésie s'élèvent à Rp2 181 000 millions (£144 millions). Il se pourrait donc que le montant total des demandes d'indemnisation recevables pour dommages dus à la pollution à Singapour et en Indonésie dépasse le montant de limitation applicable au *Natuna Sea* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Fonds de 1992 soit appelé à effectuer des paiements au titre des dommages par pollution à Singapour.

13.21 ZEINAB

(Émirats arabes unis, 14 avril 2001)

Le sinistre

Le 14 avril 2001, le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Irak, a été saisi par les forces multinationales d'intervention. Escorté jusqu'à une zone de détention dans les eaux internationales, il s'est trouvé déstabilisé à environ 16 milles du littoral de Doubaï et a sombré par 25 mètres de fond.

Le navire aurait transporté une cargaison de 1 500 tonnes de fuel-oil, dont il est estimé que quelque 400 tonnes se sont déversées au moment du sinistre. Les hydrocarbures ont dérivé en direction du rivage de Doubaï situé à proximité et ont

également atteint les côtes des Émirats de Sharjah et Ajman plus au nord.

Quelque 1 100 tonnes de cargaison sont restées dans les citernes demeurées intactes et cette cargaison a pu être enlevée avec succès du navire naufragé sans autre déversement important d'hydrocarbures.

Le *Zeinab* n'aurait été inscrit auprès d'aucune société de classification et n'aurait été couvert par aucune assurance en responsabilité.

À la demande des FIPOL, un inspecteur local a été engagé pour suivre les opérations de nettoyage et d'assistance de la cargaison, faire la liaison avec les autorités compétentes et conseiller les responsables ainsi que les organes intervenant dans les questions concrètes du nettoyage.

Opérations de nettoyage

Les opérations de nettoyage en mer ont été coordonnées par l'autorité portuaire de Doubaï. Des dispersants ont tout d'abord été épandus à partir de navires et d'avions. Puis, on a eu recours à des barrages et à des écrémeuses pour retenir et recueillir les hydrocarbures flottants.

Les autorités locales ont mobilisé des équipes de travailleurs recrutés localement et des équipements mécaniques pour procéder au nettoyage à terre. Le nettoyage des zones d'agrément a été effectué très rapidement et les opérations de nettoyage les plus importantes étaient toutes achevées le 6 mai 2001.

Définition du terme 'navire'

En juin 2001, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir si le *Zeinab* relevait de la définition du terme 'navire' figurant dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile et telle qu'incorporée dans la Convention de 1971 portant création du Fonds et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, respectivement (voir page 91).

Le *Zeinab* aurait été construit en 1967 en Espagne comme navire pour marchandises diverses, à deux panneaux, de quelque 4 354 tpl. À une certaine époque, vers 1998, le navire a été transformé pour le transport des hydrocarbures dans 12 citernes installées dans les cales à marchandises bien que, lors de cette transformation, les hiloires de panneau aient été laissées en place et les citernes bâchées, pour conserver au *Zeinab* son apparence de navire de divers.

Le Comité exécutif a décidé que puisque le *Zeinab* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison lorsque le sinistre s'est produit, il devrait être considéré comme un navire aux fins de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Il a été noté également que le *Zeinab* était manifestement capable de transporter des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et avait été fréquemment utilisé pour le transport d'hydrocarbures dans la région. Le Comité a estimé qu'il serait donc difficile de soutenir que ce n'était pas un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. C'est pourquoi le Comité a estimé que le *Zeinab* relevait bien de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1969 et de 1992 sur la responsabilité civile.

En juin 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé lui aussi que le *Zeinab* relevait bien de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Applicabilité des Conventions

À leurs sessions de juin 2001, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration

du Fonds de 1971 ont décidé que, étant donné que lors du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 mais aussi aux Conventions de 1992, qui ont été incorporées dans la législation nationale, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre.

Le *Zeinab* aurait été immatriculé en Géorgie, qui, à l'époque du sinistre, était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile mais non à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Les Émirats arabes unis étaient partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Selon le Comité exécutif et le Conseil d'administration, les Émirats arabes unis étaient donc tenus en vertu d'une obligation contractuelle d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile pour ce qui est de la responsabilité du propriétaire du navire (voir l'article 30.4b) de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités).

Répartition des responsabilités entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992

Après avoir rappelé les décisions prises au sujet du sinistre de l'*Al Jaziah I*, le Comité exécutif du Fonds de 1992 ainsi que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devraient être réparties



Zeinab: retenue naturelle d'hydrocarbures

entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971 à raison de 50% pour chaque Fonds.

Règlement des demandes d'indemnisation

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 ainsi que le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont examiné, à leurs sessions de juin 2001, s'il convenait d'autoriser ou non l'Administrateur à effectuer pour le compte du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 le règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab*.

Une délégation s'est déclarée préoccupée du fait que le *Zeinab* faisait, semble-t-il, de la contrebande, n'était pas dûment inscrit auprès d'une société de classification et n'était pas muni du certificat l'autorisant à transporter des hydrocarbures. De l'avis de cette délégation, si le Fonds de 1992 ou le Fonds de 1971 devaient considérer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre, ils pourraient paraître encourager les opérations de navires sous-normes alors que l'on s'efforçait d'améliorer la qualité de la navigation. De plus, cette délégation a appelé l'attention sur les obligations auxquelles les États contractants étaient tenus en vertu de l'article VII.10 des Conventions de 1992 et de 1969 sur la responsabilité civile. Une autre délégation a fait référence à l'article 4.2a), en vertu duquel le Fonds est exonéré de l'obligation de verser des indemnités au titre des dommages par pollution résultant notamment d'un acte de guerre ou d'hostilités. De l'avis de cette délégation, cette défense devait être analysée de manière plus approfondie. Plusieurs délégations ont considéré que les forces multinationales d'intervention ne faisaient qu'accomplir un devoir de police visant à garantir le respect des sanctions imposées par le Conseil de sécurité des Nations Unies. Elles ont déclaré que même si le naufrage du *Zeinab* était dû à un acte délibéré, cela pourrait tout au plus faire l'objet d'une action récursoire de la part du Fonds plutôt que de constituer une défense en vertu de l'article 4.2a).

La délégation des Émirats arabes unis a déclaré que la zone en cause n'était plus en état de guerre et que l'observation des résolutions des Nations Unies n'avait aucun rapport avec le droit d'être indemnisé au titre de dommages par pollution.

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que cette question appelait un complément d'examen à leurs sessions d'octobre 2001.

En juillet 2001, les avocats des Fonds se sont mis en contact avec le bureau de liaison de la marine des États-Unis à Bahreïn, lui demandant des copies des documents récupérés après le naufrage du *Zeinab*. En réponse à cette demande, la marine des États-Unis a fourni des copies des titres de propriété du navire et de navigation délivrés par l'administration maritime de Géorgie et un bref rapport de l'officier de la marine des États-Unis. Le titre de propriété, daté du 7 juin 2000, portait le nom du propriétaire et l'adresse de son représentant à Doubaï. Le certificat d'immatriculation, délivré le 7 juin 2000 également, indiquait que le *Zeinab* était un navire de charge de 2 178 tjb. Le numéro de l'OMI n'apparaît pas sur le certificat.

Dans son rapport, l'officier de visite indique notamment que, d'après les mesures et les sondages des citernes supérieures, il y avait 1 300 tonnes de fuel-oil à bord. De plus, l'équipe de visite n'a pas pu accéder aux citernes inférieures parce que les tuyaux de sonde étaient fermés par soudure. Selon cette équipe, si les citernes inférieures avaient été pleines, la quantité totale d'hydrocarbures à bord aurait été d'environ 3 000 tonnes. L'équipe de visite a trouvé d'anciens reçus d'après lesquels jusqu'à 3 000 tonnes d'hydrocarbures auraient déjà été chargés et déchargés; elle a, de ce fait, décidé de dérouter le navire.

Les experts des Fonds ont examiné une vidéo cassette montrant le naufrage du navire, filmée par un observateur se trouvant à bord du navire de la marine des États-Unis qui a procédé à la saisie et une vidéo sous-marine du navire filmée par les plongeurs ayant aidé aux opérations d'enlèvement des hydrocarbures.

La vidéo sous-marine montre clairement que la plupart des ouvertures des citernes avaient été enlevées, ce qui aurait laissé l'eau de mer entrer directement dans les citernes, diminuant ainsi le franc-bord général du navire. L'expert du Fonds a estimé que, dans les conditions qui prévalaient, soit des vagues de deux mètres, cela aurait été suffisant pour que l'eau pénètre dans les citernes. Puisque le navire n'était pas muni de pompes capables d'enlever d'importants volumes d'eau de mer, la disparition du franc-bord aurait pu entraîner l'invasion des compartiments moteurs et du coque avant, ce qui aurait pu suffire à faire couler le navire. D'après l'expert, les vidéos ne montrent pas de déformation structurelle ni de dommage provoqué par un abordage.

À leurs sessions d'octobre 2001, le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé que l'interception du navire par les forces multinationales d'intervention ne saurait être considérée comme "un acte de guerre, des hostilités, une guerre civile ou une insurrection", et que les FIPOIL ne sauraient donc invoquer la défense prévue à l'article 4.2a) de leurs Conventions respectives. Le Comité ainsi que le Conseil ont toutefois estimé, d'après les recherches menées par la suite, qu'il apparaissait que le naufrage du *Zeinab* était dû à un acte délibéré, et qu'une action récursoire par les Fonds était donc envisageable.

Le Comité et le Conseil sont convenus d'autoriser l'Administrateur à conclure au nom de l'un et l'autre Fonds des accords de règlement définitif de toutes les demandes nées du sinistre du *Zeinab* pour autant que les demandes ne soulèvent pas de questions de principe sur lesquelles les organes directeurs du Fonds de 1971 ou du Fonds de 1992 ne se seraient pas déjà prononcés.

Demandes d'indemnisation

L'autorité portuaire de Doubaï a soumis des demandes d'un montant total de US\$480 000 (£330 000) au titre du coût des mesures de sauvegarde et du nettoyage. Ces demandes sont en cours d'évaluation.

On attend des demandes d'indemnisation de la part de l'Agence fédérale de l'environnement au titre des opérations d'enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave.

On attend également une demande de la part de la municipalité de Doubaï au titre des opérations de nettoyage du littoral. Cette demande devrait être de l'ordre de US\$1,2 million (£820 000).

De nouvelles demandes devraient être présentées, de la part des compagnies pétrolières locales ayant participé aux opérations de nettoyage.

13.22 SINGAPURA TIMUR

(Malaisie, 28 mai 2001)

Le sinistre

Le 28 mai 2001, alors qu'il transportait 1 550 tonnes d'asphalte, le chimiquier *Singapura Timur* (1 369 tjb), immatriculé au Panama, a

abordé le navire-citerne *Rowan* (24 731 tjb) voyageant à l'état lège et immatriculé aux Bahamas, non loin de l'île d'Undan, dans le détroit de Malacca (Malaisie).

L'abordage a provoqué plusieurs fractures dans le bordé de fond d'une des soutes à combustible du *Singapura Timur*. L'on pense que les cloisons avant et arrière de la soute ont été endommagées, entraînant une arrivée de la cargaison et l'invasion de la chambre des machines. Le jour même, le navire a coulé par environ 47 mètres de fond.

À la demande des autorités malaisiennes, le propriétaire de la cargaison a mobilisé un remorqueur équipé pour l'intervention contre la pollution, muni notamment de matériel provenant de la coopérative de l'industrie pétrolière malaisienne, la PIMMAG. Les opérations de nettoyage, essentiellement l'épandage de dispersants, a pris fin le 1er juin 2001, lorsque l'on a établi que les hydrocarbures encore en mer ne menaçaient pas le littoral malaisien.

Le *Singapura Timur* était inscrit auprès de la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P & I Club).

Pour empêcher toute nouvelle fuite d'hydrocarbures, une entreprise d'assistance maritime engagée par le Japan P & I Club a soudé toutes les fractures et obturé les dégagements des réservoirs de mazout. Ces opérations ont pris fin le 5 juin 2001.

Étant donné que l'asphalte est un hydrocarbure persistant, le *Singapura Timur* transportait effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison et relève donc de la définition du terme 'navire', telle que figurant à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Le Ministère malaisien de l'environnement effectue actuellement une enquête sur les risques que l'asphalte pose pour l'environnement, et ce en vue de décider s'il convient de prendre des mesures pour faire évacuer la cargaison.

Limitation de la responsabilité

La Malaisie est partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Le montant de limitation applicable au *Singapura Timur* est estimé à 102 000 DTS (£88 000).

Demandes d'indemnisation

Bien qu'il ne soit pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation, il est prévu que les coûts au titre des opérations de nettoyage dépasseront le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. C'est le Japan P & I Club et ses experts qui, en consultation avec le Fonds de 1971, procèdent à l'évaluation des demandes.

Une demande d'indemnisation d'un montant de S\$2 000 (£750) représentant le coût de la mobilisation d'un navire d'intervention a été approuvée pour S\$1 450 (£540). Une demande de M\$ 22 100 (£4 000) au titre de la location d'un navire anti-pollution, d'un camion et

d'une grue ayant servi dans le cadre des opérations de nettoyage a été réglée pour le montant demandé.

Une demande d'un montant de ¥15,4 millions (£80 000), déposée par une entreprise d'assistance maritime engagée par le Japan P & I Club pour empêcher toute nouvelle fuite de l'épave, a été approuvée pour un montant de ¥11,4 millions (£60 000).

La PIMMAG a présenté une demande de M\$ 324 000 (£59 000) au titre de sa participation aux opérations de nettoyage. La demande est en cours d'évaluation.

Les pêcheurs ont signalé aux autorités malaisiennes que leurs filets de pêche avaient été souillés. L'on s'attend donc à des demandes d'indemnisation à ce titre.

14 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1992

14.1 SINISTRE SURVENU EN ALLEMAGNE

(Allemagne, juin 1996)

Le sinistre

Entre le 20 juin et le 10 juillet 1996, du pétrole brut a pollué le littoral allemand et un certain nombre d'îles allemandes situées 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 initialement 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 1996, 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* et de son assureur échouaient, elles demanderaient réparation au Fonds de 1992.

Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est évalué à environ 38 millions de DTS (£33 millions).

Poursuites judiciaires

En juillet 1998, l'Allemagne a engagé, auprès du tribunal de première instance de Flensburg, une procédure contre le propriétaire du navire et son assureur, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions (£815 000).

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.

Le propriétaire du *Kuzbass* et 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 du

Club montrent que les deux types de pétrole 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.

Entre 18h30 le 12 juin 1996 et 19h00 le 13 juin 1996, le *Kuzbass* se trouvait à l'ancre pendant que l'on réparait le système de refroidissement du navire.

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. Les 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 Lloyds 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 Lloyds Maritime Information Services ne s'intéresse qu'aux pétroliers en charge et ne fournit aucun renseignement relatif aux mouvements 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 italien⁴, les deux ayant 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 de Libye. L'analyse des échantillons du pétrole ramassé sur les plages polluées a montré qu'il s'agissait, là 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 et du Club 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 a désigné un expert chargé d'examiner les éléments de preuve ayant trait à l'origine des hydrocarbures, et en particulier de déterminer si les échantillons du mélange de pétrole et de sable contenaient des résidus provenant du lavage d'une citerne et/ou des résidus de slops, et si les résidus provenaient bien du pétrole brut 'Libyan Brega'. L'expert a conclu que les échantillons en cause contenaient de toute évidence des résidus de pétrole brut typiques de ce que l'on trouvait dans les eaux de lavage des citernes de pétroliers (slops). Il a en outre affirmé n'avoir trouvé aucune trace de boue dans les échantillons. Selon lui, vu la quantité de pétrole récupérée (soit plusieurs centaines de tonnes), il était exclu que les boues mazoutées aient contribué à la pollution. Sur la base des travaux menés par l'Agence maritime et hydrographique

⁴ C'est dans un port italien que le déchargement suivant devait avoir lieu.

fédérale, le pétrole incriminé ne pouvait que - selon lui - être du pétrole brut libyen. En revanche, il n'était pas possible de l'imputer à un puits précis. L'expert a fait valoir également qu'il n'était pas possible de déterminer si la pollution pouvait être attribuée à la cargaison transportée par le *Kuzbass* en l'absence d'échantillons prélevés de ses citernes à résidus.

Le propriétaire du navire et le West of England Club sont d'accord avec la conclusion de l'expert, s'agissant notamment d'affirmer que le pétrole était bien originaire de Libye mais qu'il n'était pas possible de l'attribuer à un puits particulier, qu'il était en outre impossible d'attribuer le pétrole à un navire particulier en l'absence d'échantillon provenant du navire et qu'aucun échantillon n'avait été prélevé du *Kuzbass*, bien que l'occasion s'en soit présentée lors de l'inspection du navire en juillet 1996 en Italie par les autorités allemandes qui ont décidé de ne pas demander de prélèvement d'échantillon. Ils ont également fait valoir que la conclusion de l'expert, selon laquelle les échantillons prélevés sur les plages avaient des caractéristiques typiques des résidus provenant des eaux de lavage des soutes mais ne comportaient aucune trace de boues, ne débouchait sur rien étant donné que tous les pétroliers passant dans la mer du Nord à la date fatidique auraient pu procéder au nettoyage de leurs soutes et être à l'origine de la pollution. Le propriétaire du navire et le West of England Club ont soutenu que les éléments de preuve disponibles montraient que la pollution n'était pas imputable aux hydrocarbures du *Kuzbass*.

Dans le cadre du rapport de l'expert, les autorités allemandes ont présenté des observations sur l'origine des hydrocarbures, soutenant que, sur la base des conclusions des experts et des éléments de preuve disponibles, la pollution ne pouvait provenir que du *Kuzbass*. Elles soutiennent en outre que les renseignements de Lloyds Maritime Information Services sur le mouvement de pétroliers en mer du Nord ainsi que l'analyse des exportations de pétrole brut libyen montrent clairement qu'en juin 1996, hormis le *Kuzbass*, aucun pétrolier venu directement de Libye chargé de brut libyen n'avait emprunté la baie de Helgoland et longé les côtes allemandes et néerlandaises avec ses citernes à cargaison contenant des résidus de brut libyen. Les autorités ont fait remarquer que les réparations qu'il avait fallu apporter d'urgence à une citerne de cargaison fêlée avaient obligé à laver la citerne.

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont également présenté le rapport établi conjointement par un ancien chef mécanicien engagé par le propriétaire du navire et un expert indépendant ayant tous deux examiné le journal des machines du *Kuzbass* et d'autres documents techniques. Ils ont déclaré que, selon le journal des machines, aucune activité de la pompe à cargaison ou de la pompe de ballast n'avait été consignée entre le moment où le déchargement avait pris fin à Wilhelmshaven et la fin des travaux d'entretien; que l'utilisation de la pompe à cargaison ou de la pompe de ballast aurait été impossible durant les réparations et que le navire était à l'ancre pour cause d'entretien essentiel du système de refroidissement de l'eau entre le 12 juin 1996 18h30 et le 13 juin 19 heures.

Les autorités allemandes contestent ce rapport, et notamment l'interprétation de l'inscription figurant dans le livre de bord ayant trait aux travaux d'entretien qui auraient été effectués. Les autorités ont expliqué les raisons pour lesquelles, selon elles, aucun navire autre que le *Kuzbass* n'aurait pu être à l'origine de la pollution.

L'on s'attend à ce que le tribunal se prononce en début d'année 2002 sur la procédure à suivre pour traiter cette affaire.

Examen de la question par l'Administrateur

Dans le rapport qu'il a présenté sur ce sinistre à la session d'octobre 2001 du Comité exécutif, l'Administrateur dit être d'accord avec les conclusions de l'expert judiciaire. Il a ajouté qu'il avait également examiné les données analytiques soumises par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution qui, à son avis, montrent une remarquable correspondance avec le brut de Libye "Libyan Es Sider", et non avec le brut de Libye "Libyan El Brega", ce dernier étant le pétrole transporté par le *Kuzbass* lors de son déplacement immédiatement antérieur au délit de pollution allégué.

Selon le calendrier des exportations de brut de Libye fourni par Lloyd's Maritime Information Services, il se trouve que préalablement au transport de la cargaison de brut de Libye "El Brega" à destination de Wilhelmshaven, le *Kuzbass* avait transporté deux cargaisons de brut "Es Sider" (chargement effectué les 14 février et

28 mars 1996) et une cargaison de brut "Ras Lanuf" (chargement en date du 22 février 1996). De l'avis de l'Administrateur, si le *Kuzbass* a été la cause de la pollution et que cela a résulté du déchargement par-dessus bord de résidus accumulés au cours de plusieurs voyages, cela pourrait expliquer pourquoi les spectrogrammes de masse des échantillons d'hydrocarbures étaient très semblables à ceux du brut "Es Sider".

Se fondant sur les éléments de preuve présentés par les autorités allemandes, l'Administrateur a informé le Comité qu'à son avis la pollution a été causée par le déchargement de pétrole brut très semblable au brut "Es Sider" à partir d'une citerne et que le *Kuzbass* est selon toute probabilité à l'origine de la pollution.

Examen de la question par le Comité exécutif

À sa session d'octobre 2001, le Comité exécutif a relevé que l'Administrateur avait eu des entretiens informels avec des membres du West of England Club au sujet des éléments de preuve, mais que celui-ci persistait à soutenir que le *Kuzbass* n'était pour rien dans la pollution. Le Comité exécutif a pensé, comme l'Administrateur, qu'étant donné la position du propriétaire du navire et du West of England Club, les tribunaux allemands auraient à trancher la question de la responsabilité.

Une délégation a relevé qu'en l'espèce, la demande était celle du Gouvernement allemand, et que celui-ci pouvait se permettre d'attendre la décision de justice. Selon cette délégation, la situation aurait été fort différente si les demandeurs avaient été des pêcheurs connaissant des difficultés économiques du fait des retards pris pour trancher la question de la responsabilité entre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992. La délégation a estimé que, si cette situation se présentait, le Fonds de 1992 devrait envisager de payer les indemnités et d'aller en justice.

L'Administrateur a souligné que cette situation soulevait une importante question de principe. En effet, en vertu de l'article 4.1b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs devaient se prévaloir de toutes les voies de recours raisonnables avant d'obtenir réparation auprès du Fonds de 1992.

14.2 NAKHODKA

(Japon, 2 janvier 1997)

Voir les pages 69 à 76.

14.3 OSUNG N°3

(République de Corée, 3 avril 1997)

Voir les pages 82 et 83.

14.4 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 (Philippines) quand il a commencé à prendre l'eau par vents forts et grosse mer; il a ensuite 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 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 1999, il ne s'écoulait qu'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 Nova Insurance Company Limited (Terra Nova), 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 l'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 d'entente ne s'applique pas en l'espèce. L'Administrateur a bien 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 copie 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 autres mesures de sauvegarde

Les opérations de nettoyage 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. Concernant l'intervention en mer, on a 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 d'assistance, qui devait travailler en collaboration avec l'assistant local, pour localiser l'épave, obturer les fuites 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 1999 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 ni dans les soutes à combustible.

Demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2001, les dépenses encourues par Terra Nova au titre de l'enlèvement des hydrocarbures et des opérations de nettoyage se chiffraient à US\$2,5 millions (£1,7 million).

Une entreprise locale d'assistance et de remorquage a présenté au propriétaire du navire une demande d'un montant de US\$1,1 million (£730 000) au titre des opérations de nettoyage. Cette demande a fait l'objet d'une action en justice mais, en juin 2001, Terra Nova a conclu un accord à l'amiable pour US\$500 000 (£360 000).

Terra Nova n'a pas consulté le Fonds de 1992 sur l'accord de règlement de ces demandes.

Le montant de limitation applicable au *Mary Anne* est de 3 millions de DTS (£2,6 millions). Il est

donc 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. Cependant, Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'il y avait de la part du propriétaire du navire violation de la police d'assurance visant le navire, lequel aurait été exploité de manière imprudente; les membres de l'équipage auraient en outre été particulièrement incompétents. Terra Nova a notamment soutenu que, d'après les inspections de l'épave par des plongeurs, rien ne permettait d'établir que la coque du navire avait subi des dommages ayant entraîné le naufrage; les claires-voies de la salle des machines étaient ouvertes et dépourvues de vitre, et la salle des machines ainsi que la chambre des pompes avaient été modifiées de sorte qu'il n'y avait pas de cloison étanche entre les deux espaces.

Terra Nova a informé le Fonds de 1992 qu'elle pourrait demander au propriétaire du navire et au Fonds de 1992 de lui rembourser les montants qu'elle avait versés aux demandeurs.

Terra Nova a demandé au Fonds de 1992 d'approuver son action en justice et de reconnaître sa demande potentielle contre le Fonds. L'Administrateur a informé Terra Nova que le Fonds n'approuvait pas son action en justice et ne reconnaissait pas sa demande potentielle contre le Fonds aux fins du remboursement des sommes versées, étant donné que le montant total des demandes d'indemnisation était nettement inférieur à la limite applicable au *Mary Anne*.

À sa session d'octobre 2000, le Comité exécutif a fait sien l'avis de l'Administrateur, selon lequel toute demande de remboursement formulée par Terra Nova au motif que le propriétaire avait enfreint la police d'assurance devait être présentée contre le propriétaire puisque le montant total des demandes d'indemnisation acquittées était bien inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire. Le Comité a noté que la situation juridique risquait d'être plus compliquée pour les demandes qui n'avaient pas encore été acquittées et que le Comité pourrait avoir à examiner cette question lors d'une session à venir.

En octobre 2001, le Comité a relevé que le Fonds de 1992 avait reçu peu de temps auparavant une demande d'indemnisation d'un montant de P1,8 million (£24 000) d'un avocat des Philippines représentant un vendeur de produits

chimiques qui avait fourni une certaine quantité de dispersants au propriétaire pour les opérations de nettoyage. Il a été noté que le propriétaire était insolvable et que Terra Nova avait refusé d'approuver la demande.

Le Comité a rappelé qu'aux termes de l'article 4.1.b) de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les demandeurs sont tenus de prendre toutes les mesures raisonnablement envisageables en vue d'exercer les recours qui leur sont ouverts, avant d'obtenir réparation du Fonds de 1992. Un certain nombre de délégations ont fait valoir qu'il s'agissait là d'un point de principe important et que le demandeur en cause devrait chercher à obtenir réparation auprès soit du propriétaire soit de son assureur. Une délégation, tout en partageant ce point de vue, a estimé qu'il était important que le Fonds de 1992 suive l'évolution de la situation et que si le demandeur rencontrait des difficultés pour faire valoir ses droits, le Fonds devrait être prêt à l'aider.

En octobre 2001, le Fonds de 1992 a informé le demandeur de la décision du Comité, selon laquelle il devrait donner suite à sa demande contre le propriétaire du navire et/ou Terra Nova.

14.5 DOLLY

(Caraïbes, 5 novembre 1999)

Le sinistre

Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 25 mètres de fond dans un port de la Martinique (France). Jusqu'à présent, aucun déversement ne s'est 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 pourrait craindre pour la pêche et la mariculture.

Le *Dolly* était à l'origine un navire destiné au transport de marchandises diverses qui, par la suite, a été muni de citernes spécialisées destinées à recevoir du bitume, ainsi que d'un système de chauffage de la cargaison. Le navire n'est probablement couvert par aucune assurance de

responsabilité. C'est une société de Sainte-Lucie qui en est le propriétaire.

Les autorités ont demandé au propriétaire du navire de procéder à l'enlèvement de l'épave au plus tard le 7 décembre 1999. Sans doute faute de fonds, le propriétaire n'a pas obtempéré.

Définition du terme 'navire'

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 cette dernière s'appliquait ou non à cet événement. De l'avis de l'Administrateur, il faut au Fonds de 1992 des renseignements plus complets sur le navire avant de pouvoir se prononcer sur ce point.

En janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en fonction des informations complémentaires que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire, y compris les plans originaux et un croquis indiquant les modifications qui y ont été par la suite apportées.

Le Comité exécutif a relevé que le *Dolly* avait été construit en 1951 pour servir de navire de divers et était enregistré en tant que tel dans le Lloyds Register (1998-99). Toutefois, ultérieurement, trois citernes ont été installées dans la cale et l'ouverture du panneau de chargement a été fermée avec des plaques d'acier. Les croquis remis au Fonds de 1992 montrent que les citernes ne faisaient pas partie de la structure du navire mais ont été fixées à la cale du navire par des chaînes puis entourées de matériel isolant. Le Comité a noté également que, de l'avis des experts du Fonds de 1992, le *Dolly* avait été adapté au transport de cargaisons d'hydrocarbures en vrac et relevait donc de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que l'Administrateur partageait cet avis.

Le Comité exécutif a fait sien le point de vue de l'Administrateur selon lequel le *Dolly* relevait bien de la définition du terme 'navire' telle que figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Mesures tendant à prévenir la pollution

Le propriétaire n'ayant pas pris de mesures pour prévenir la pollution, les autorités françaises ont fait enlever 3,5 tonnes d'hydrocarbures de soute. Elles ont demandé à trois sociétés d'assistance maritime de soumettre des propositions sur la manière d'éliminer la menace de pollution par le bitume. Ces sociétés ont fait inspecter plusieurs fois l'épave par des plongeurs, en octobre et novembre 2000. Les autorités françaises ont remis au Fonds de 1992 des copies des propositions de ces entreprises.

Deux des sociétés ont proposé d'enlever les citernes de bitume en les laissant intactes tout en maintenant l'épave dans sa position actuelle. Les deux sociétés ont évalué le coût de cette opération à quelque US\$1,5 million (£1 million). La troisième société a proposé de redresser l'épave et de la remettre à flot avec sa cargaison à bord. On évacuerait alors la cargaison avant de saborder l'épave en eau profonde. Le coût de cette opération est évalué à US\$950 000 (£653 000).

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

Les experts du Fonds de 1992 ont examiné les méthodes proposées et estiment que pour des considérations d'ordre tant technique que financier, la troisième proposition est à préférer. Les pouvoirs publics français ont eux aussi dit préférer la remise à flot du navire avant l'enlèvement de la cargaison. En revanche, ils se proposent de mettre le navire à la ferraille plutôt que de le saborder.

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

À la session du Comité exécutif tenue en octobre 2001, la délégation française a indiqué que les autorités procédaient actuellement à un appel d'offre international en vue de la mise en œuvre des mesures proposées. Cette délégation a également déclaré que le Gouvernement français avait demandé l'avis des experts du Fonds sur les opérations afin de bénéficier de l'expertise technique du Fonds dans ce domaine. Le Gouvernement français prendrait ensuite sa décision et soumettrait, le moment venu, une demande d'indemnisation conformément aux procédures habituelles.

14.6 ERIKA

(France, 12 décembre 1999)

Le sinistre

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

Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 tonnes se sont déversées à l'occasion de la rupture. La partie avant du navire a coulé à une centaine de mètres de fond. Quant à la proue, elle a sombré par 130 mètres de fond, à une distance de quelque 10 milles marins de la proue.

On estime qu'il restait 6 400 tonnes de la cargaison dans la partie avant du navire et 4 700 tonnes dans la partie arrière.

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 Mer, 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. Quelque 1 100 tonnes d'hydrocarbures auraient été récupérées en mer.

Le 25 décembre 1999, la côte a été fortement souillée dans la zone de Saint-Nazaire, La Baule, Le Croisic et La Turballe. Puis, sur environ 400 kilomètres, toute la côte située entre le Finistère et la Charente-Maritime a subi une pollution par les hydrocarbures, forte mais intermittente. Les préfets maritimes des cinq départements touchés ont déclenché le Plan Polmar Terre, prenant ainsi 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, de l'armée, mais aussi de bénévoles. En tout, ce sont quelque 5 000 personnes qui ont participé au nettoyage des côtes souillées.

Bien qu'on ait enlevé le gros des hydrocarbures assez rapidement, il a fallu en 2000 procéder à un deuxième nettoyage en bien des endroits. Ce peaufinage a été gêné par une nouvelle contamination, à l'occasion des tempêtes ayant sévi pendant les fêtes de Pâques et ponctuellement les mois suivants, de plages qui avaient été déjà nettoyées, sans doute du fait de l'accumulation d'hydrocarbures enfouis non loin du littoral. S'il est vrai que l'état de la plupart des principales plages touristiques s'était bien

amélioré, le nettoyage de plusieurs sites n'a pu être achevé avant le début de la pleine saison touristique, c'est-à-dire pour juillet. En bien des sites, le nettoyage a cessé durant la saison estivale, mais, dans certains cas, les municipalités ont constitué des équipes sur place pour continuer le nettoyage de certaines plages touristiques tout au long de l'été.

Les opérations de nettoyage ont repris à l'automne, mais ont pâti du mauvais temps tout au long des mois d'hiver: le nettoyage de la contamination résiduelle a pourtant pu commencer au printemps 2001. Ces opérations ont essentiellement été prises en charge par des entreprises spécialisées.

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

Plus de 200 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassées sur les plages et stockées



Zone touchée par le sinistre de l'Erika

provisoirement. Total Fina SA, entreprise pétrolière française, a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets ramassés. Cette opération, dont on estime le coût à quelque FF300 millions (£28 millions), est actuellement en cours.

Impact du déversement

Les hydrocarbures ont atteint plusieurs ports de plaisance, souillant de nombreux bateaux de plaisance et mouillages.

Dans plusieurs communes et départements, les opérations de nettoyage ont endommagé les routes.

De nombreuses exploitations ostréicoles et mytilicoles ont elles aussi été touchées. À la suite du suivi mis en place par les autorités françaises et des directives établies par l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA), on a trouvé que les hydrocarbures accumulés dans les coquillages - sauvages ou d'élevage - provenant de nombreux endroits dépassaient les limites admises. En conséquence de quoi, la commercialisation des produits en provenance de ces zones a été interdite. Vu la faible

contamination des prises de poisson pélagique et de crustacés, aucune interdiction de pêche hauturière n'a été prononcée.

Les interdictions de récolte de coquillages ont été levées les unes après les autres au cours de l'été 2000 et, en septembre 2000, plus aucune zone n'était frappée d'interdiction, qu'il s'agisse de pêche ou de récolte de coquillages – à la seule exception d'une zone peu étendue, en Loire-Atlantique, où les coquillages restaient contaminés. Cette dernière interdiction a été levée en septembre 2001.

On a déployé tous les efforts possibles pour minimiser l'impact du déversement sur les marais salants de la Loire-Atlantique et de la Vendée, où divers programmes de suivi et d'analyse ont été mis en place. Les paludiers de Noirmoutier (Vendée) ont repris la production à la mi-mai 2000 après l'amélioration de la qualité de l'eau de mer. Quant aux interdictions de prises d'eau de mer à Guérande (Loire-Atlantique), elles ont été levées le 23 mai 2000. Depuis lors, un groupe de paludiers indépendants de Guérande a tenté de reprendre la production mais en a été empêché. Une coopérative représentant près de



Erika: une grue procède à l'enlèvement de débris mazoutés

70% de la production de Guérande a renoncé à produire du sel en 2000 pour préserver la confiance des consommateurs dans ce produit.

À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de faire rapport sur la possibilité de produire du sel à Guérande en 2000, sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. Des pièces sont soumises actuellement à l'expert; celui-ci devrait sous peu présenter son rapport.

Le Fonds de 1992 a reçu de la part des paludiers (indépendants mais aussi membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier des demandes au titre des préjudices subis à cause du report de la campagne de production 2000 du fait de l'interdiction des prises d'eau de mer.

Le littoral touché est un important site touristique, en particulier pendant la saison d'été. L'impact sur ce secteur a varié en fonction du site et du type d'activité durant la saison touristique 2000. Selon certaines indications, la saison 2001 n'aurait pas été touchée de manière significative. Toutefois, il se peut que des demandes soient soumises au titre de pertes subies durant la saison 2001 dans des zones restées polluées.

Enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave

Le Gouvernement français a décidé qu'il fallait enlever les hydrocarbures restés dans les deux parties de l'épave. Un consortium international a procédé à l'opération d'enlèvement des hydrocarbures entre le 6 juin et le 15 septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

Procédure en limitation

À la demande du propriétaire du navire, le Tribunal de commerce de Nantes a ordonné, le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733 (£7,9 millions) le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de la Steamship Mutual.

Un groupe de demandeurs a formulé une objection au fait que le tribunal avait accepté la lettre de garantie de la Steamship Mutual,

soutenant notamment que le fonds de limitation aurait dû être constitué en espèces. En juin 2001, le tribunal s'est déclaré incompétent sur cette question.

Montant maximum disponible à titre d'indemnisation

Le montant maximum disponible pour indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) par événement, y compris la somme payée par le propriétaire du navire et son assureur (article 4.4 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Ces montants sont convertis en monnaie nationale sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

Appliquant les principes arrêtés par l'Assemblée dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé, en février 2000, que la conversion se ferait au taux de change du DTS en vigueur le 15 février 2000, et a chargé l'Administrateur de faire les calculs qu'il fallait.

Selon les calculs de l'Administrateur, 135 millions de DTS = FF1 211 966 811 (£113 millions), et le Comité a approuvé ce calcul à sa session d'avril 2000.

Or, en septembre 2001, une association pour la protection de la mer, 'Keep it Blue', à laquelle s'est associée la Confédération maritime a déposé une plainte auprès du procureur affirmant que l'Administrateur avait commis une escroquerie lorsqu'a été prise la décision sur la conversion du montant maximum disponible, au titre de la Convention de 1992 portant création du Fonds, de DTS en francs français. L'Administrateur a été accusé d'avoir enfreint la Convention de 1992 portant création du Fonds en convertissant les DTS en francs à une date différente de celle figurant dans la Convention. Il a été dit que l'Administrateur avait personnellement effectué le calcul sur la base d'un taux choisi par lui, à savoir celui du 15 février 2000, alors que la conversion aurait dû être faite sur la base du taux du 4 avril 2000, qui est la date à laquelle l'Assemblée a examiné la question, privant ce faisant les victimes de FF35 227 130 (£3,2 millions).

L'Administrateur a rendu compte de ces allégations à la session du Comité exécutif tenue en octobre 2001. Les débats qui ont eu lieu à la suite de ce compte rendu ont été récapitulés de la manière ci-après dans le compte rendu des décisions approuvé par le Comité:

La décision fixant la date à laquelle les DTS seraient convertis en francs français avait été prise non par l'Administrateur, mais par le Comité exécutif. Contrairement à ce qui était dit dans les reproches formulés, l'Administrateur n'avait violé aucune Convention mais avait procédé à la conversion conformément aux instructions du Comité exécutif, en utilisant la date du 15 février 2000; il s'agissait d'un simple calcul mathématique. Les mesures prises par l'Administrateur avaient été appuyées par le Comité exécutif qui, agissant avec l'autorité de l'Assemblée, était habilité à prendre cette décision. Dans sa décision dans l'affaire du *Nakhodka*, l'Assemblée avait explicitement reconnu que les décisions relatives à la date des conversions seraient prises par le Comité exécutif. L'Assemblée avait approuvé les rapports sur les travaux du Comité exécutif aux sessions au cours desquelles la question avait été examinée.

À sa session d'octobre 2001, l'Assemblée a fait sienne la position adoptée par le Comité exécutif.

Engagements pris par Total Fina et par le Gouvernement français

Dans une lettre adressée au Fonds de 1992, Total Fina s'est engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur au titre de toute inspection ou opération visant l'épave, si et pour autant que, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 - à savoir 135 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) - était dépassé. Total Fina a pris l'engagement correspondant pour ce qui était du coût du ramassage et de l'évacuation des déchets mazoutés provenant du nettoyage des plages, du coût de sa participation au nettoyage des plages jusqu'à concurrence de FF40 millions et du coût d'une campagne de promotion visant à rétablir l'image de marque touristique de la côte atlantique, jusqu'à concurrence de FF30 millions.

La délégation française a informé le Comité à sa session d'avril 2000 que le Gouvernement français s'était lui aussi engagé à ne pas faire valoir de demande d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 ou du fonds de limitation établi par le propriétaire du navire ou son assureur si et pour autant que, du fait de cette demande, le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992 était dépassé. La délégation française a fait valoir que, s'il restait des fonds une fois intégralement acquittées toutes les autres demandes d'indemnisation, les demandes présentées par l'État français viendraient avant celles de Total Fina.

Niveau des paiements pris en charge par le Fonds de 1992

Le Comité exécutif a examiné à plusieurs de ses sessions le niveau des paiements au titre du sinistre de l'*Erika*.

Le Comité a rappelé à maintes reprises que l'Assemblée avait estimé que le Fonds de 1992 se devait de faire preuve de prudence dans le paiement des demandes si le montant total des demandes nées d'un événement particulier risquait de dépasser le montant total de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, car aux termes de l'article 4.5 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, tous les demandeurs devaient être traités de la même manière. Il a en outre été rappelé que l'Assemblée avait estimé qu'il fallait concilier la rapidité avec laquelle le Fonds de 1992 devait verser aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures les indemnités convenues et la nécessité de faire en sorte que le Fonds ne se trouve pas en situation de surpaiement.

En juillet 2000, le Comité exécutif a décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient quant au niveau des demandes d'indemnisation faisant suite au sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devrait être limité à 50% du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds de 1992.

À la suite d'une étude très approfondie menée au sein du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie sur l'ampleur des dommages

provoqués par le sinistre de l'*Erika* dans le secteur touristique et vu l'opinion des experts du Fonds de 1992, le Comité exécutif a décidé en janvier 2001 de porter le paiement du Fonds de 1992 de 50% à 60%.

Le Ministère de l'économie a réalisé une nouvelle étude en juin 2001. Compte tenu de cette étude et de l'évaluation faite par l'Administrateur, le Comité exécutif a décidé en juillet 2001 de porter le niveau des paiements du Fonds de 1992 à 80%.

Un complément d'étude effectué par le Ministère de l'économie en octobre 2001 a permis de conclure que l'indemnisation de 100% des dommages subis étaient tout à fait possible, avec en plus une marge de sécurité de FF350 millions (£33 millions).

Le Comité exécutif a décidé à sa session d'octobre 2001, que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient quant au niveau des demandes d'indemnisation recevables faisant suite au sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devrait être maintenu à 80% du montant du préjudice effectivement subi. Il a également été décidé que le niveau des paiements serait revu à la session suivante du Comité.

Autres sources de crédits

Le Gouvernement français a mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche. Ce système est géré par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et des pêches. OFIMER peut faire des paiements aux demandeurs jusqu'à concurrence de FF200 000 (£19 000) sur la base de ses propres évaluations du préjudice subi, sans consultation de la Steamship Mutual ou du Fonds de 1992. OFIMER a dit fonder son évaluation sur les critères énoncés dans le Manuel sur les demandes d'indemnisation établi par le Fonds de 1992. Au 31 décembre 2001, OFIMER avait versé FF27,3 millions (£2,5 millions) à des demandeurs du secteur de la pêche et FF13,2 millions (£1,2 million) à des producteurs de sel.

Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements complémentaires dans le secteur du

tourisme. Ce mécanisme est en place depuis octobre 2001 et a permis d'effectuer des paiements s'élevant à FF24 millions (£2,2 millions).

Traitement des demandes d'indemnisation

La Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont établi à Lorient un Bureau des demandes d'indemnisation, lequel a ouvert le 12 janvier 2000. Le bureau, qui compte actuellement sept personnes, fait office d'agent de coordination pour les demandeurs et les experts techniques chargés d'examiner les demandes d'indemnisation. Son rôle est de nature purement administrative: en effet, le Bureau ne procède pas lui-même à l'évaluation des demandes.

Une cinquantaine d'experts ont été engagés pour étudier les demandes d'indemnisation ayant trait aux opérations de nettoyage, à la pêche et à la mariculture, ainsi qu'au tourisme.

En raison du volume des demandes d'indemnisation présentées du fait du sinistre de l'*Erika*, en particulier dans le secteur du tourisme, le Fonds de 1992 a mis au point, avec le concours du cabinet d'experts du tourisme recrutés en France par le Fonds et la Steamship Mutual, un programme informatique destiné à aider les experts chargés d'évaluer les demandes d'indemnisation. Ce programme est devenu opérationnel en mai 2001. Il permet de comparer les données sur les nouvelles demandes aux données relatives aux demandes déjà évaluées. Si les données fournies au sujet de la demande en cours d'évaluation correspondent aux données sur des demandes similaires déjà évaluées, relevant des mêmes secteur et lieu géographique, le temps mis pour procéder à l'évaluation peut diminuer de beaucoup.

Bilan des demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2001, 5 840 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de FF912 millions (£85 millions).

Environ 4 705 demandes, représentant FF565 millions (£53 millions), ont fait l'objet d'une évaluation, pour FF321 millions (£30 millions). Ce sont donc 81% des demandes reçues qui ont été évalués.

Quatre cent vingt-six demandes, d'un montant de FF59 millions (£5,5 millions), avaient été rejetées,



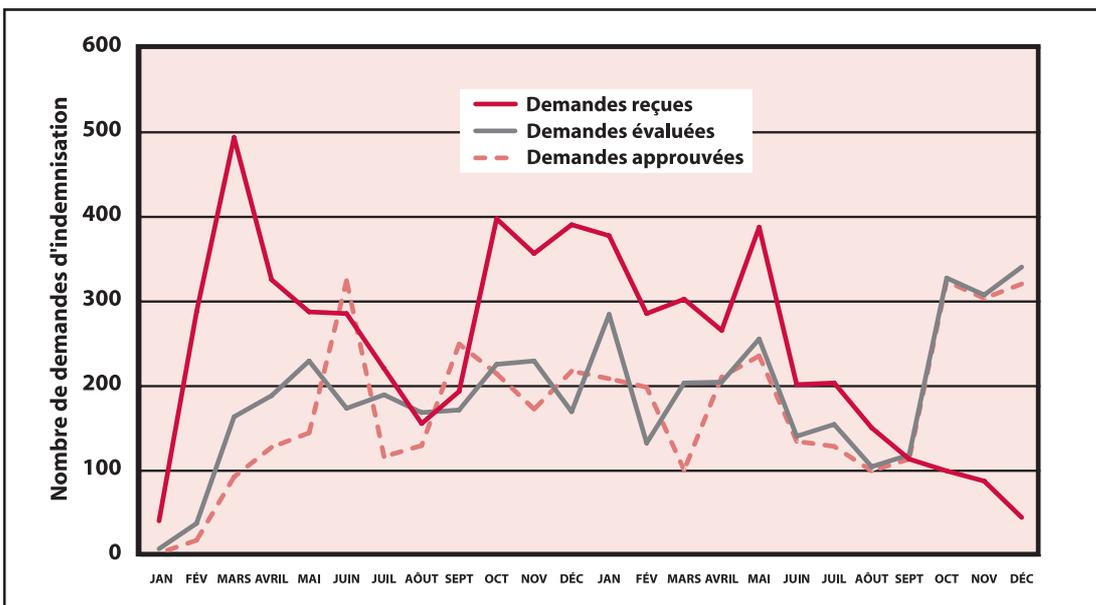
Erika: travail au quotidien au Bureau des demandes d'indemnisation

mais nombre d'entre elles font l'objet d'une nouvelle évaluation à la faveur du complément de justificatifs communiqués par le demandeur.

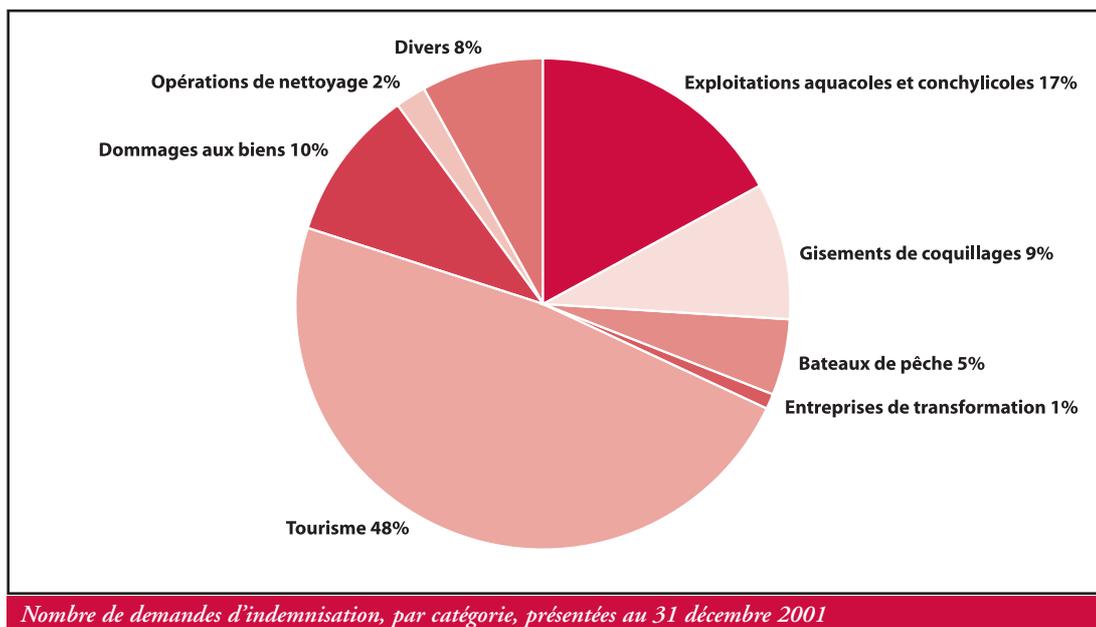
Des indemnités ont été versées au titre de 3 362 demandes, pour un montant total de FF190 millions (£17,7 millions), dont FF84 millions (£7,8 millions) à la charge de la Steamship Mutual et FF106 millions (£9,9 millions) à la charge du Fonds de 1992.

1 135 autres demandes, correspondant à FF347 millions (£32 millions), sont soit en cours d'évaluation soit en attente d'un complément d'information requis pour l'évaluation.

Le graphique ci-dessous indique le nombre de demandes reçues chaque mois, ainsi que le nombre de demandes ayant été évaluées et approuvées entre janvier 2000 et décembre 2001 et le nombre de demandes par catégorie.



Traitement des demandes d'indemnisation en 2000/2001



Les tableaux ci-après ventilent le traitement des demandes d'indemnisation selon leurs catégories.

Comme il est indiqué dans ces tableaux, le traitement des dossiers avance à des rythmes différents selon la catégorie des demandes. Pour certains types de demandes, plus de 90% d'entre elles ont fait l'objet d'une évaluation; pour la plupart des catégories, des indemnités ont été versées pour 60% des demandes. La majorité des demandes relevant de ces catégories avaient été présentées assez tôt. En revanche, les demandes relevant du secteur touristique n'ont été évaluées que pour 75% d'entre elles. Il est vrai que 1 261 des 2 888 demandes déposées (soit 43%) l'avaient été après le 1er mars 2001. Le décalage persiste néanmoins entre le moment où la demande est approuvée et le moment où les indemnités sont versées, notamment parce que les demandeurs n'ont pas accepté le montant proposé.

Recevabilité des demandes d'indemnisation

Comme il est indiqué plus haut, le Fonds de 1992 a examiné plus de 4 700 dossiers. Plusieurs demandes ont été renvoyées devant le Comité exécutif en cours d'année du fait qu'elles soulevaient d'importantes questions de principe.

Exploitation ostréicole

En juin 2001, le Comité exécutif a examiné une demande provenant d'une entreprise ostréicole

située à Cancale (Bretagne Nord), à une centaine de kilomètres de la zone touchée. La demande vise des pertes encourues en raison d'une réduction des ventes que l'entreprise attribue au manque de confiance des consommateurs du fait du sinistre de l'*Erika*.

Le demandeur achète des naissains d'huîtres qui proviennent du golfe du Morbihan, situé à l'intérieur du périmètre affecté. Ceux-ci sont ensuite transportés à Cancale (en dehors de la zone touchée) où ils parviennent à maturité. Les huîtres sont ensuite renvoyées à Crach (dans le Morbihan), pour être nettoyées, calibrées et mises en bassin de déuration. Après cette dernière étape, elles sont conditionnées, puis étiquetées comme étant originaires du Morbihan. D'après le demandeur, 80% de la production est vendue à des grossistes en Bretagne même, 15% dans le reste de la France et 5% à l'étranger. Bien que l'ensemble du traitement et de la commercialisation se fasse normalement à Crach, il se peut qu'une partie de la production ait été traitée et vendue sur place à Cancale même.

Le Comité exécutif a convenu avec l'Administrateur que le critère de proximité géographique entre l'activité du demandeur et la contamination était respecté et que l'activité du demandeur devait être considérée comme formant partie intégrante de l'activité économique de la zone touchée par le déversement. Le Comité a donc estimé qu'il existait un degré raisonnable de

proximité entre la contamination et tout préjudice effectivement subi par le demandeur et a décidé que cette demande était recevable dans son principe.

Demandes au titre d'une baisse des recettes provenant de la taxe de séjour

À sa session d'octobre 2001, le Comité a examiné la recevabilité des demandes d'indemnisation soumises par quatre communes au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour.

La taxe de séjour est prélevée par les communes qui sont reconnues comme étant des centres et destinations touristiques; le montant en est fixé tous les ans, par la commune, sur une base forfaitaire par visiteur et par nuitée, en fonction du

type d'hébergement. Cette taxe n'est pas prélevée pour les visiteurs en déplacement d'affaires. Les recettes provenant de la taxe de séjour permettent à la commune de financer les activités et les services liés au niveau d'activité touristique dans la commune, notamment le nettoyage des plages, le ramassage des ordures, les bureaux d'information et les syndicats d'initiative.

Une première analyse des demandes d'indemnisation a montré que, dans ces quatre communes, la baisse des recettes tirées de la taxe de séjour entre 1999 et 2000 se situait entre 9 et 16%, des chiffres tout à fait comparables à la baisse de l'activité économique touristique calculée pour 2000 dans les zones touchées par le sinistre de l'*Erika*.

DEMANDES DÉPOSÉES AU 31 DÉCEMBRE 2001

Catégorie	Demandes déposées	Demandes évaluées		Demandes pour lesquelles les paiements ont été effectués		Demandes refusées	
Exploitations aquacoles et conchylicoles	977	966	99%	689	71%	66	7%
Gisements de coquillages	499	474	95%	316	63%	80	17%
Bateaux de pêche	311	301	97%	251	81%	22	7%
Entreprises de transformation	32	29	91%	22	69%	4	14%
Tourisme	2 888	2 168	75%	1 458	50%	222	10%
Dommmages aux biens	557	254	46%	165	30%	14	6%
Opérations de nettoyage	111	73	66%	53	48%	2	3%
Divers	465	440	95%	408	88%	16	4%
Total	5 840	4 705	81%	3 362	58%	426	9%

PAIEMENTS AUTORISÉS ET ACQUITTÉS AU 31 DÉCEMBRE 2001

Catégorie	Paiements autorisés		Paiements effectués	
	Nombre de demandes	Montants FF	Nombre de demandes	Montants FF
Exploitations aquacoles et conchylicoles	856	31 300 147	689	22 560 109
Gisements de coquillages	378	3 688 360	316	3 152 658
Bateaux de pêche	274	4 735 102	251	4 082 249
Entreprises de transformation	23	3 617 185	22	2 913 776
Tourisme	1 653	133 172 574	1 458	122 042 046
Dommmages aux biens	226	2 996 303	165	2 627 482
Opérations de nettoyage	63	14 386 230	53	11 553 189
Divers	418	26 737 130	408	21 423 980
Total	3 891	220 633 031	3 362	190 355 489

La question s'est posée de savoir si les demandes d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour étaient recevables.

De l'avis de l'Administrateur, la baisse des recettes fiscales dans le secteur touristique était manifestement en grande partie due à une baisse de l'activité touristique provoquée par le sinistre de l'*Erika*. L'Administrateur a estimé qu'il existait un lien raisonnablement étroit entre la baisse de recettes fiscales tirées du tourisme et le sinistre de l'*Erika* et que ces demandes devraient donc être, dans leur principe, considérées comme étant recevables.

Plusieurs délégations ont exprimé l'avis, comme l'Administrateur, que les demandes étaient recevables dans leur principe. Plusieurs autres délégations ont exprimé des réserves de caractère général sur toute acceptation de demandes d'indemnisation au titre d'une baisse des recettes fiscales. Il a été fait observer que les taxes de séjour en question étaient prélevées pour couvrir certaines dépenses particulières liées au tourisme alors que d'autres pays recouraient à leur régime fiscal général ou bien à la TVA pour couvrir des dépenses de ce type. Ces délégations ont fait observer que l'existence de régimes fiscaux différents pourrait donner lieu à une différence de traitement entre les États Membres. Certaines délégations se sont déclarées préoccupées par le fait qu'il serait difficile, au moment d'évaluer des demandes au titre de pertes dues à une baisse des recettes provenant de la taxe de séjour, de déterminer les éventuelles économies qui auraient pu découler de la baisse de l'activité touristique.

Le Comité exécutif a décidé de repousser à sa 16ème session sa décision sur la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour.

La délégation française a prié instamment le Comité de poursuivre son examen des demandes en question car celles-ci étaient liées à une situation particulière à savoir que les communes qui les avaient présentées avaient bel et bien subi des pertes économiques et ne disposaient d'aucun autre moyen de compenser ces pertes. Cette délégation a estimé que les demandes répondaient à tous les critères suivis par les FIPOL en matière de recevabilité.

Demande d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe d'aéroport

En octobre 2001, le Comité exécutif a examiné une demande d'indemnisation d'un montant de FF336 739 (£31 000) présentée par l'exploitant de l'aéroport de Lorient Lann Bihoué au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe d'aéroport en 2000. Il a été noté que la taxe d'aéroport, d'un montant de FF42,06, est prélevée par passager et qu'il y aurait eu 8 007 passagers de moins en 2000 qu'en 1999.

Selon les archives, le nombre de passagers à l'aéroport variait de plus de 5% d'une année sur l'autre, alors qu'entre 1999 et 2000, la baisse a été de 3%. Lorient est un aéroport intérieur qui n'enregistre guère de passage de touristes.

Le Comité exécutif a estimé qu'il n'avait pas été prouvé que la baisse du nombre de passagers entre 1999 et 2000 et la baisse de recettes fiscales qui s'en était suivie pour l'aéroport avaient été causées par le sinistre de l'*Erika*. La demande a donc été rejetée.

Agression contre le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient

Des menaces et allégations, émanant pour l'essentiel d'un seul individu, ont été proférées pour ainsi dire sans cesse contre le personnel du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, contre les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 et contre l'Administrateur.

Tôt le samedi 15 décembre 2001, un individu s'en étant déjà pris aux bureaux du Fonds de 1992 à Lorient et à Brest a embouti à la tractopelle le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, brisant plusieurs vitres et défonçant la porte d'entrée. Les deux agents de police postés devant le bureau n'ont pu prévenir l'agression, mais ont appréhendé et écroué l'agresseur. Le juge d'instruction l'a mis en examen, mais l'individu a été relâché le lendemain. Il lui a été interdit de se rendre à Lorient, sauf pour voir son avocat.

Vu l'importance des dégâts subis par le Bureau des demandes d'indemnisation, l'Administrateur a décidé de suspendre pour un temps les opérations du bureau, et ce jusqu'à ce que l'on ait pu faire les travaux requis.

Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual vont engager des poursuites contre l'agresseur.

Le jour même de l'agression, le Fonds de 1992 a publié en France un communiqué de presse condamnant on ne peut plus vivement cette agression. Quant au Préfet du Morbihan, il a fait une déclaration le même jour, condamnant catégoriquement l'agression contre le bureau de Lorient. Le 19 décembre, un porte-parole du Ministère français des affaires étrangères a lui aussi fait une déclaration précisant que les responsables de ce Ministère, mais aussi du Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie et du Ministère de l'intérieur avaient eux aussi condamné l'agression dont le bureau de Lorient avait été victime.

Il a fallu suspendre provisoirement les opérations du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient, d'où un retard dans le versement d'indemnités aux victimes du sinistre de l'*Erika*, mais le Fonds de 1992 a tout fait pour minimiser les perturbations et pour continuer à mener à bien sa tâche, c'est-à-dire d'indemniser les victimes du sinistre de l'*Erika*.

Le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient reprendra ses activités le 2 janvier 2002.

Cause du sinistre

Étant donné que l'*Erika* était immatriculé à Malte, c'est l'Autorité maritime de Malte qui a mené l'enquête de l'État du pavillon au sujet de ce sinistre, publiant son rapport en septembre 2000.

Une enquête a également été menée en France par la Commission permanente d'enquête sur les événements de mer (CPEM), dont le rapport a été publié en décembre 2000.

Les conclusions de l'Autorité maritime de Malte peuvent être résumées comme suit:

- 1 Il n'est pas possible de déterminer avec certitude la cause de la défaillance initiale puis de celle de la structure du navire. Il est probable que cette défaillance s'explique par un ensemble de facteurs, dont la corrosion, des fissures et défaillances locales, la qualité des réparations effectuées à la suite de l'inspection spéciale de 1998, la qualité des inspections effectuées par RINA, les points vulnérables dans la conception du navire, sans parler de l'état de la mer.
- 2 L'*Erika* a été construit conformément aux règles applicables à l'époque et, à certains égards, il répondait à des spécifications supérieures aux exigences actuelles.
- 3 L'*Erika* avait connu de très mauvaises conditions atmosphériques pendant toute la traversée depuis Dunkerque. Toutefois, le navire aurait dû résister aux paquets de mer qu'il a reçus pendant sa dernière traversée ou au chargement de la coque, même en tenant compte de l'amincissement constaté au cours de la dernière inspection spéciale.
- 4 Le degré d'usure constaté par endroits sur les images prises par les véhicules télécommandés montre que cette corrosion ne pouvait pas s'être produite au cours des 16 mois écoulés depuis la dernière inspection spéciale. Il est probable qu'une corrosion importante existait après les réparations effectuées à Bijela (Croatie) en 1998, laquelle n'avait pas été décelée ou n'avait pas été prise en compte pour les réparations par l'inspecteur de service.
- 5 Les inspections effectuées par la RINA à Bijela en 1998 et à Augusta (Italie) en 1999 n'avaient pas permis de déceler les zones importantes touchées par la corrosion et/ou d'en tenir compte. Les exploitants du navire qui étaient présents alors qu'il se trouvait en cale sèche à Bijela n'ont pas non plus constaté la présence d'une forte corrosion à certains endroits et/ou n'ont pas tenu compte ou n'ont pas surveillé les réparations d'assez près.
- 6 L'audit ISM (relatif à la gestion de la sécurité) effectué par RINA n'a pas permis de déceler l'existence de problèmes dans la gestion de certains navires par la société de gestion de l'*Erika* et/ou d'en tenir compte.
- 7 Le capitaine n'a pas procédé à une évaluation réaliste de la situation et de son évolution à la suite de la gîte initiale du navire.

- 8 Il n'y a ni preuve ni raison de croire que la consommation d'alcool ou de drogue a influé sur le comportement du capitaine ou de l'équipage à la suite de la rupture de la coque et pendant l'évacuation de l'équipage.
- 9 Il ressort d'analyses effectuées à la suite d'événements analogues qu'il est extrêmement peu probable qu'un objet flottant librement puisse heurter le bordé d'un navire faisant route avec suffisamment d'énergie pour provoquer une brèche.
- 3 L'insuffisance des réparations effectuées au chantier naval de Bijela a elle aussi été un facteur décisif dans l'enchaînement des faits qui ont précédé l'accident.
- 4 L'affaiblissement de la structure au voisinage des citernes à ballast N° 2 s'explique par l'insuffisance de la maintenance et par le développement rapide de la corrosion qui l'a accompagnée, suivis par une succession de fractures ayant provoqué l'effondrement de toute la structure. Ce facteur a été décisif au point que les autres facteurs peuvent être considérés comme secondaires. L'état du navire et sa détérioration rapide au cours des dernières heures de son existence étaient tels que rien n'aurait pu permettre d'éviter la catastrophe.

Quant aux conclusions de la Commission française, elles peuvent être résumées comme suit:

- 1 L'*Erika* était un vieux navire qui servait au transport de produits pétroliers noirs moyennant des taux de fret insuffisants pour couvrir les coûts, à moins que ces coûts, en particulier ceux liés à la maintenance, soient considérablement réduits.
- 2 L'*Erika* avait toujours été "vulnérable" à la corrosion, mais il a réellement commencé à se délabrer lorsque les citernes latérales N° 4, et plus particulièrement les citernes N° 2, ont été transformées en citernes à ballast spécialisées, ainsi qu'en témoignent les faits ci-après:
- Les mesures d'épaisseur des parois internes des citernes effectuées en 1997, et plus particulièrement en 1998, ont indiqué une épaisseur moyenne acceptable dans l'ensemble, sauf dans les citernes à ballast N° 2.
 - Absence ou mauvais état du revêtement protecteur et protection cathodique insuffisante.
 - Remplacement de la moitié des raidisseurs longitudinaux de pont et de ceux de la partie supérieure de la quasi-totalité des porques transversales dans les citernes à ballast N° 2.
 - Multiplés points de corrosion et de rouille observés par le ROV.

Les juristes et experts techniques du Fonds de 1992 se penchent actuellement sur les rapports publiés, d'une part, par la Commission française d'enquête et, d'autre part, par les autorités maltaises.

Le Tribunal de grande instance de Paris mène une enquête au pénal sur les causes du sinistre. Le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire inscrit (Tevere Shipping), le Président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl) et la société gestionnaire elle-même, le Directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), ainsi que trois officiers de la Marine française responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification (RINA) et l'un des responsables de RINA ont été mis en examen en 2000. En décembre 2001, sur la base d'un rapport établi par un expert judiciaire, Total Fina et certains de ses dirigeants ont été mis en examen. L'enquête n'est pas encore terminée.

À la demande de plusieurs parties, le Tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire. Le tribunal a décidé que l'expertise serait confiée à un comité de quatre experts. La plupart des parties intéressées ont participé à la procédure.

Le Fonds de 1992 suit le déroulement de ces enquêtes à Dunkerque par l'intermédiaire de ses avocats et experts techniques français.

Expertises judiciaires aux fins d'évaluer les dommages

En droit français, quiconque a subi des dommages est en droit de réclamer une expertise judiciaire aux fins de faire évaluer la perte subie.

En avril 2000, le Conseil général de la Vendée et plusieurs autres organismes régionaux ont demandé que le Tribunal de grande instance des Sables-d'Olonne nomme les experts judiciaires chargés d'évaluer les dommages causés par la contamination dans les secteurs touchés, en particulier pour les pêcheurs, les agents du secteur touristique, les municipalités, les départements et les régions. Ils ont également demandé que le tribunal ordonne au Fonds de 1992 d'intervenir dans la procédure. Cette demande émane non des demandeurs des secteurs de la pêche ou du tourisme mais des organismes régionaux eux-mêmes.

Lors d'une audience, le Fonds de 1992 a indiqué qu'il n'émettait pas d'objection de principe au fait de devoir intervenir dans la procédure, mais qu'il s'opposait à l'élargissement envisagé du mandat des experts judiciaires. Le Fonds a fait valoir que, si le tribunal conférait un tel mandat aux experts, la charge de travail de ces derniers deviendrait considérable. Il a informé le tribunal que la tâche proposée, à savoir l'évaluation des pertes subies par toutes les victimes, était précisément celle qu'effectuaient les experts engagés par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. L'accent a été mis sur la politique établie par le Fonds, consistant à rechercher des règlements à l'amiable. Le Fonds a demandé que le mandat envisagé pour les experts soit modifié de telle sorte que ceux-ci ne procéderaient à une évaluation des dommages qu'en cas de demande spécifique formulée individuellement par les victimes afin d'éviter toute interférence avec le traitement des demandes effectué par l'intermédiaire du Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. En mai 2000, le tribunal des Sables-d'Olonne a accédé à la demande du Fonds.

Des communes de Loire-Atlantique et de Charente Maritime ont déposé des demandes analogues auprès du tribunal administratif de Nantes et de celui de Poitiers. Les tribunaux ont nommé les

mêmes experts judiciaires que ceux nommés par le tribunal des Sables-d'Olonne aux fins d'évaluer les dommages subis par les différents demandeurs.

Les experts judiciaires se sont réunis au début du mois de décembre 2000 et en septembre 2001.

Actions en justice engagées en France contre Total Fina, le propriétaire du navire et d'autres parties

En avril et mai 2000, un certain nombre d'organismes, tant publics que privés, ont intenté des actions devant divers tribunaux français contre les parties ci-après, demandant que les défenseurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile:

- Total Fina SA
- Total Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Tevere Shipping Co Ltd (le propriétaire immatriculé de l'*Erika*)
- Steamship Mutual
- Panship Management and Services Srl (la société exploitant l'*Erika*)
- RINA (Registro Italiano Navale) (la société de classification de l'*Erika*)

Les plaignants ont affirmé que la responsabilité de Tevere Shipping Company Ltd et de Panship était illimitée, étant donné que l'*Erika* n'était pas en état de naviguer. Ils ont fait valoir que RINA n'avait pas rempli ses obligations d'inspection et de contrôle de l'*Erika* et que, en autorisant le navire à prendre la mer le 24 novembre 1999 malgré la nécessité urgente de réparations, RINA avait consciemment, voire délibérément, pris un risque. En ce qui concerne Total, les plaignants ont indiqué que Total avait affrété un navire vieux de 25 ans et pour lequel le certificat de classification avait expiré. Ils ont également estimé que Total n'avait pas procédé à une inspection en règle du navire et, enfin, que Total n'avait pas pris les mesures nécessaires durant les 24 heures qui avaient immédiatement précédé le sinistre pour garantir le sauvetage de l'*Erika*.

Le Fonds de 1992 a demandé à se porter partie intervenante dans l'action. Jusqu'à présent, seules des audiences sur la procédure ont eu lieu.

En juin 2000, une commune de Loire-Atlantique a engagé une action contre le Groupe Total Fina

devant le Tribunal de commerce de Saint-Nazaire, au motif que le produit transporté par l'*Erika* devait être considéré comme étant un déchet et que Total Fina devait donc être tenu pour responsable de tout dommage imputable audit produit. Le Fonds de 1992 a jugé qu'étant donné que cette action intervenait en dehors du cadre des Conventions de 1992, le Fonds de 1992 n'avait pas à se porter partie intervenante.

Dans un jugement prononcé en décembre 2000, le Tribunal de commerce a débouté le plaignant de son action, au motif que pour être considéré comme étant un déchet, un produit ou substance doit être destiné à être abandonné, alors que ce n'était nullement le cas du fuel-oil N°2 transporté à bord de l'*Erika*, lequel fuel Total International avait vendu à une société italienne. La commune a interjeté appel, mais la Cour d'appel n'a pas encore prononcé de jugement.

Poursuites menées en Italie par RINA SpA/Registro Italiano Navale

Fin avril 2000, RINA SpA et le Registro Italiano Navale⁵ ont intenté une action en justice devant le tribunal de Syracuse (section d'Augusta) (Italie) contre les défendeurs suivants:

- Tevere Shipping Co Ltd
- Panship Navigational and Services Srl
- Steamship Mutual
- Conseil Général de la Vendée
- Total Fina SA
- Total Fina Raffinage Distribution SA
- Total International Ltd
- Total Transport Corporation
- Selmont International Inc
- Le Fonds de 1992
- L'État français

RINA SpA et le Registro Italiano Navale ont demandé que le tribunal déclare qu'ils n'étaient ni conjointement ni solidairement responsables du naufrage de l'*Erika*, de la pollution de la côte française ou d'aucune autre conséquence du sinistre.

Les plaignants ont également demandé au tribunal, dans l'éventualité où ils seraient tenus responsables et qu'un lien de causalité était établi entre cette

responsabilité hypothétique et les conséquences du sinistre, de déclarer qu'ils n'auraient aucune obligation d'indemnisation envers les défendeurs pour aucun motif que ce soit, ni directement, ni indirectement, ni par voie de recours. Ils ont également demandé au tribunal de déclarer que cette responsabilité hypothétique serait limitée comme le prévoit le règlement applicable aux plaignants⁶.

Dans leur plaidoirie, les plaignants ont indiqué que le Registro Italiano Navale avait classé l'*Erika* en août 1998 et que RINA avait effectué l'inspection annuelle de l'*Erika*, commencée le 16 août 1999 à Gênes (Italie) et achevée le 24 novembre 1999 à Augusta (Italie). Ils ont déclaré que, diverses parties ayant rendu publique leur intention d'impliquer RINA pour faute d'omission commise lors de l'inspection du 24 novembre 1999, ils avaient intérêt à obtenir dès que possible un jugement excluant leur responsabilité dans le sinistre et ses conséquences, et soutiennent qu'il n'existait aucune relation de cause à effet entre la moindre action des plaignants et l'événement.

Les plaignants soutiennent que les tribunaux italiens ont compétence aux termes de l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles de 1968 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, qui prévoit qu'une personne domiciliée dans un État partie peut être poursuivie en justice dans un autre État partie pour des faits de nature délictuelle ou quasi-délictuelle devant les tribunaux du lieu où les faits dommageables se sont produits.

Les plaignants ont soutenu que les dispositions de canalisation contenues aux articles III.1 et III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile excluent toute responsabilité des sociétés de classification. Ils ont également fait valoir qu'il avait été établi lors de grands arrêts de jurisprudence tant britanniques qu'américains que le propriétaire est le seul responsable de l'exploitation, de l'entretien et de la navigabilité de son navire et que la responsabilité ne peut pas incomber à la société de classification qui n'est ni le garant ni le souscripteur du navire classé.

⁵ D'après les plaignants, RINA SpA a succédé au Registro Italiano Navale comme société de classification italienne, et ce le 1er août 1999.

⁶ En vertu de ce règlement, quel que soit le montant de la réparation demandée, en aucun cas la responsabilité de RINA ne dépassera-t-elle cinq fois la valeur des honoraires perçus par RINA en contrepartie des services effectués qui seraient à l'origine du dommage en cause.

Le Fonds de 1992, l'État français et les sociétés du groupe Total ont soutenu que l'action des plaignants était frappée de nullité étant donné que les plaignants n'avaient pas suffisamment étayé leur action. En février 2001, le tribunal a rejeté l'argument de la nullité.

En mars 2001, le Fonds de 1992 a entamé une action en justice selon une procédure spéciale directement auprès de la Cour de cassation, demandant à celle-ci de décider que l'article 5.3 de la Convention de Bruxelles ne s'applique pas à l'action du plaignant, puisqu'il se rapporte à une déclaration excluant toute responsabilité. Par la suite, le Gouvernement français et les sociétés du Groupe Total ont engagé des actions correspondantes. À la suite de cette procédure, le tribunal de Syracuse a suspendu la procédure sur le fond, en attendant la décision de la Cour de cassation. L'audience devant cette dernière devrait se tenir courant 2002.

Poursuites menées par le Fonds de 1992 contre RINA SpA et le Registro Italiano Navale

Pour protéger la position du Fonds de 1992, celui-ci a intenté une action contre RINA SpA et le Registro Italiano Navale devant le Tribunal de commerce de Vannes, le Tribunal de commerce de La Roche-sur-Yon et le Tribunal de commerce de Lorient, demandant aux tribunaux de se joindre au Fonds de 1992 dans le cadre de la procédure engagée par le Conseil général du Morbihan et d'autres. Le Fonds de 1992 a demandé que les tribunaux suspendent les procédures jusqu'à l'achèvement des diverses enquêtes en cours sur la cause du sinistre. Le Fonds de 1992 a fait valoir que les actions engagées par lui étaient de nature conservatoire et qu'il se réservait le droit de présenter à un stade ultérieur des demandes contre les deux défendeurs, en vue de se faire rembourser tout montant que le Fonds aurait versé aux victimes de dommages dus à une pollution par les hydrocarbures en vertu des Conventions de 1992. De plus, le Fonds s'est également réservé le droit d'intenter des actions analogues contre toute autre partie susceptible d'être responsable, en fonction de l'issue des enquêtes sur la cause du sinistre.

Aucun fait nouveau n'est intervenu en 2001 s'agissant des actions engagées par le Fonds de 1992.

14.7 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Voir les pages 90 à 93.

14.8 SLOPS

(Grèce, 15 juin 2000)

Le sinistre

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

Il semblerait que le *Slops* ne soit couvert par aucune assurance responsabilité, comme il y était tenu en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

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

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

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

d'hydrocarbures récupérés étaient vendus, après traitement, comme fuel de qualité inférieure.

La question s'est posée de savoir si le navire relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. (Cette définition figure à la page 91.) Le Comité exécutif a examiné cette question en juillet 2000.

Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO), devaient être considérées comme étant des navires uniquement lorsqu'ils transportaient des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils étaient normalement exploités. Le Comité a noté que cette décision se fondait sur les conclusions du deuxième Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Il a également noté que bien que le Groupe de travail se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur offshore, il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur offshore et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Il a en outre noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour relever de la définition du terme 'navire' aux fins des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait notamment avoir à bord des hydrocarbures persistants **en tant que cargaison ou dans les soutes**.

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

Le Comité exécutif a décidé que, pour les raisons exposées plus haut, le *Slops* ne devait pas être considéré comme étant un navire aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et

de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que ces Conventions ne s'appliquaient donc pas à ce sinistre.

Demande formée par une entreprise grecque de nettoyage

En octobre 2000, les avocats londoniens représentant l'entreprise qui avait procédé aux opérations de nettoyage ont pris contact avec le Fonds de 1992 pour demander au Comité exécutif de revenir sur sa décision antérieure et de reconnaître que le *Slops* était un 'navire' au sens de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. À l'appui de la déclaration du demandeur, ces avocats ont mis l'accent sur la première partie de la définition du terme 'navire', à savoir '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'. Ils ont en outre soutenu que la clause restrictive contenue dans la définition et qui prévoit que le navire doit transporter 'effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison' concernait les transporteurs mixtes, c'est-à-dire les navires OBO, et qu'elle ne s'appliquait donc pas en l'espèce.

L'Administrateur a informé le demandeur qu'il n'était pas disposé à soumettre sa demande au Comité exécutif pour complément d'examen.

Les avocats représentant le demandeur ont fait savoir que celui-ci était toujours d'avis que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ils ont demandé au Fonds de 1992 de soumettre sa demande à une procédure d'arbitrage obligatoire comme prévu dans la règle 7.3 du Règlement intérieur du Fonds de 1992.

Selon le demandeur, la question de savoir si le *Slops* relevait ou non de la définition du terme 'navire' donnée dans les Conventions de 1992 était liée à l'interprétation du libellé de la définition. En ce qui concerne les conclusions du Groupe de travail intersessions, le demandeur a estimé que la question de savoir si les unités flottantes de stockage entraient ou non dans le champ d'application des Conventions de 1992 n'avait jamais été étudiée au moment de l'élaboration des Conventions. À son avis, les délibérations du deuxième Groupe de travail intersessions constituaient une tentative ultérieure pour définir l'objet des Conventions. Il a également fait observer que l'Assemblée avait reconnu que la

décision finale concernant l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur offshore incombait aux tribunaux nationaux. Le demandeur était d'avis que le litige pourrait être réglé à moindres frais et plus rapidement par voie d'arbitrage.

Le Comité a donné raison à l'Administrateur, qui estime qu'il ne conviendrait pas de soumettre à un arbitrage la question de savoir si l'interprétation, donnée par les organes directeurs, de la définition est bonne. Le Comité a été d'avis que si le demandeur n'acceptait pas la position du Comité exécutif sur ce point, il devrait suivre la procédure de règlement des différends prévue dans les Conventions de 1992, c'est-à-dire entamer des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 auprès du tribunal national compétent.

On croit savoir que le demandeur risque d'entamer des poursuites judiciaires contre le Fonds de 1992.

14.9 SINISTRE SURVENU EN SUÈDE

(Suède, 23 septembre 2000)

Le sinistre

Entre le 23 septembre et le 9 octobre 2000, des hydrocarbures persistants ont échoué sur les rivages de Fårö et de Gotska Sandön, deux îles situées au nord de l'île Gotland, dans la mer Baltique, ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm.

Le Service des garde-côtes de Suède ainsi que d'autres autorités, tant nationales que locales, ont mené les opérations de nettoyage; quelque 20 m³ de pétrole ont ainsi été récupérés en mer et sur le rivage.

D'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé le 3 septembre 2000 dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais *Alambra*, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie) (voir page 93).

Selon le Service des garde-côtes, l'analyse montre que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondent à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

L'*Alambra* était inscrit auprès de la London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club).

Le propriétaire du navire et son assureur soutiennent que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*.

Limitation de la responsabilité

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

Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 32 684 760 DTS (£28 millions).

Demandes d'indemnisation

Le Service des garde-côtes, ainsi que d'autres autorités nationales et locales, ont engagé des dépenses au titre des opérations de nettoyage. L'évaluation de ces dépenses n'est pas encore terminée mais l'on s'attend à ce qu'elle soient nettement inférieures au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.

Les autorités suédoises ont fait savoir qu'elles tenteraient de recouvrer les dépenses encourues auprès du propriétaire du navire mais que, faute d'y parvenir, des demandes d'indemnisation seraient peut-être formées contre le Fonds de 1992 si les autorités étaient en mesure d'établir que les dommages résultaient d'un sinistre mettant en cause un navire tel que défini dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (voir page 91).

14.10 NATUNA SEA

(Indonésie, 3 octobre 2000)

Voir les pages 94 à 97.

14.11 BALTIC CARRIER

(Danemark, 29 mars 2001)

Le sinistre

Le 29 mars 2001, le *Baltic Carrier* (23 235 tjb), immatriculé dans les Îles Marshall et transportant quelque 30 000 tonnes de fuel-oil lourd, a abordé, à environ 30 milles au nord-est de Rostock (Allemagne), le *Tern* (20 362 tjb), un vraquier immatriculé à Chypre et ayant à son bord une

cargaison de sucre. L'abordage a provoqué un trou d'environ 20m² dans l'une des citernes à cargaison du *Baltic Carrier*, qui a laissé s'échapper quelque 2 500 tonnes de fuel-oil lourd.

Le *Baltic Carrier* est resté au mouillage à proximité du lieu de l'abordage la première semaine d'avril, jusqu'à l'achèvement des opérations d'allègement des citernes à cargaison non endommagées. Le navire a ensuite été escorté jusqu'à un chantier naval situé à Szczecin (Pologne) pour réparation.

Les hydrocarbures déversés ont dérivé du lieu de l'abordage en direction du nord-ouest et ont rapidement gagné la côte danoise, au nord de l'île de Falster. D'importantes quantités d'hydrocarbures flottant dans l'eau ont été constatées au large des îles de Møn et de Falster ainsi que dans les bras de mer situés entre Falster, Sjælland et Møn. Les rivages les plus mazoutés ont été ceux du littoral sud de Farø et de Bogø. Une pollution plus légère a été constatée tout le long du littoral situé au sud de Møn, sur la côte nord de Falster et le long des zones côtières de Sjælland, à l'est de Vordingborg.

Le *Baltic Carrier* et le *Tern* étaient tous deux inscrits auprès de la Assurance-föreningen Gard (le Gard Club).

Des experts de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) ont suivi l'évolution du sinistre au nom du Gard Club et du Fonds de 1992.

Opérations de nettoyage au Danemark

Le Service des garde-côtes danois est intervenu avec sept de ses navires de lutte contre les déversements d'hydrocarbures. Les autorités suédoises et allemandes ont envoyé trois et deux navires d'intervention, respectivement, en application de la Convention sur la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique (Convention d'Helsinki).

En raison de la nature du pétrole déversé, des bennes preneuses mécaniques ont été utilisées, plus efficaces que les écrémeuses, pour récupérer le mélange d'eau et d'hydrocarbures. Après vérification de la teneur en eau, il a été estimé qu'approximativement 900 tonnes d'hydrocarbures ont été récupérées, soit environ un tiers de la quantité de pétrole déversée.

Des barrages ont été utilisés pour protéger les entrées des ports de petite taille, retenir le pétrole en mer afin d'en faciliter la récupération, et l'entraîner vers le rivage pour le récupérer à terre. Des barrages ont également été déployés pour la protection de zones écologiquement sensibles, y compris les marais et les habitats d'oiseaux.

Étant donné que les hydrocarbures ont atteint un certain nombre de zones peu profondes, il n'était guère possible de mener des opérations de récupération en mer. Dans les zones d'une profondeur de plus de 70 cm, des embarcations de servitude d'un faible tirant d'eau appartenant au Service des garde-côtes suédois ont permis de récupérer les hydrocarbures. Dans de nombreuses zones cependant, ces embarcations elles-mêmes n'ont pu opérer.

L'intervention au large a été terminée le 2 avril 2001, quand il a été établi qu'il ne pouvait être trouvé davantage d'hydrocarbures flottant dans des zones de haute mer accessibles aux navires de grande taille. Le 6 avril, tous les navires de lutte contre les déversements avaient déchargé dans des barges de stockage provisoire les hydrocarbures récupérés. Un navire danois est resté prêt à intervenir un peu plus longtemps, de même que les embarcations suédoises de faible tirant d'eau.

Lors de la phase de secours d'urgence, le nettoyage à terre a été organisé par la Danish Emergency Management Agency. Le nettoyage du littoral a été effectué par plusieurs centaines de personnes, dont des appelés, des policiers, des travailleurs municipaux, des entrepreneurs et des bénévoles recrutés sur place.

L'équipement spécialisé dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures utilisé pour les opérations à terre a été fourni par la Danish Emergency Management Agency, qui possède un stock de matériel d'intervention d'urgence, par les services d'intervention d'urgence suédois et par un fabricant danois de matériel d'intervention. Une grande partie des équipements lourds (pelleteuses, par exemple), le transport au sol et les opérateurs ont été mobilisés par des entrepreneurs commerciaux de la localité ou des agriculteurs de la zone touchée. La récupération des hydrocarbures a été effectuée à l'aide de bennes mécaniques et de camions à vide. On a procédé au ramassage à la main dans les zones

inaccessibles à l'équipement lourd, le long des plages légèrement mazoutées et dans les zones au sol rocheux ou recouvert de galets, ou encore dans les zones les plus sensibles.

Une fois le stade de l'urgence dépassé, le 9 avril 2001, la responsabilité pour les opérations de nettoyage a été confiée aux municipalités touchées. Des discussions ont eu lieu entre les différentes municipalités concernant les techniques et normes de nettoyage du littoral sur une échelle précise. Les municipalités ont demandé à la Danish Emergency Management Agency de les aider à coordonner les opérations.

Le nettoyage, y compris le peaufinage sur le littoral et l'évacuation des déchets mazoutés, s'est achevé pendant l'été.

Le mélange hydrocarbures/eau recueilli lors des opérations effectuées au large a été apporté par les navires de lutte contre les hydrocarbures au port de Vordingborg, situé non loin. Là, il a été transféré sur des barges. Les hydrocarbures et les débris mazoutés récupérés sur le rivage ont été transportés

pour être stockés provisoirement sur des barges et à terre.

En application de la politique arrêtée par les autorités danoises, la plupart des hydrocarbures et débris mazoutés récupérés ont été incinérés.

Plus de 2 000 oiseaux morts ont été signalés: cygnes, hérons, canards et poules d'eau. Conformément à la pratique des autorités danoises, il n'a pas été procédé au lavage des oiseaux. On a jugé en effet que beaucoup d'oiseaux seraient morts avant d'avoir pu être acheminés vers des installations prévues à cet effet.

Pollution par les hydrocarbures en Suède

On avait constaté la présence d'hydrocarbures que l'on pensait provenir du *Baltic Carrier* sur la côte sud-ouest de la Suède et l'on avait mené des opérations de nettoyage pour les enlever. Les autorités suédoises ont fait savoir que si l'analyse chimique des hydrocarbures confirmait que ce pétrole correspondait à celui qui s'était échappé du *Baltic Carrier*, le Service des garde-côtes suédois et les autorités locales avaient l'intention de former



Baltic Carrier: lieu de l'abordage

des demandes d'indemnisation au titre des opérations de nettoyage.

Pollution par les hydrocarbures à Rostock et à Ventspils

L'étrave du *Tern* a été gravement endommagée de part et d'autre de la ligne de flottaison, ce qui a entraîné l'invasion du coquillon avant du navire. Une partie de la cargaison du *Baltic Carrier* a pénétré dans le coquillon avant du *Tern* juste après l'abordage. Le jour même du sinistre, le *Tern* a poursuivi sa route jusqu'au port de Rostock, où l'on a découvert environ 230 tonnes de la cargaison du *Baltic Carrier* dans le coquillon avant du *Tern*. Pendant l'escale du *Tern* à Rostock, son étrave a été nettoyée et l'essentiel des hydrocarbures enfermés dans le coquillon avant a été évacué. Un petit déversement d'hydrocarbures s'est produit dans le port de Rostock. Les sapeurs-pompiers ont mené à bien les opérations de nettoyage, pour un coût de DM 600 (£188). Les autorités allemandes n'auraient pas l'intention de mener une enquête sur la chaîne d'événements ayant abouti au déversement.

Après la redistribution d'environ 800 tonnes de la cargaison de sucre du *Tern* pour rétablir l'assiette du navire, l'approbation de la société de classification a été obtenue pour que le navire poursuive sa route, escorté par un remorqueur jusqu'au port de déchargement de Ventspils (Lettonie). Le *Tern* a déchargé sa cargaison à Ventspils entre le 5 et le 17 mai 2001, période pendant laquelle un nouveau déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* s'est produit.

Un entrepreneur local a été engagé par le Gard Club pour mener les opérations de nettoyage à Ventspils et pour évacuer ce qui restait des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans le coquillon avant. Environ 95 tonnes d'hydrocarbures ont été évacuées de la citerne endommagée. Le Gard Club a reçu des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution de la part des autorités portuaires de Ventspils, mais aussi des propriétaires du terminal le long duquel le déversement s'est produit, de l'Organisation du milieu marin, d'un port de plaisance, de pêcheurs, ainsi que de propriétaires de navires qui se trouvaient dans le port au moment du déversement. Nous croyons comprendre que le Club s'efforce de régler ces demandes aux meilleures conditions possibles, sans consulter le Fonds de 1992. Il est évident que le Fonds n'est pas lié par les accords conclus par le Club.

En juin 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si les déversements d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* relevaient ou non du champ d'application des Conventions de 1992 ou, autrement dit, jusqu'où s'étendait la responsabilité du navire qui transportait initialement les hydrocarbures. Le *Tern* est un vraquier et n'est donc pas considéré comme un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Aux termes de l'article III.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire transportant les hydrocarbures est responsable de tous dommages par pollution causés par son navire et résultant de l'événement. L'expression 'dommage par pollution' est définie comme le préjudice ou le dommage causé à l'extérieur du navire par une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures du navire (article I.6); le terme '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 (article I.8).

Les hydrocarbures déversés à Rostock et à Ventspils provenaient du *Baltic Carrier* et avaient causé des dommages par contamination à l'extérieur de ce navire. Selon le Fonds, si les hydrocarbures transportés par le *Baltic Carrier* qui ont pénétré dans le *Tern* s'étaient déversés en mer sur le lieu de l'abordage peu après celui-ci, il ne faisait aucun doute que les Conventions de 1992 se seraient appliquées à ce déversement.

Le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le fait que le *Tern* avait été déplacé alors qu'il contenait des hydrocarbures du *Baltic Carrier* dans le coquillon avant, cela avant que ces hydrocarbures ne se déversent dans la mer à Rostock, avait comme conséquence que ce déversement n'avait pas été causé par un ensemble de faits ayant la même origine, c'est-à-dire l'abordage. Il a été noté qu'étant donné qu'il était nécessaire et prudent d'amener le *Tern* jusqu'à Rostock pour inspection, l'Administrateur avait estimé qu'il existait un lien de causalité suffisamment étroit entre l'abordage et le dommage par pollution à Rostock et que ce déversement entrait dans le champ d'application des Conventions de 1992.

Le Comité a relevé que, s'agissant du déversement à Ventspils, la situation, de l'avis de l'Administrateur, était différente. Le fait que les

hydrocarbures du *Baltic Carrier* provoqueraient un dommage par pollution en Lettonie n'était pas une conséquence prévisible de l'abordage. Le Comité a noté que l'on savait au moment où le *Tern* a quitté Rostock qu'il avait toujours à son bord des hydrocarbures du *Baltic Carrier*. Le Comité a pris acte de l'avis de l'Administrateur, selon lequel la traversée de Rostock à Ventspils constituerait un facteur qui rompt le lien de cause à effet entre l'abordage et le dommage par pollution à Ventspils: le déversement à Ventspils constituerait donc un événement distinct causé par un fait dont l'origine n'était ni l'abordage ni un fait qui aurait son origine dans l'abordage, mais la non-évacuation des hydrocarbures du *Tern*. Le Comité a noté que l'Administrateur estimait donc que ce dernier déversement d'hydrocarbures n'entraîne pas dans le champ d'application des Conventions de 1992. Il a relevé qu'en conséquence la responsabilité du dommage par pollution à Ventspils n'incomberait pas au propriétaire du *Baltic Carrier* mais devrait être déterminée en vertu des règles de droit coutumier.

Plusieurs délégations ont fait valoir que l'on ne pouvait prévoir ni que l'abordage entre le *Baltic Carrier* et le *Tern* entraînerait une pollution à Ventspils, ni que le déplacement du *Tern* de Rostock à Ventspils était un facteur capable de rompre le lien de causalité entre l'abordage et le dommage par pollution à Ventspils.

D'autres délégations ont estimé qu'avant de prendre une décision quant à savoir si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux déversements survenus à Rostock et Ventspils, il conviendrait de préciser l'enchaînement des faits ayant abouti aux déversements.

En octobre 2001, le Comité exécutif a de nouveau examiné la question de savoir si les déversements des hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* relevaient du champ d'application des Conventions de 1992.

En ce qui concerne le déversement survenu à Rostock, le Comité a relevé que le coût du nettoyage n'était pas élevé, que les autorités allemandes ne présenteraient pas de demande d'indemnisation et que la question de savoir si le déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern* à Rostock relevait ou non des Conventions de 1992 était pure abstraction. Il a également été relevé que les autorités allemandes n'avaient pas l'intention de mener une enquête sur

les circonstances du déversement survenu à Rostock. Le Comité a donc décidé de ne pas examiner cette question plus avant.

Au sujet du déversement d'hydrocarbures du *Baltic Carrier* à partir du *Tern*, la délégation de Lettonie a fait savoir que les autorités lettones poursuivaient leur enquête sur la cause du sinistre survenu à Ventspils, et a demandé au Comité de ne pas se prononcer avant achèvement de l'enquête menée pour déterminer si les Conventions de 1992 s'appliquaient à ce sinistre.

Le Comité a chargé l'Administrateur de poursuivre son enquête, reconnaissant que si le propriétaire approuvait toutes les demandes au titre du déversement survenu à Ventspils, sans intervention du Fonds de 1992, la question de l'applicabilité des Conventions de 1992 au déversement survenu à Ventspils pourrait elle aussi ne plus se poser.

Demandes d'indemnisation

Des experts ont été chargés d'évaluer les demandes d'indemnisation relatives aux dommages par pollution au Danemark. Une fois les demandes évaluées, les rapports d'experts sont communiqués au Gard Club et au Fonds de 1992, pour examen et agrément.

Au 31 décembre 2001, 55 demandes d'indemnisation pour dommages aux biens et préjudice économique dans les secteurs de la pêche et de la mariculture ont été déposées, pour un montant total de Dkr 52,5 millions (£4,3 millions). Les autorités allemandes ont formé une demande de DM32 000 (£10 000) au titre des frais de nettoyage.

Vingt et une demandes, essentiellement pour dommages aux biens, ont été approuvées, et ce pour un montant de Dkr 980 000 (£81 000). Ces demandes portent sur les dommages matériels à des terres agricoles et à des jardins privés à la suite des opérations de nettoyage, ainsi que sur le mazoutage d'embarcations de pêche, d'appareils de pêche et d'installations maricoles. L'évaluation des dommages subis par les terres agricoles et les jardins s'est faite à partir des critères utilisés par les entreprises danoises de télécommunications pour le paiement d'indemnités dans les cas de dommages survenus à l'occasion de la pose de câbles. Quant aux demandes au titre de la contamination des appareils de pêche, elles ont été évaluées en fonction du coût de remplacement, après prise en compte de l'âge du



Baltic Carrier: le pont d'un navire de récupération offshore

matériel souillé et de son espérance de vie. Certaines de ces demandes ont également donné lieu à des demandes pour préjudice économique.

Trois exploitations piscicoles ont déposé des demandes pour un montant de Dkr 36,7 millions (£3 millions). Les cages flottantes de trois exploitations ont été souillées. Au moment auquel la contamination est intervenue, les exploitations accueillait des stocks de jeunes truites d'élevage, dont les œufs étaient censés être vendus au Japon.

Le Gard Club a fait en sorte qu'un laboratoire norvégien puisse obtenir des échantillons d'eau et de poisson provenant d'une des exploitations, à des fins d'analyse des concentrations d'un groupe d'hydrocarbures aromatisés polynucléaires, concentrations qui donnent souvent des indications quant à savoir si les produits de la mer sont propres à la consommation ou, au contraire, s'il convient de prononcer une interdiction provisoire de ramassage ou de vente. Bien que les analyses aient permis de conclure que le niveau des hydrocarbures aromatisés polynucléaires dans l'eau de mer touchée n'était guère plus élevé que celui des eaux avoisinantes non touchées par le déversement, les résultats étaient moins concluants pour le poisson, étant donné qu'on ne disposait pas de données de référence pour la zone non polluée.

Si les niveaux d'hydrocarbures aromatisés polynucléaires étaient effectivement légèrement supérieurs à ceux constatés lors d'autres déversements qui ont eu lieu dernièrement en Europe, les experts du Gard Club et du Fonds estiment que ces niveaux baisseraient bien rapidement et qu'il serait techniquement possible de continuer d'élever les poissons dans la zone touchée, suivant le calendrier habituel (croissance au printemps et en été, abattage à l'automne).

Cela étant, les exploitants ont contacté leurs acheteurs japonais, lesquels ont fait savoir qu'ils n'étaient pas prêts à acheter en 2001 de la laitance en provenance de cette zone. Nous croyons comprendre que les exploitants ont sollicité auprès des autorités danoises l'autorisation d'élever le poisson sur d'autres sites, autorisation qui leur a été refusée. Des spécialistes norvégiens de la mariculture nommés par le Gard Club après consultation du Fonds sont en train d'examiner ces demandes. Une demande de Dkr 32 millions (£2,6 millions) présentée par une exploitation piscicole a été approuvée pour Dkr 15,4 millions (£1,3 million).

Il n'est pas encore possible d'évaluer le montant total des demandes d'indemnisation. On ne peut donc pas encore dire si ce montant dépassera le

montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* et, partant, si le Fonds de 1992 sera amené à payer des indemnités.

Suivi écologique

Les autorités danoises ont fait savoir qu'elles envisageaient de faire une étude sur la répartition des hydrocarbures et d'enquêter de façon à déterminer s'il fallait poursuivre le nettoyage, éventuellement par le biais de la biodégradation.

Le Fonds de 1992 a estimé que si la finalité de l'étude proposée - laquelle était censée être axée sur les effets du déversement sur les ressources économiques et d'agrément - semblait bien en rapport avec la notion de 'dommage par pollution' telle que définie dans les Conventions de 1992, il semblait néanmoins que l'étude faisait en partie double emploi avec le programme de suivi déjà mis en place par les autorités dans le cadre des dommages subis par l'exploitation piscicole dont il est question plus haut. Le Fonds a également fait part aux autorités danoises de ses doutes quant à la nécessité de mesurer les hydrocarbures aromatisés polynucléaires dans les échantillons de sédiments dans le contexte de l'impact du déversement sur les ressources d'agrément; il a en outre demandé un complément d'information sur la proposition de mesurer les hydrocarbures aromatisés polynucléaires dans les moules.

Les autorités danoises ont soumis une proposition révisée de suivi écologique en juin 2001. Si elles tiennent à assurer ce suivi, c'est pour pouvoir bien faire le point de la situation afin de prendre les mesures qui s'imposent et suivre de près la situation écologique née de la pollution, en attendant un "retour à la normale". Il a été relevé en outre que, dans la proposition, il était reconnu que les hydrocarbures aromatisés polynucléaires altéraient tellement le goût des aliments qu'ils ne

posaient en fait guère de danger toxicologique pour l'homme, puisque les consommateurs n'en mangeraient pas.

Après consultation du Fonds de 1992, le Gard Club a répondu aux autorités danoises, leur confirmant l'acceptation des coûts de certains éléments du programme: ceux qui répondaient aux critères du Fonds relatifs aux études sur l'environnement, et notamment le projet d'étude de l'impact du nettoyage sur la flore. Le Fonds et le Club ont également admis la possibilité que certaines mesures de remise en état pourraient être appropriées et hâter la régénération de certains sites abîmés à l'occasion du nettoyage du littoral. Dans cette réponse, il était en revanche précisé que les coûts afférents au programme de suivi écologique à long terme ne seraient pas, eux, recevables. Il a enfin été rappelé aux autorités danoises qu'il y avait pléthore de données sur des déversements survenus dans d'autres pays et qui indiquaient que, nonobstant le caractère carcinogène avéré de bien des composés d'hydrocarbures aromatisés polynucléaires, il était peu probable qu'au plan de la santé publique, une contamination des produits de la mer par ces composés ou par les hydrocarbures ait des effets graves.

Limitation de la responsabilité

Le propriétaire du navire n'a pas encore entamé la procédure en limitation.

Le montant de limitation applicable au *Baltic Carrier* est estimé à Dkr 118 millions (£9,7 millions).

14.12 ZEINAB

(Émirats arabes unis, 14 avril 2001)

Voir les pages 97 à 100.

ANNEXE I

STRUCTURE DES FIPOL

ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

6ème session

Président: M. W Oosterveen (Pays-Bas)
 Vice-Présidents: M. H Tanikawa (Japon)
 M. J Aguilar Salazar (Mexique)

COMITÉ EXÉCUTIF

11ème - 14ème sessions

Président: M. G Sivertsen (Norvège)
 Vice-Présidents: M. L Díaz Monclús (Venezuela)

Algérie	France	Norvège
Allemagne	Îles Marshall	Pays-Bas
Australie	Irlande	Singapour
Canada	Japon	Vanuatu
Croatie	Lettonie	Venezuela

15ème session

Président: M. G Sivertsen (Norvège)
 Vice-Présidents: M. J Cowley (Vanuatu)

Algérie	Italie	Pays-Bas
Australie	Japon	Philippines
Croatie	Libéria	République de Corée
Espagne	Mexique	Royaume-Uni
Irlande	Norvège	Vanuatu

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971

composé de tous les États Membres et anciens États Membres

3ème et 4ème sessions

Président: M. V Knyazev (Fédération de Russie)
Vice-Président: M. R Musa (Malaisie)

5ème et 6ème sessions

Président: M. R Malik (Malaisie)

SECRETARIAT COMMUN*Cadres*

Administrateur: M. M Jacobsson
Conseiller juridique: M. M Hasebe
Chef du Service des demandes d'indemnisation: M. J Nichols
Responsables des demandes d'indemnisation: M. J Maura
M. P Joseph
Mme L Plumb
Chef du Service des finances et de l'administration: M. R Pillai
Chargée des questions de personnel: Mme R Dockerill
Chargée des finances: Mme L Srinivasan
Chargé de l'informatique: M. R Owen
Chef du Service des relations extérieures et des conférences: Mme C Grey
Traducteur principal/réviseur: Mme M Sirgent

COMMISSAIRE AUX COMPTES DES FONDS DE 1971 ET 1992

Le contrôleur et vérificateur général
du Royaume-Uni

ANNEXE II

NOTE SUR LES ÉTATS FINANCIERS PUBLIES DES FONDS DE 1971 ET DE 1992

Les tableaux récapitulatifs qui sont reproduits aux annexes V à VIII et XI à XIV sont extraits des 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 2000, tels qu'approuvés par la 6ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 agissant au nom de l'Assemblée du Fonds de 1971 et par la 6ème session de l'Assemblée du Fonds de 1992.

DÉCLARATION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

Les extraits des états financiers reproduits aux annexes V à VIII et XI à XIV 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 2000.

Le Directeur
pour le contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
G Miller

le 31 janvier 2002

ANNEXE III

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1971 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000

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') pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2000. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention portant création du Fonds de 1971 et de l'article 13 du Règlement financier du 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 du Fonds de 1971 ne comportent pas d'erreur substantielle. Le Secrétariat du Fonds de 1971, composé de l'Administrateur et de ses collaborateurs nommés, était chargé d'établir ces états et j'ai pour tâche de donner mon avis d'après les pièces réunies lors de la vérification.
- 2 Après l'introduction, mon rapport se présente comme suit:

Deuxième partie – Suite donnée aux observations antérieures

- 3 Cette section (paragraphe 11 à 25) présente mes observations sur les mesures prises par le Secrétariat en réponse à mes recommandations antérieures.

Troisième partie – Résumé analytique

- 4 Cette section (paragraphe 26 à 31) présente un résumé de mes principales conclusions et recommandations se rapportant à la vérification menée en 2000.

Quatrième partie - Constatations détaillées

- 5 Cette section (paragraphe 32 à 45) présente en détail les constatations que j'ai faites en 2000 au sujet de ce qui suit:
 - Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation;
 - Contrôles financiers;
 - Le site web du Fonds; et
 - Autres questions financières.

Objectif de la vérification

- 6 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées à la fois contre le fonds général et les fonds des grosses demandes d'indemnisation en 2000 avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par les organes directeurs du Fonds de 1971, 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 au 31 décembre 2000.

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 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 du Fonds de 1971. 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 mes conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif à ce sujet.
- 9 Les observations sur les questions relatives à ma vérification qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention de l'Assemblée, sont présentées dans la quatrième partie du présent rapport.

Résultats d'ensemble

- 10 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 dans leur ensemble. J'ai donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers pour 2000.

DEUXIÈME PARTIE - MESURES PRISES PAR LE SECRÉTARIAT EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS QUE J'AI FORMULÉES L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

- 11 Dans mon rapport de 1999, j'avais formulé un certain nombre d'observations et de recommandations. Les mesures prises en réponse à ces recommandations sont énoncées en détail ci-dessous.

La notion d'entreprise prospère

- 12 Dans mon rapport de 1998, j'avais tout d'abord examiné la question de savoir si le Fonds de 1971 demeurait une entreprise prospère et, en particulier, si l'assiette des contributions, en diminution, serait suffisante pour couvrir les demandes d'indemnisation et les frais administratifs connexes dans le cas d'un sinistre majeur.
- 13 Le fait que le Fonds de 1971 risquait de cesser d'être une entreprise prospère a été souligné l'an dernier par le biais d'une note aux états financiers, sur laquelle j'avais appelé l'attention de l'Assemblée dans le cadre de mon opinion comptable. D'après cette note, "dans le cas d'un sinistre majeur, il n'est pas certain que les contribuables des États encore membres du Fonds soient en mesure de financer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre. Dans ce cas, le Fonds de 1971 cesserait d'être financièrement viable, et la notion d'entreprise prospère, d'après laquelle les états financiers ont été établis, ne jouerait plus".
- 14 Je suis heureux de signaler que cette incertitude a été dissipée car le Fonds a été en mesure de s'assurer contre les sinistres futurs auprès de la Lloyds de Londres. Sous réserve d'une modeste franchise, l'assurance couvre jusqu'à la limite du Fonds, de 60 millions de droits de tirage spéciaux par sinistre, ainsi que tous honoraires, coûts et dépenses encourus au titre du traitement de tout sinistre qui surviendrait.
- 15 L'assurance a été contractée pour la période allant jusqu'au 31 décembre 2001, avec la possibilité de proroger la police d'assurance jusqu'au 31 octobre 2002; la Convention portant création du Fonds de 1971 aura alors cessé d'être en vigueur comme cela est énoncé en détail ci-dessous.
- 16 En ce qui concerne la liquidation du Fonds de 1971, il est précisé dans la Convention portant création du Fonds de 1971 que le Fonds cessera d'être en vigueur quand le nombre des États contractants deviendra inférieur à trois. Comme il était très peu probable que cela se produise dans un avenir prévisible, une Conférence diplomatique a été convoquée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en septembre 2000. À la suite de cette conférence, un nouveau protocole (le Protocole de 2000) modifiant ladite Convention a été adopté. En vertu de ce protocole, la Convention portant création du Fonds de 1971 cessera d'être en vigueur soit quand le nombre des États Membres deviendra inférieur à 25, soit 12 mois après la date à laquelle l'Assemblée (ou tout autre organe agissant en son nom) aura constaté que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue

dans les États Membres restants est devenue inférieure à 100 millions de tonnes, si cette dernière est la date la plus rapprochée.

- 17 Les Émirats arabes unis ont déposé le 24 mai 2001 leur instrument de dénonciation de la Convention portant création du Fonds de 1971, qui prendra effet le 25 mai 2002. En raison de cette dénonciation, le nombre des États Membres restant parties à la Convention portant création du Fonds de 1971 tombera à 25. La Convention cessera donc d'être en vigueur le 25 mai 2002.

Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation

- 18 En 2000, outre le paiement de quelque £9 000 à titre d'honoraires, tous les paiements - honoraires et indemnités - relatifs au sinistre du *Nakhodka* ont été acquittés par le Fonds de 1992. Toutefois, le Fonds de 1971 a honoré des paiements antérieurs à hauteur de sa limite d'indemnisation.
- 19 En 1998 et 1999, mes collaborateurs se sont rendus, pour le compte des deux Fonds, au Bureau local des demandes d'indemnisation de Kobe (Japon), géré par la société General Marine Surveyors Ltd (GMS). De plus, en 1999, mes collaborateurs se sont rendus dans les bureaux de la société Cornes & Co Ltd à Kobe pour examiner les paiements des demandes d'indemnisation du secteur touristique. Concernant ces demandes, j'ai recommandé que:
- les principes généraux de règlement soient accompagnés de toutes les pièces justificatives requises en vue du règlement des demandes dans le cadre de chaque sinistre; et
 - les calculs des demandes soient présentés sur des formulaires.
- 20 L'Administrateur a, depuis, répondu qu'il n'était pas possible d'établir dans l'abstrait des principes exacts pour l'évaluation des demandes du secteur touristique au-delà des principes relatifs à la recevabilité des demandes au titre du préjudice économique pur énoncé dans le Manuel des demandes d'indemnisation.
- 21 Il a été récemment mis au point un système informatisé pour aider à l'évaluation des demandes du secteur touristique, en partie en réponse à mes recommandations antérieures dans ce domaine. L'Administrateur m'a informé qu'il sera procédé à une évaluation pour permettre de déterminer s'il est possible d'obtenir par ce système un formulaire général d'évaluation des demandes qui soit satisfaisant.
- 22 Pour ce qui est des demandes restantes ne relevant pas du secteur touristique, qui sont traitées par le Bureau local des demandes d'indemnisation de Kobe, géré par la société General Marine Surveyors Ltd (GMS), j'ai recommandé que:
- la base de données générale actuellement mise au point pour permettre de surveiller le traitement des données comporte des précisions et/ou des références concernant l'historique complet de chaque demande, y compris les réunions et les conversations téléphoniques ayant eu lieu avec les demandeurs, et leur examen, y compris des documents/pièces justificatives; et
 - la tenue d'un plus grand nombre de rencontres effectives, en particulier avec le personnel de GMS, le personnel de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) et d'autres experts techniques soit envisagée afin d'accélérer le règlement des demandes d'indemnisation.
- 23 L'Administrateur m'a informé qu'il avait examiné et pris en compte les précisions que j'ai recommandé d'insérer lors de la conception de la base de données relative aux demandes d'indemnisation.
- 24 Concernant la nécessité d'un plus grand nombre de rencontres, je relève avec satisfaction qu'en 2000 l'Administrateur, le Conseil juridique et le Chef du Service des demandes d'indemnisation se sont rendus sept fois au Japon pour résoudre les demandes en suspens et les questions connexes. Les experts de l'ITOPF ont à plusieurs reprises accompagné le personnel du Fonds dans ses déplacements, et des réunions ont eu lieu, auxquelles les personnes intéressées ont en grande partie participé. Des progrès considérables ont été accomplis s'agissant du règlement des demandes nées de ce sinistre, seul un nombre relativement restreint de demandes restant en suspens.

Placements et gestion des liquidités

25 J'ai recommandé que le Secrétariat continue de surveiller attentivement la situation afin de garantir que les placements demeurent correctement gérés, notamment dans le cas de relèvement des montants qu'il est possible de placer auprès d'une institution financière. Les limites n'ont en fait pas été relevées mais la situation peut peut-être changer si la tendance des banques et des sociétés de crédit immobilier à fusionner se poursuit. Nos essais ont confirmé qu'en 2000, les placements ont été effectués conformément à la politique du Fonds en matière de placements, ainsi que l'Organe consultatif sur les placements l'a recommandé.

TROISIÈME PARTIE – RÉSUMÉ ANALYTIQUE

26 Le présent résumé souligne les principales observations et recommandations découlant des constatations détaillées qui sont présentées dans la quatrième partie de mon rapport.

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

27 En 2000, le montant total des versements effectués par le Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation s'est chiffré à £21,2 millions et portait essentiellement sur les sinistres du *Sea Empress*, du *Braer* et de l'*Osung N°3*. Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon de ces dépenses, et déterminé notamment si ces demandes avaient été traitées de la même manière et conformément aux Règlements du Fonds.

Contrôles financiers

28 Outre les dépenses au titre des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont examiné les systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:

- Les recettes des contributions;
- Les salaires;
- Les dépenses administratives;
- Les prévisions relatives aux liquidités et les placements des liquidités en excédent.

29 Ils ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées lors des sondages. Ils ont notamment relevé avec satisfaction que les comptes trimestriels sont à présent établis par le personnel du Secrétariat. Cela représente une amélioration significative des contrôles du suivi financier et j'**accueille avec satisfaction** cette évolution très positive.

Le site web du Fonds

30 Mes collaborateurs ont constaté qu'un site web avait été mis en place pour les Fonds de 1971 et de 1992. Cela est très encourageant et devrait garantir que les Fonds sont en mesure de donner une image positive au monde extérieur, de faire preuve d'ouverture et de transparence.

31 J'**accueille favorablement** les économies potentielles imputables au serveur du fait que les documents de l'Assemblée et du Comité exécutif placés sur le site web pourront faire l'objet d'une distribution électronique aux États Membres et autres utilisateurs autorisés.

QUATRIÈME PARTIE - CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

32 Le montant total des versements effectués par le Fonds de 1971 en 2000 était de £21,2 millions et se rapportait en grande partie (73%) au sinistre du *Sea Empress*. Les autres sinistres faisant l'objet de dépenses importantes sont le *Braer* (£2,1 millions) et l'*Osung N°3* (£1,2 million). Sur ce total de £21,2 millions, environ £18,8 millions avaient trait à des indemnités, et les £2,4 millions restants aux honoraires, frais de déplacement et dépenses diverses dans le cadre des demandes d'indemnisation.

- 33 Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon des demandes d'indemnisation et des paiements relatifs aux demandes d'indemnisation effectués en 2000, couvrant les sinistres au titre desquels des montants importants avaient été versés au cours de l'année. Ils ont examiné les dossiers concernant ces demandes et les documents connexes détenus au Siège du Fonds à Londres, et ont interrogé les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Conseiller juridique.
- 34 Outre la vérification des paiements par rapport aux pièces justificatives à l'appui des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont procédé à l'examen de la question de savoir si les demandes avaient été traitées de la même manière et conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds et si les frais afférents aux demandes étaient encourus dans un souci de rentabilité, compte tenu des objectifs du Fonds concernant le paiement des indemnités.

Contrôles financiers

- 35 Outre les frais afférents aux demandes, mes collaborateurs ont examiné et accompagné des pièces justificatives nécessaires les systèmes de contrôle financier suivants dans le cadre du Secrétariat du Fonds:
- Recettes des contributions;
 - Salaires;
 - Dépenses administratives;
 - Prévisions relatives aux liquidités et placement des liquidités en excédent.
- 36 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôles adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées lors des sondages. J'ai constaté avec satisfaction que le Secrétariat avait appliqué toutes les recommandations de gestion de la correspondance faites par mes collaborateurs les années précédentes en vue d'améliorer le cadre du contrôle.
- 37 J'ai été particulièrement satisfait de constater que les comptes trimestriels étaient à présent établis par le personnel du Secrétariat. Cela représente une amélioration significative des contrôles du suivi financier et j'accueille favorablement cette évolution très positive.
- 38 Concernant les contrôles relatifs aux placements des liquidités en excédent, la politique arrêtée par le Fonds en matière de placements indique le type d'établissement financier (et la cote de crédit) auquel le Fonds peut avoir accès pour ses placements. Cette politique est soumise à l'examen de l'Organe consultatif sur les placements, qui conseille l'Administrateur sur les politiques qui seraient appropriées.
- 39 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon des placements du Fonds et ont constaté qu'ils étaient tous conformes à la politique en matière de placements.

Le site web du Fonds

- 40 Mes collaborateurs ont constaté qu'un site web avait été mis en place pour les Fonds de 1971 et de 1992. Cela est très encourageant et devrait garantir que les Fonds sont en mesure de fournir une image positive au monde extérieur, de faire preuve d'ouverture et de transparence.
- 41 Des renseignements sont actuellement disponibles sur deux niveaux:
- Le site web général, disponible pour tous les utilisateurs de l'internet - ce site donne des renseignements généraux sur le Fonds, y compris des publications comme le Rapport annuel et le Manuel des demandes d'indemnisation.
 - Le serveur de documents, seulement disponible pour les utilisateurs autorisés, comme les États Membres du Fonds, donne accès aux documents de celui-ci.

- 42 Le site web général présente une introduction satisfaisante quant au rôle et aux activités des FIPOL ainsi que des liens avec des publications utiles, telles que le Manuel des demandes d'indemnisation et les Rapports annuels. Il est actuellement disponible en anglais seulement. Je crois comprendre que des préparatifs sont en cours pour que ce site soit disponible aussi dans les deux autres langues officielles des FIPOL.
- 43 Le serveur de documents donne accès aux documents de l'Assemblée et du Comité exécutif, et est disponible dans les trois langues officielles des FIPOL. Actuellement, il ne contient que des documents relativement récents mais il est envisagé de l'étendre à l'historique. Il s'agit d'une installation de recherche, outre qu'il est énoncé les listes des documents selon les réunions, ce qui devrait aider les intéressés à accéder aux renseignements en temps voulu. Plusieurs délégations ayant confirmé qu'elles ne souhaitent plus recevoir de renseignement sur copie papier, la diffusion des informations par l'internet plutôt que par la poste devrait finalement entraîner des économies.
- 44 J'accueille avec satisfaction ces économies potentielles dans la diffusion des renseignements et l'utilisation d'un site web général pour promouvoir une plus grande compréhension du rôle des FIPOL ainsi que le travail sérieux qu'ils accomplissent.

Autres questions financières

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 45 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

- 46 Je souhaite remercier l'Administrateur et ses collaborateurs de leur coopération et de 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

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 2000 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VIII, les tableaux I à III et les notes y relatives, du Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2000. L'Administrateur était chargé d'établir ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers basés sur la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers 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. Mes travaux comprennent la vérification par sondage des éléments de preuve justifiant les montants et les renseignements donnés dans les états financiers. Ils portent également sur les principes comptables utilisés et les grandes estimations effectuées par l'Administrateur, ainsi que l'évaluation de la présentation générale des états financiers.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 2000 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1971, lesquels ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds de 1971, que j'ai examinées dans le cadre de la vérification, étaient, sous tous les aspects substantiels, conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes directeurs.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn

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 2000

	2000		1999	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles/ (Remboursement fonds de roulement)	-		1 649 098	
Contributions initiales	4 187		-	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	10 275		(37 450)	
Montant total des contributions		14 462		1 611 648
Divers				
Recettes accessoires	-		27 055	
Virement du FGDI du <i>Haven</i>	299 693		-	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	20 145		18 691	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Pontoon 300</i>	5 254		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	5 667		2 461	
Intérêts sur les placements	537 021		529 782	
Montant total divers		867 780		577 989
MONTANT TOTAL DES RECETTES		882 242		2 189 637
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		1 214 742		891 748
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		325 835		174 045
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Assurance	691 970		-	
Honoraires	384 065		576 196	
Frais de voyage	18 549		9 365	
Frais divers	1 239		736	
Montant frais afférents aux demandes d'indemnisation		1 095 823		586 297
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		2 636 400		1 652 090
Recettes moins dépenses		(1 754 158)		537 547
Ajustement du taux de change		(90 060)		(11 489)
(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses		(1 844 218)		526 058

ANNEXE VI

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
 FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
 FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000

	<i>Haven</i>		<i>Aegean Sea</i>	
	2000 £	1999 £	2000 £	1999 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles (troisième prélèvement)	-	-	-	-
Contributions annuelles (quatrième prélèvement)	-	-	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	-	8 391	(79 798)
Montant total des contributions	-	-	8 391	(79 798)
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	-	-	13
Intérêts sur les placements	-	592 456	2 654 079	1 965 272
Intérêts sur les prêts au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	-	-	86 362	238 258
Recettes accessoires	-	-	-	-
Montant total divers	-	592 456	2 740 441	2 203 543
MONTANT TOTAL DES RECETTES	-	592 456	2 748 832	2 123 745
DÉPENSES				
Indemnisation	-	28 237 676	-	-
Honoraires	-	405 547	318 002	393 788
Frais de voyage	-	847	20 968	16 425
Frais divers	-	8 266	184	478
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	-	28 652 336	339 154	410 691
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	-	(28 059 880)	2 409 678	1 713 054
Ajustement du taux de change	-	(952 825)	-	-
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	2 785 840	31 798 545	40 746 484	39 033 430
Crédit porté au compte des contribuables	2 486 147	-	-	-
Virement au Fonds général	299 693	-	-	-
MONTANT TOTAL	2 785 840	-	-	-
Solde au 31 décembre	-	2 785 840	43 156 162	40 746 484

<i>Braer</i>		<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999
£	£	£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	-	-	-	7 466 202
-	-	-	-	-	-	998 141	-
8 232	-	2 299	-	-	95 913	-	411 743
8 232	-	2 299	-	-	95 913	998 141	7 877 945
-	309	763	59	3 209	(1 535)	11 943	45 588
338 319	355 182	429 370	364 172	876 364	1 193 554	310 318	302 269
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	6 352	-	-	75	-	-
338 319	355 491	436 485	364 231	879 573	1 192 094	322 261	347 857
346 551	355 491	438 784	364 231	879 573	1 288 007	1 320 402	8 225 802
2 022 068	-	48 953	653 380	15 132 300	1 009 915	-	15 299 385
94 666	588 421	150 150	58 964	392 294	377 101	9 174	2 295 875
3 167	9 076	-	1 415	793	2 634	-	37 836
204	580	15	795 075	394	513	62	105 704
2 120 105	598 077	199 118	1 508 834	15 525 781	1 390 163	9 236	17 738 800
(1 773 554)	(242 586)	239 666	(1 144 603)	(14 646 208)	(102 156)	1 311 166	(9 512 998)
-	-	-	-	-	-	(3 952)	(1 356 116)
6 319 393	6 561 979	6 459 032	7 603 635	21 929 790	22 031 946	4 122 340	14 991 454
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
4 545 839	6 319 393	6 698 698	6 459 032	7 283 582	21 929 790	5 429 554	4 122 340

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
FONDS DE 1971: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	2000 £	1999 £	2000 £	1999 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions annuelles (deuxième prélèvement)	-	-	-	-
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	3 901	(3 137)	454	(565)
Montant total des contributions	3 901	(3 137)	454	(565)
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	4 556	427	766	(60)
Intérêts sur les placements	1 287 768	1 026 152	207 612	166 370
Montant total divers	1 292 324	1 026 579	208 378	166 310
MONTANT TOTAL DES RECETTES	1 296 225	1 023 442	208 832	165 745
DÉPENSES				
Indemnisation	10 791	188 964	-	49 264
Honoraires	47 649	91 141	14 485	9 157
Intérêts sur l'emprunt auprès du FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Frais de voyage	8 850	1 490	-	-
Frais divers	127	165	1	11
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	67 417	281 760	14 486	58 432
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	1 228 808	741 682	194 346	107 313
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	19 078 936	18 337 254	3 077 284	2 969 971
Solde au 31 décembre	20 307 744	19 078 936	3 271 630	3 077 284
Somme due au FGDI de l'<i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-

<i>Yuil N°1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung N°3</i>	
2000	1999	2000	1999	2000	1999
£	£	£	£	£	£
-	-	-	-	5 290 346	-
2 698	(3 362)	-	18 640	-	18 640
2 698	(3 362)	-	18 640	5 290 346	18 640
3 074	689	306	2 596	3 159	2 873
337 742	277 964	152 412	119 183	-	-
340 816	278 653	152 718	121 779	3 159	2 873
343 514	275 291	152 718	140 419	5 293 505	21 513
89 648	243 456	-	-	1 011 369	1 722 890
41 927	134 466	-	-	113 213	369 154
-	-	-	-	86 362	238 258
-	2 273	-	-	-	1 565
5	8	-	-	732	432
131 580	380 203	-	-	1 211 676	2 332 299
211 934	(104 912)	152 718	140 419	4 081 829	(2 310 786)
5 157 953	5 262 865	2 251 870	2 111 451	(5 143 081)	(2 832 295)
5 369 887	5 157 953	2 404 588	2 251 870	-	-
-	-	-	-	(1 061 252)	(5 143 081)

ANNEXE VII

BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2000

	2000	1999
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	103 833 554	114 694 416
Contributions non acquittées	1 133 908	1 609 769
Montants dus par le FGDI du <i>Vistabella</i>	453 656	431 412
Montants dus par le FGDI du <i>Pontoon 300</i>	213 412	-
Montants dus par le FGDI de l' <i>Osung N°3</i> au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	1 061 252	5 143 081
Taxes recouvrables	158 802	73 193
Montants divers à recevoir	1 684	76
Intérêts sur les arriérés de contributions	73 156	97 907
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	106 929 424	122 049 854
PASSIF		
Comptes créanciers divers	993	1 021
Engagements non acquittés	6 936	-
Contributions payées d'avance	-	62 709
Compte des contributeurs	150 814	193 009
Montants dus au Fonds de 1992	1 007 465	724 443
Montants dus au FGDI du <i>Haven</i>	-	2 785 840
Montants dus au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	43 156 162	40 746 484
Montants dus au FGDI du <i>Braer</i>	4 545 839	6 319 393
Montants dus au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	6 698 698	6 459 032
Montants dus au FGDI du <i>Sea Empress</i>	7 283 582	21 929 790
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	5 429 554	4 122 340
Montants dus au FGDI du <i>Sea Prince</i>	20 307 744	19 078 936
Montants dus au FGDI du <i>Yeo Myung</i>	3 271 630	3 077 284
Montants dus au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	5 369 887	5 157 953
Montants dus au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	2 404 588	2 251 870
MONTANT TOTAL DU PASSIF	99 633 892	112 910 104
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	7 295 532	9 139 750
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	106 929 424	122 049 854

ANNEXE VIII

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000**

	2000		1999	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		114 694 416		154 999 522
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent d'exploitation	(18 590 291)		(47 469 383)	
(Augmentation)/Diminution du passif	413 395		256 289	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	173 082		3 229	
Liquidités nettes		(18 003 814)		(47 209 865)
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	7 142 952		6 904 759	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		7 142 952		6 904 759
Liquidités au 31 décembre		103 833 554		114 694 416

ANNEXE IX

RAPPORT DU COMMISSAIRE AUX COMPTES SUR LES ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000

PREMIÈRE PARTIE - INTRODUCTION

Étendue de la vérification

- 1 J'ai vérifié les états financiers 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 2000. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions du Protocole de 1992 modifiant la Convention portant création du Fonds de 1971 et de l'article 13 du Règlement financier du 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 du Fonds de 1992 ne comportent pas d'erreurs substantielles. Le Secrétariat du Fonds de 1992, composé de l'Administrateur et de ses collaborateurs nommés, était chargé d'établir ces états et j'ai pour tâche de donner mon avis d'après les pièces réunies lors de la vérification.
- 2 Après la présente introduction, mon rapport se présente comme suit:

Deuxième partie - Suite donnée aux observations antérieures

- 3 Cette section (paragraphe 11 à 19) présente mes observations sur les mesures prises par le Secrétariat en réponse à mes recommandations antérieures.

Troisième partie – Résumé analytique

- 4 Cette section (paragraphe 20 à 35) présente un résumé de mes principales conclusions et recommandations se rapportant à la vérification menée en 2000.

Quatrième partie - Constatations détaillées

- 5 Cette section (paragraphe 36 à 64) présente en détail les constatations que j'ai faites en 2000 au sujet de ce qui suit:
 - Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation;
 - Projet d'établissement d'un fonds complémentaire européen;
 - Contrôles financiers;
 - Le site web du Fonds; et
 - Autres questions financières.

Objectifs de la vérification

- 6 La vérification devait essentiellement me permettre de juger si les recettes et les dépenses comptabilisées à la fois contre le fonds général et les fonds des grosses demandes d'indemnisation en 2000 avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par l'Assemblée du Fonds de 1992, 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 au 31 décembre 2000.

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 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 du Fonds de 1992. 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 1992, et mes conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif à ce sujet.
- 9 Les observations sur les questions relatives à ma vérification qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention de l'Assemblée, sont présentées dans la quatrième partie du présent rapport.

Résultats d'ensemble

- 10 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 dans leur ensemble. J'ai donc formulé un avis sans réserve au sujet des états financiers pour 2000.

DEUXIÈME PARTIE - MESURES PRISES PAR LE SECRÉTARIAT EN RÉPONSE AUX RECOMMANDATIONS QUE J'AI FORMULÉES L'ANNÉE PRÉCÉDENTE

- 11 Dans mon rapport de 1999, j'avais formulé un certain nombre d'observations et de recommandations. Les mesures prises en réponse à ces recommandations sont énoncées en détail ci-dessous.

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 12 En 2000, outre le paiement de quelque £9 000 à titre d'honoraires, tous les paiements - honoraires et indemnités - relatifs au sinistre du *Nakhodka* ont été acquittés par le Fonds de 1992. Toutefois, le Fonds de 1971 a honoré des paiements antérieurs à hauteur de sa limite d'indemnisation.
- 13 En 1998 et 1999, mes collaborateurs se sont rendus, pour le compte des deux Fonds, au Bureau local des demandes d'indemnisation de Kobe (Japon), géré par la société General Marine Surveyors Ltd (GMS). De plus, en 1999, mes collaborateurs se sont rendus dans les bureaux de la société Cornes & Co Ltd à Kobe pour examiner les paiements des demandes d'indemnisation du secteur touristique. Concernant ces demandes, j'ai recommandé que:
- les principes généraux de règlement soient accompagnés de toutes les pièces justificatives requises en vue du règlement des demandes dans le cadre de chaque sinistre; et
 - les calculs des demandes soient présentés sur des formulaires.
- 14 L'Administrateur a, depuis, répondu qu'il ne serait pas possible d'établir dans l'abstrait des principes exacts pour évaluer les demandes du secteur touristique au-delà des principes relatifs à la recevabilité des demandes au titre du préjudice économique pur énoncé dans le Manuel des demandes d'indemnisation.
- 15 Il a été récemment mis au point un système informatisé pour aider à l'évaluation des demandes du secteur touristique, en partie en réponse à mes recommandations antérieures dans ce domaine. L'Administrateur m'a informé qu'il sera procédé à une évaluation pour permettre de déterminer s'il est possible d'obtenir par ce système un formulaire général d'évaluation des demandes qui soit satisfaisant.
- 16 Pour ce qui est des demandes restantes ne relevant pas du secteur touristique, qui sont traitées par le Bureau local des demandes d'indemnisation de Kobe, géré par la société General Marine Surveyors Ltd (GMS), j'ai recommandé que:

- la base de données générale actuellement mise au point pour permettre de surveiller le traitement des données comporte des précisions et/ou des références concernant tout l'historique de chaque demande, y compris les réunions et les conversations téléphoniques ayant eu lieu avec les demandeurs, et leur examen, y compris des documents/pièces justificatives; et
 - la tenue d'un plus grand nombre de rencontres effectives, en particulier avec le personnel de GMS, le personnel de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) et d'autres experts techniques soit envisagée afin d'accélérer le règlement des demandes d'indemnisation.
- 17 L'Administrateur m'a informé qu'il avait examiné et pris en compte les précisions que j'ai recommandé d'insérer lors de la conception de la base de données relative aux demandes d'indemnisation.
- 18 Concernant la nécessité de tenir un plus grand nombre de rencontres, je relève avec satisfaction qu'en 2000 l'Administrateur, le Conseil juridique et le Chef du Service des demandes d'indemnisation se sont rendus sept fois au Japon pour résoudre les demandes en suspens et les questions connexes. Les experts de l'ITOPF ont à plusieurs reprises accompagné le personnel du Fonds dans ses déplacements, et des réunions ont eu lieu, auxquelles les personnes intéressées ont en grande partie participé. Des progrès considérables ont été accomplis s'agissant du règlement des demandes nées de ce sinistre, seul un nombre relativement restreint de demandes restant en suspens.

Placements et gestion des liquidités

- 19 J'ai recommandé que le Secrétariat continue de surveiller attentivement la situation afin de garantir que les placements demeurent correctement gérés, notamment dans le cas de relèvement des montants qu'il est possible de placer auprès d'une institution financière. Les limites n'ont en fait pas été relevées mais la situation peut peut-être changer si la tendance des banques et des sociétés de crédit immobilier à fusionner se poursuit. Nos sondages ont confirmé qu'en 2000, les placements ont été effectués conformément à la politique du Fonds en matière de placements, ainsi que l'Organe consultatif sur les placements l'a recommandé.

TROISIÈME PARTIE – RÉSUMÉ ANALYTIQUE

- 20 Le présent résumé souligne les principales observations et recommandations découlant des constatations détaillées qui sont présentées dans la quatrième partie de mon rapport.

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 21 En 2000, le montant total des versements effectués par le Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation s'est chiffré à £30 millions et portait essentiellement sur les sinistres du *Nakhodka* et de l'*Erika*. Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon de ces dépenses, et déterminé notamment si ces demandes avaient été traitées de la même manière et conformément aux Règlements du Fonds.

Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient

- 22 Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd ont établi un Bureau local des demandes d'indemnisation à Lorient (France) pour traiter les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, survenu à la fin de 1999.
- 23 Mes collaborateurs se sont rendus en mai 2000 au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient dans le cadre de ma vérification des comptes pour 1999, afin d'examiner si les méthodes mises en place pour le traitement local des demandes étaient satisfaisantes. Il n'avait alors été acquitté aucun paiement au titre des demandes. Le Club P&I a commencé à effectuer des versements et mes collaborateurs se sont de nouveau rendus au Bureau de Lorient en avril 2001.

- 24 Mes collaborateurs ont continué de porter un jugement favorable sur la manière dont le Bureau de Lorient est dirigé et administré, notamment sur l'étendue des contacts directs qui étaient établis entre ce bureau et le Secrétariat du Fonds dans le cadre des discussions tenues avec le Club P&I et avec différents demandeurs.
- 25 Mes collaborateurs ont également noté qu'il avait été fourni des lignes directrices sur la façon d'établir des compte-rendus aux experts engagés pour examiner les demandes d'indemnisation. J'**accueille avec satisfaction** cette mesure comme une étape positive devant contribuer au maintien d'une évaluation cohérente des demandes, compte tenu des facteurs pertinents qui les touchent, indépendamment des experts chargés de les examiner en particulier.

Nouvelle base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation

- 26 Le Secrétariat a mis en place une nouvelle base de données relative au traitement des demandes, adoptée dans un premier temps au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. Cette nouvelle base de données a été en partie conçue en réponse à mes recommandations antérieures sur les détails à y insérer. Mes collaborateurs l'ont examinée et ont noté que sa mise en application avait eu pour effet d'améliorer les compte-rendus et la gestion des demandes, ce qui devrait considérablement aider le Secrétariat pour ce qui est d'examiner l'état et l'avancement des demandes et des paiements au titre des sinistres.
- 27 Cette nouvelle base de données comporte également un système d'observation de l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre du tourisme et a été élaborée conjointement avec L&R, les experts du Fonds chargés d'évaluer les demandes touristiques en France. Cependant, ce système en est encore à ses débuts et par conséquent mes collaborateurs n'ont pas encore procédé à une estimation détaillée de cet aspect de la base de données. Ils ont l'intention, aux fins de la vérification des comptes pour 2001, de se rendre au bureau de L&R et d'examiner ce système et son utilisation de manière plus approfondie.
- 28 S'agissant de la possibilité de développer cette nouvelle base de données, le Secrétariat envisage de déterminer si l'on pourrait relier celle-ci directement au système comptable. Cela mettrait d'autant plus en valeur les renseignements sur la gestion du Fonds car cela fournirait une garantie supplémentaire concernant l'exactitude des renseignements relatifs aux demandes acquittées.

Proposition relative à l'établissement d'un fonds complémentaire européen

- 29 La Commission des Communautés européennes a publié une proposition de règlement tendant à l'établissement d'un fonds qui fournirait une indemnisation complémentaire à hauteur d'une limite maximale de 1 000 millions d'euros en cas de déversement d'hydrocarbures dans les États Membres de l'Union européenne. Cette indemnisation ne devrait être honorée que pour les demandes ayant été approuvées par le FIPOL.
- 30 Il reste à clarifier les dispositions relatives à la vérification, aux fins de la proposition de l'Union européenne, notamment le degré de confiance que la Commission pourrait avoir dans le travail de vérification effectué par mes collaborateurs concernant l'exactitude des données sur les contributions et le versement des indemnités. Le Secrétariat se préoccupe également de la charge supplémentaire que pourrait entraîner un chevauchement des activités de vérification.
- 31 Je **recommande** que, dans le cas de la mise en place d'un fonds complémentaire européen selon la règle proposée, et étant donné la nécessité d'établir une liaison entre le Secrétariat du Fonds et la Commission européenne, il soit dûment veillé à garantir la mise en place de dispositions de vérification efficaces, qui satisfassent toutes les parties. Mes collaborateurs souhaiteraient participer à ces discussions.

Contrôles financiers

- 32 Outre les dépenses au titre des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont examiné les systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:
- Les recettes des contributions;
 - Les salaires;

- Les dépenses administratives;
 - Les prévisions relatives aux liquidités et les placements des liquidités en excédent.
- 33 Ils ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées lors des sondages. Ils ont notamment relevé avec satisfaction que les comptes trimestriels sont à présent établis par le personnel du Secrétariat. Cela représente une amélioration significative des contrôles du suivi financier et j'accueille avec satisfaction cette évolution très positive.

Le site web du Fonds

- 34 Mes collaborateurs ont constaté qu'un site web avait été mis en place pour les Fonds de 1971 et de 1992. Cela est très encourageant et devrait garantir que les Fonds sont en mesure de donner une image positive à l'extérieur, en manifestant leur esprit d'ouverture et en agissant en toute transparence.
- 35 J'accueille avec satisfaction les économies potentielles imputables au serveur du fait que les documents de l'Assemblée et du Comité exécutif placés sur le site web pourront faire l'objet d'une distribution électronique aux États Membres et autres utilisateurs autorisés.

QUATRIÈME PARTIE - CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 36 Le montant total des versements effectués par le Fonds de 1992 en 2000 était de £30 millions et se rapportait en grande partie (92%) au sinistre du *Nakhodka*. Le seul autre sinistre faisant l'objet de dépenses importantes est celui de l'*Erika*, soit un montant de £2,3 millions au titre de dépenses liées aux demandes d'indemnisation au cours de l'année considérée. Sur le total de £30 millions, environ £25 millions avaient trait à des indemnités, et les £5 millions restants aux honoraires, frais de déplacement et dépenses diverses dans le cadre des demandes d'indemnisation.
- 37 Mes collaborateurs ont sélectionné et examiné un échantillon des demandes d'indemnisation et des paiements relatifs aux demandes d'indemnisation effectués en 2000, couvrant les sinistres au titre desquels des montants importants avaient été versés au cours de l'année. Ils ont examiné les dossiers concernant ces demandes et les documents connexes détenus au Siège du Fonds à Londres, et ont interrogé les fonctionnaires-clés du Secrétariat, notamment l'Administrateur, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et le Conseiller juridique.
- 38 Outre la vérification des paiements par rapport aux pièces justificatives à l'appui des demandes d'indemnisation, mes collaborateurs ont procédé à l'examen de la question de savoir si les demandes avaient été traitées de la même manière et conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds et si les frais afférents aux demandes étaient encourus dans un souci de rentabilité, compte tenu des objectifs du Fonds concernant le paiement des indemnités.

Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient

- 39 Le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd ont établi un Bureau local des demandes d'indemnisation à Lorient (France) pour traiter les demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, survenu à la fin de 1999.
- 40 Mes collaborateurs se sont rendus en mai 2000 au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient dans le cadre de ma vérification des comptes pour 1999, afin d'examiner si les méthodes mises en place pour le traitement local des demandes étaient satisfaisantes. Il n'avait alors été acquitté aucun paiement au titre des demandes. Le Club P&I a commencé à effectuer des versements et mes collaborateurs se sont de nouveau rendus au Bureau de Lorient en avril 2001.
- 41 Mes collaborateurs ont continué de porter un jugement favorable sur la manière dont le Bureau de Lorient est dirigé et administré. Ils ont pu examiner et évaluer les méthodes générales et les contrôles

internes en place, notamment un échantillonnage de plusieurs paiements effectués par le Club P&I, et les ont déclarés satisfaisants. Ils ont relevé qu'il avait été fourni des lignes directrices sur la façon d'établir des compte-rendus aux experts engagés pour examiner les demandes d'indemnisation. J'accueille avec satisfaction cette mesure comme une étape positive devant contribuer au maintien d'une évaluation cohérente des demandes, compte tenu des facteurs pertinents qui les touchent, indépendamment des experts chargés de les examiner en particulier.

- 42 Mes collaborateurs ont noté également que de multiples contacts directs étaient établis entre le bureau de Lorient et le Secrétariat du Fonds de 1992, que le personnel du Fonds s'était rendu de nombreuses fois à ce bureau, où des discussions avaient eu lieu avec le Club P&I et avec différents demandeurs. Ceci devrait à mon avis considérablement aider au processus de règlement des demandes.

Nouvelle base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation

- 43 Le Secrétariat a mis en place une nouvelle base de données relative au traitement des demandes, adoptée dans un premier temps au Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient. Cette nouvelle base de données a été en partie conçue en réponse à mes recommandations antérieures sur les détails à y insérer.

- 44 Mes collaborateurs ont examiné cette nouvelle base de données et ont relevé que sa mise en application avait eu les effets ci-dessous:

- Amélioration des comptes rendus relatifs à la situation générale des demandes. Les renseignements pouvant être présentés sont par exemple: toutes les demandes d'indemnisation en fonction de leur état respectif (montant réclamé, demande évaluée, approuvée, acceptée, autorisée pour paiement, paiement effectué, demande rejetée); les demandes par zones géographiques; les demandes par catégories (par exemple tourisme, pêche, etc.);
- Données sur les résultats, permettant d'aider à la gestion de la situation des demandes: par exemple, temps moyen mis pour évaluer une demande à partir du moment de sa réception au bureau, ou temps moyen mis par chacun des experts engagés pour examiner et évaluer les demandes;
- Renseignements permettant au Secrétariat d'établir, au fur et à mesure de l'évolution de la situation, le total versé par le Club P&I. Cela doit faciliter l'identification des cas où le Club a payé à concurrence de sa limite et où le Fonds assume la responsabilité d'honorer les paiements supplémentaires.

- 45 De plus, la base de données est utilisée pour accélérer le processus d'approbation des demandes, s'agissant de permettre au Fonds de mettre en place des "populations" de demandes, par rapport auxquelles il est possible d'examiner les demandes individuelles afin de déterminer si elles correspondent à la "valeur escomptée" de telle ou telle population considérée. Ce système a été mis en place pour les demandes d'indemnisation du secteur touristique nées du sinistre de l'*Erika*. Il est connu sous le nom de système d'observation de l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre du tourisme et a été élaboré conjointement avec L&R, les experts du Fonds chargés d'évaluer les demandes touristiques en France. Après introduction des caractéristiques détaillées de la demande dans le système, celle-ci est soumise à un classement par catégories, et l'information est analysée pour déterminer i) si la demande peut être considérée "simple" à des fins de comparaison, et ii) si elle répond aux paramètres de la population définie pour cette catégorie de demandes. Bien que ce système ne remplace pas l'expert et son évaluation fondée sur des connaissances acquises, il permet d'identifier des demandes manifestement exagérées ou inexacts et il est utilisé pour déterminer les demandes admissibles pour approbation sur la base des renseignements soumis, et nécessitant davantage de recherches. De ce fait, ce système devrait considérablement accroître l'efficacité des évaluations relatives aux demandes d'indemnisation.

- 46 Ce système en est encore à ses débuts et par conséquent mes collaborateurs n'ont pas encore procédé à une estimation détaillée de cet aspect de la base de données. Ils ont l'intention, aux fins de la vérification des comptes pour 2001, de se rendre au bureau de L&R et d'examiner ce système et son utilisation de manière plus approfondie.

- 47 Dans l'ensemble, l'adoption de cette nouvelle base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation, accompagnée du type d'installations pour rapports et gestion brièvement soulignées ci-dessus, devrait considérablement aider le Secrétariat pour ce qui est d'examiner l'état et l'avancement des demandes et des paiements au titre des sinistres. Ces renseignements doivent également aider le Secrétariat à identifier les zones où il existe des problèmes et à prendre les mesures requises pour trouver des solutions.
- 48 Cependant, cette base de données n'a pas de lien direct avec le système comptable bien que le Secrétariat envisage d'aborder cette question. Un dispositif de liaison directe mettrait plus en valeur les renseignements sur la gestion des Fonds car cela fournirait une garantie supplémentaire sur l'exactitude des renseignements relatifs aux demandes honorées.

Projet d'établissement d'un fonds complémentaire européen

- 49 La Commission des Communautés européennes a publié une proposition de règlement tendant à l'établissement d'un fonds qui fournirait une indemnisation complémentaire à hauteur d'une limite maximale de 1 000 millions d'euros en cas de déversement d'hydrocarbures dans les États Membres de l'Union européenne. Cette indemnisation ne devrait être honorée que pour les demandes ayant été approuvées par le FIPOL. Ce fonds proposé serait financé par le biais de contributions perçues auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures transportés par mer des États Membres de l'Union européenne.
- 50 Il reste à clarifier les dispositions relatives à la vérification, aux fins de la proposition de l'Union européenne, notamment le degré de confiance que la Commission pourrait avoir dans le travail de vérification effectué par mes collaborateurs concernant l'exactitude des données sur les contributions et le versement des indemnités. Le Secrétariat se préoccupe également de la charge supplémentaire que pourrait entraîner un chevauchement des activités de vérification.
- 51 Je **recommande** que, dans le cas de la mise en place d'un fonds complémentaire européen selon la règle proposée, et étant donné la nécessité d'établir une liaison entre le Secrétariat du Fonds et la Commission européenne, il soit dûment veillé à garantir la mise en place de dispositions de vérification efficaces, qui satisfassent toutes les parties. Mes collaborateurs souhaiteraient participer à ces discussions.

Contrôles financiers

- 52 Outre les frais afférents aux demandes, mes collaborateurs ont examiné et accompagné des pièces justificatives nécessaires les systèmes de contrôle financier suivants dans le cadre du Secrétariat du Fonds:
- Recettes des contributions;
 - Salaires;
 - Dépenses administratives;
 - Prévisions relatives aux liquidités et placement des liquidités en excédent.
- 53 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées lors des sondages. J'ai constaté avec satisfaction que le Secrétariat avait appliqué toutes les recommandations de gestion de la correspondance faites par mes collaborateurs les années précédentes en vue d'améliorer le cadre du contrôle.
- 54 J'ai été particulièrement satisfait de constater que les comptes trimestriels étaient à présent établis par le personnel du Secrétariat. Cela représente une amélioration significative des contrôles du suivi financier et j'**accueille avec satisfaction** cette évolution très positive.
- 55 Concernant les contrôles relatifs aux placements des liquidités en excédent, la politique arrêtée par le Fonds en matière de placements indique le type d'établissement financier (et la cote de crédit) auquel le Fonds peut avoir accès pour ses placements. Cette politique est soumise à l'examen de l'Organe consultatif sur les placements, qui conseille l'Administrateur sur les politiques qui seraient appropriées.

- 56 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon des placements du Fonds et ont constaté qu'ils étaient tous conformes à la politique en matière de placements.

Le site web du Fonds

- 57 Mes collaborateurs ont constaté qu'un site web avait été mis en place pour les Fonds de 1971 et de 1992. Cela est très encourageant et devrait garantir que les Fonds sont en mesure de fournir une image positive à l'extérieur, et notamment de faire preuve d'ouverture et de transparence.
- 58 Des renseignements sont actuellement disponibles sur deux niveaux:
- Le site web général, disponible pour tous les utilisateurs de l'internet - ce site donne des renseignements généraux sur le Fonds, y compris des publications comme le Rapport annuel et le Manuel des demandes d'indemnisation.
 - Le serveur de documents, seulement disponible pour les utilisateurs autorisés, comme les États Membres du Fonds, donne accès aux documents de celui-ci.
- 59 Le site web général présente une introduction satisfaisante sur le rôle et les activités des FIPOL ainsi que des liens avec des publications utiles, telles que le Manuel des demandes d'indemnisation et les Rapports annuels. Il est actuellement disponible en anglais seulement. Je crois comprendre que des préparatifs sont en cours pour que ce site soit disponible aussi dans les deux autres langues officielles des FIPOL.
- 60 Le serveur de documents donne accès aux documents de l'Assemblée et du Comité exécutif, et est disponible dans les trois langues officielles des FIPOL. Actuellement, il ne contient que des documents assez récents mais il est envisagé de l'étendre à l'historique. Il s'agit d'une installation de recherche, outre qu'il y est énoncé les listes des documents concernant les réunions, ce qui devrait aider les intéressés à accéder aux renseignements en temps voulu. Plusieurs délégations ayant confirmé qu'elles ne souhaitaient plus recevoir de renseignement sur copie papier, la diffusion des informations par l'internet plutôt que par la poste devrait en fin de compte entraîner des économies.
- 61 J'accueille avec satisfaction ces économies potentielles dans la diffusion des renseignements et l'utilisation d'un site web général pour promouvoir une meilleure compréhension du rôle des FIPOL et le travail sérieux que ceux-ci accomplissent.

Autres questions financières

Contrôle des fournitures et du matériel

- 62 Comme il est indiqué à la Note 11b) des états financiers du Fonds de 1992, les fournitures et le matériel du Fonds se chiffraient à £285 983 au 31 décembre 2000. Conformément aux principes comptables du Fonds, les achats de matériel, mobilier, machines de bureau, fournitures et livres de bibliothèque ne figurent pas dans le bilan du Fonds, mais sont comptabilisés comme des dépenses au moment de l'achat.
- 63 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage des inventaires des fournitures et du matériel du Fonds, 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 2000 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds de 1992. Aucune perte n'a été signalée par le Fonds de 1992 durant l'exercice considéré.

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 64 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

- 65 Je souhaite faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs, ainsi qu'au personnel du Bureau local des demandes d'indemnisation de Lorient, 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

ANNEXE X

ÉTATS FINANCIERS DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES POUR L'EXERCICE FINANCIER CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2000 OPINION DU COMMISSAIRE AUX COMPTES

À l'intention de l'Assemblée du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

J'ai vérifié les états financiers ci-joints, comprenant les états I à VI, les tableaux I à III et les notes y relatives, du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures pour l'exercice clos le 31 décembre 2000. L'Administrateur était chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers basés sur la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers 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. Mes travaux comprennent la vérification par sondage des éléments de preuve justifiant les montants et les renseignements donnés dans les états financiers. Ils portent également sur les principes comptables utilisés et les grandes estimations effectuées par l'Administrateur, ainsi que l'évaluation de la présentation générale des états financiers.

À mon avis, les états financiers représentent bien la situation financière au 31 décembre 2000 et les résultats des opérations effectuées pendant l'exercice clos à cette date; ceux-ci ont été établis conformément aux principes comptables spécifiés par le Fonds de 1992, lesquels ont été appliqués de la même manière que pour l'année précédente.

De plus, je pense que les opérations effectuées par le Fonds de 1992, que j'ai examinées dans le cadre de la vérification, étaient, sous tous les aspects substantiels, conformes au Règlement financier et aux autorisations des organes directeurs.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn

ANNEXE XI

FONDS GÉNÉRAL
FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000

	£	2000 £	£	1999 £
RECETTES				
Contributions				
Contributions	-		7 207 711	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-		129 107	
Montant total des contributions		-		7 336 818
Divers				
Recettes accessoires	325		27 350	
Virement du fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l' <i>Osung N°3</i>	160 376		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	(11 502)		5 647	
Intérêts sur les placements	1 303 799		758 521	
Montant total divers		1 452 998		791 518
MONTANT TOTAL DES RECETTES		1 452 998		8 128 336
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		1 246 005		815 304
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		-		3 414 149
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	2 294 323		17 837	
Frais de voyage	36 623		1 182	
Divers	56 889		1 720	
Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation		2 387 835		20 739
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		3 633 840		4 250 192
(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses		(2 180 842)		3 878 144

ANNEXE XII

FONDS DES GROSSES DEMANDES D'INDEMNISATION
FONDS DE 1992: COMPTE DES RECETTES ET DES DÉPENSES POUR L'EXERCICE
FINANCIER ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000

	<i>Nakhodka</i>		<i>Osung N°3</i> (Fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation)		<i>Erika</i>
	2000	1999	2000	1999	2000
	£	£	£	£	£
RECETTES					
Contributions					
Contributions (quatrième prélèvement)	12 957 208	-	-	-	-
Contributions (troisième prélèvement)	-	8 942 874	-	-	-
Contributions (deuxième prélèvement)	-	21 237 294	-	-	-
Contributions (premier prélèvement)	-	-	-	-	39 883 216
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	-	106 081	-	77 524	-
Montant total des contributions	12 957 208	30 286 249	-	77 524	39 883 216
Divers					
Intérêts sur les arriérés de contributions	34 608	17 439	-	100	23 842
Intérêts sur les placements	1 505 288	1 210 538	-	153 676	517 346
Montant total divers	1 539 896	1 227 977	-	153 776	541 188
MONTANT TOTAL DES RECETTES	14 497 104	31 514 226	-	231 300	40 424 404
DÉPENSES					
Indemnisation	24 746 690	1 557 216	-	-	-
Honoraires	2 803 723	100 908	-	-	-
Frais de voyage	27 346	-	-	-	-
Frais divers	14 613	849	-	-	-
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	27 592 372	1 658 973	-	-	-
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	(13 095 268)	29 855 253	-	231 300	40 424 404
Ajustement du taux de change	(265 156)	-	-	-	99 188
Solde reporté: 1er janvier	37 330 881	7 475 628	3 909 620	3 678 320	-
Crédit porté au compte des contribuables	-	-	3 749 244	-	-
Virement au Fonds général	-	-	160 376	-	-
MONTANT TOTAL	-	-	3 909 620	-	-
Solde au 31 décembre	23 970 457	37 330 881	-	3 909 620	40 523 592

ANNEXE XIII

BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2000

	2000 £	1999 £
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	79 265 275	57 424 942
Contributions non acquittées	470 163	552 579
Montants dus par le Fonds de 1971	1 007 465	724 443
Taxes recouvrables	511 319	24 804
Montants divers à recevoir	297 645	12 153
Avances diverses	-	8 686
Intérêts sur les arriérés de contributions	23 517	18 672
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	81 575 384	58 766 279
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	1 197 466	999 252
Comptes créanciers divers	27 738	31 997
Engagements non acquittés	199 805	31 418
Contributions payées d'avance	1 331 381	-
Compte des contribuables	42 830	154
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	23 970 457	37 330 881
Montants dus au FGDI de l' <i>Erika</i>	40 523 592	-
Montants dus au Fonds provisoire des grosses demandes d'indemnisation de l' <i>Osung N°3</i>	-	3 909 620
MONTANT TOTAL DU PASSIF	67 293 269	42 303 322
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	14 282 115	16 462 957
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	81 575 384	58 766 279

ANNEXE XIV

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2000**

	2000		1999	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		57 424 942		24 323 173
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent d'exploitation	17 746 274		31 841 962	
(Augmentation)/Diminution du passif	(968 772)		(726 489)	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	1 620 181		(202 289)	
Liquidités nettes		18 397 683		30 913 184
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	3 442 650		2 188 585	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		3 442 650		2 188 585
Liquidités au 31 décembre		79 265 275		57 424 942

ANNEXE XV

FONDS DE 1971: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2000 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2001

Telles que notifiées au 31 décembre 2001

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Malaisie	17 427 546	49,64%
Portugal	14 440 126	41,13%
Cameroun	1 391 303	3,96%
Ghana	1 131 834	3,22%
Colombie	717 229	2,04%
Brunéi Darussalam	0	0,00%
Djibouti	0	0,00%
Émirats arabes unis	0	0,00%
Estonie	0	0,00%
Papouasie-Nouvelle-Guinée	0	0,00%
Yougoslavie	0	0,00%
	35 108 038	100,00%

Note

Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Albanie, Bénin, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Guyana, Koweït, Maldives, Mauritanie, Mozambique, Nigéria, Qatar, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis, Sierra Leone et Tuvalu.

ANNEXE XVI

**FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À
CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2000 DANS LE TERRITOIRE
DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2001**

Telles que notifiées au 31 décembre 2001

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	261 966 122	21,00%
Italie	139 921 672	11,22%
République de Corée	132 580 436	10,63%
Pays-Bas	106 328 628	8,52%
France	100 443 445	8,05%
Royaume-Uni	73 680 299	5,91%
Singapour	66 440 341	5,33%
Espagne	60 597 636	4,86%
Canada	59 637 436	4,78%
Allemagne	36 756 554	2,95%
Australie	31 637 455	2,54%
Norvège	30 412 128	2,44%
Grèce	22 723 893	1,82%
Suède	21 547 654	1,73%
Philippines	18 347 006	1,47%
Mexique	12 284 880	0,98%
Finlande	10 250 333	0,82%
Belgique	9 197 419	0,74%
Venezuela	8 977 000	0,72%
Danemark	5 505 131	0,44%
Nouvelle-Zélande	4 802 516	0,38%
Irlande	4 651 783	0,37%
Croatie	4 034 331	0,32%
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	3 224 782	0,26%
Jamaïque	2 740 469	0,22%
Sri Lanka	2 425 891	0,19%
Tunisie	2 410 000	0,19%
Panama	2 306 658	0,18%
Bahamas	2 111 792	0,17%
Chypre	2 047 573	0,16%
Fédération de Russie	1 998 890	0,16%
Uruguay	1 731 170	0,14%
Malte	1 592 283	0,13%
Pologne	1 429 236	0,11%
Algérie	434 000	0,03%
Lituanie	391 433	0,03%
	1 247 568 275	100,00%

Notes

Quantités nulles pour les pays suivants : Antigua-et-Barbuda, Barbade, Belize, Émirats arabes unis, Fidji, Îles Marshall, Islande, Lettonie, Libéria, Maurice, Monaco, Oman, Seychelles, Slovénie, Tonga et Vanuatu.

Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Argentine, Bahreïn, Comores, Géorgie, Grenade, Inde, Kenya, Maroc, République dominicaine et Trinité-et-Tobago.

ANNEXE XVII

FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2001)

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
1	<i>Irving Whale</i>	7.9.70	Golfe du St Laurent (Canada)	Canada	2 261	(inconnue)
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils (URSS)	URSS	27 694	R 2 431 584
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto (Japon)	Japon	997	¥37 710 340
4	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill (Royaume-Uni)	République fédérale d'Allemagne	999	£64 356
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru (Japon)	Japon	19	¥845 480
6	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Naruto Strait (Japon)	Japon	199	¥8 123 140
7	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akune (Japon)	Japon	99	¥3 143 180
8	<i>Tanio</i>	7.3.80	Bretagne (France)	Madagascar	18 048	FF11 833 718

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Naufrage	(inconnue)			<i>L'Irving Whale</i> a été renfloué en 1996. Le tribunal canadien a débouté le demandeur de son action contre le Fonds de 1971 au motif que celui-ci ne pouvait être tenu pour responsable d'événements s'étant produits avant l'entrée en vigueur de la Convention portant création du Fonds de 1971 à l'égard du Canada.
Échouement	5 500	Frais de nettoyage	SKr95 707 157	
Abordage	540	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥108 589 104 ¥31 521 478 <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recouverts par voie de recours.
Abordage	(inconnue)	Frais de nettoyage	£363 550	
Naufrage	10	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥7 477 481 ¥2 710 854 <u>¥211 370</u> ¥10 399 705	
Abordage	100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥10 408 369 ¥92 696 505 <u>¥2 030 785</u> ¥105 135 659	¥9 893 496 recouverts par voie de recours.
Abordage	<140			La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités.
Rupture	13 500	Frais de nettoyage Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes	FF219 164 465 FF2 429 338 FF52 024 <u>FF494 816</u> FF222 140 643	Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention portant création du Fonds de 1971; les paiements effectués par le Fonds de 1971 représentent 63,85% des montants acceptés; US\$17 480 028 recouverts par voie de recours.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
9	<i>Fwrenas</i>	3.6.80	Oresund (Suède)	Suède	999	SKr612 443
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi (Japon)	Japon	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö (Suède)	URSS	27 706	SKr23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu (Japon)	Japon	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda (URSS)	Gibraltar	12 404	R 1 350 324
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hambourg (République fédérale d'Allemagne)	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Île de Takashima (Japon)	Japon	161	¥6 304 300
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Baie de Tachibana (Japon)	Japon	499	¥20 844 440
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki (Japon)	Japon	107	¥4 271 560
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa (Japon)	Japon	48	¥1 880 940
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki (Japon)	Japon	999	¥39 445 920
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya (Japon)	Japon	82	¥3 091 660
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka (Japon)	Japon	38	¥964 800

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Abordage	200	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Prise en charge financière	SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 recouverts par voie de recours.
Abordage	270	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥163 051 598 ¥50 271 267 ¥8 941 480 ¥222 264 345	¥18 221 905 recouverts par voie de recours.
Échouement	1 000			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (SKr20 361 000 réclamés pour le nettoyage). L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.
Échouement	10	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 426 857 ¥1 849 085 ¥8 275 942	
Échouement	>16 000	Prise en charge financière	US\$467 953	Aucun dommage subi dans un État Membre du Fonds de 1971.
Déversement	200-300	Frais de nettoyage	DM11 345 174	
Échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥46 524 524 ¥24 571 190 ¥1 576 075 ¥72 671 789	
Abordage	85	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥200 476 274 ¥163 255 481 ¥5 211 110 ¥368 942 865	
Naufrage	33	Prise en charge financière	¥598 181	Le montant total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Déversement	3,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 005 160 ¥470 235 ¥1 475 395	
Abordage	357	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥23 193 525 ¥1 541 584 ¥9 861 480 ¥34 596 589	¥14 843 746 recouverts par voie de recours.
Abordage	49	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥18 010 269 ¥8 971 979 ¥772 915 ¥27 755 163	¥8 994 083 recouverts par voie de recours.
Naufrage	30	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥16 610 200 ¥241 200 ¥16 851 400	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
22	<i>Koho Maru N°3</i>	5.11.84	Hiroshima (Japon)	Japon	199	¥5 385 920
23	<i>Koshun Maru N°1</i>	5.3.85	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	68	¥1 896 320
24	<i>Patmos</i>	21.3.85	Détroit de Messine (Italie)	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650
25	<i>Jan</i>	2.8.85	Aalborg (Danemark)	République fédérale d'Allemagne	1 400	DKr1 576 170
26	<i>Rose Garden Maru</i>	26.12.85	Umm al Qaiwain (Émirats arabes unis)	Panama	2 621	US\$364 182 (estimation)
27	<i>Brady Maria</i>	3.1.86	Estuaire de l'Elbe (République fédérale d'Allemagne)	Panama	996	DM324 629
28	<i>Take Maru N°6</i>	9.1.86	Sakai-Senboku (Japon)	Japon	83	¥3 876 800
29	<i>Oued Gueterini</i>	18.12.86	Alger (Algérie)	Algérie	1 576	DA1 175 064
30	<i>Thuntank 5</i>	21.12.86	Gävle (Suède)	Suède	2 866	SKr2 741 746
31	<i>Antonio Gramsci</i>	6.2.87	Borgå (Finlande)	URSS	27 706	R 2 431 854
32	<i>Southern Eagle</i>	15.6.87	Sada Misaki (Japon)	Panama	4 461	¥93 874 528
33	<i>El Hani</i>	22.7.87	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000 (estimation)
34	<i>Akari</i>	25.8.87	Doubai (Émirats arabes unis)	Panama	1 345	£92 800 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥68 609 674 ¥25 502 144 <u>¥1 346 480</u> ¥95 458 298	
Abordage	80	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 <u>¥474 080</u> ¥26 598 669	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours.
Abordage	700		Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.	
Échouement	300	Frais de nettoyage Prise en charge financière	DKr9 455 661 <u>DKr394 043</u> DKr9 849 704	
Déversement	(inconnue)		Demande contre le Fonds de 1971 (US\$44 204) retirée.	
Abordage	200	Frais de nettoyage	DM3 220 511	DM333 027 recouvrés par voie de recours.
Déversement	0,1	Prise en charge financière	¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Déversement	15	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autres pertes de recettes Prise en charge financière	US\$1 133 FF708 824 DA5 650 £126 120 DA293 766	
Échouement	150-200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr23 168 271 SKr49 361 <u>SKr685 437</u> SKr23 903 069	
Échouement	600-700	Frais de nettoyage	Fmk1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (R 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le Fonds de 1971 parce que l'URSS n'était pas membre de celui-ci à la date du sinistre.
Abordage	15		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour le nettoyage et de ¥51 521 183 pour les dommages liés à la pêche).	
Échouement	3 000		La demande pour frais de nettoyage (US\$242 800) est restée sans suite.	
Incendie	1 000	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	Dh 864 293 US\$187 165	US\$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
35	<i>Tolmiros</i>	11.9.87	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 000 000 (estimation)
36	<i>Hinode Maru N°1</i>	18.12.87	Yawatahama (Japon)	Japon	19	¥608 000
37	<i>Amazzone</i>	31.1.88	Bretagne (France)	Italie	18 325	FF13 860 369
38	<i>Taiyo Maru N°13</i>	12.3.88	Yokohama (Japon)	Japon	86	¥2 476 800
39	<i>Czantoria</i>	8.5.88	Saint-Romuald (Canada)	Canada	81 197	(inconnue)
40	<i>Kasuga Maru N°1</i>	10.12.88	Kyoga Misaki (Japon)	Japon	480	¥17 015 040
41	<i>Nestucca</i>	23.12.88	Île de Vancouver (Canada)	États-Unis	1 612	(inconnue)
42	<i>Fukkol Maru N°12</i>	15.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	94	¥2 198 400
43	<i>Tsubame Maru N°58</i>	18.5.89	Shiogama (Japon)	Japon	74	¥2 971 520
44	<i>Tsubame Maru N°16</i>	15.6.89	Kushiro (Japon)	Japon	56	¥1 613 120
45	<i>Kifuku Maru N°103</i>	28.6.89	Otsuji (Japon)	Japon	59	¥1 727 040
46	<i>Nancy Orr Gaucher</i>	25.7.89	Hamilton (Canada)	Libéria	2 829	Can\$473 766

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
(inconnue)	200		La demande pour frais de nettoyage (Skr100 639 999) est restée sans suite du fait que le Gouvernement suédois s'est désisté de son action contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1971.	
Erreur de manipulation de cargaison	25	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 847 225 <u>¥152 000</u> ¥1 999 225	
Citernes endommagées par la tempête	2 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	FF1 141 185 <u>FF145 792</u> FF1 286 977	FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
Déversement	6	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥6 134 885 <u>¥619 200</u> ¥6 754 085	
Heurt d'un quai	(inconnue)		La Convention portant création du Fonds de 1971 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\$1 787 771) sont restées sans suite.	
Naufrage	1 100	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥371 865 167 ¥53 500 000 <u>¥4 253 760</u> ¥429 618 927	
Abordage	(inconnue)		La Convention portant création du Fonds de 1971 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.	
Débordement d'un manche d'approvisionnement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥492 635 <u>¥549 600</u> ¥1 042 235	
Erreur de transbordement des hydrocarbures	7	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥19 159 905 <u>¥742 880</u> ¥19 902 785	
Déversement	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥273 580 <u>¥403 280</u> ¥676 860	
Erreur de manipulation de cargaison	(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 285 960 <u>¥431 761</u> ¥8 717 721	
Débordement pendant le déchargement	250		Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can\$292 110).	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu (Japon)	Japon	174	¥4 199 680
48	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	93	¥2 495 360
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka (Japon)	Japon	121	¥3 476 160
50	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	199	¥5 352 000
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona (Suède)	URSS	3 566	SKr3 205 204
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe (Japon)	Japon	31	¥803 200
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Tamise (Royaume-Uni)	Suède	2 866	£241 000 (estimation)
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Île d'Anticosti (Canada)	Îles Caïmanes	5 999	Can\$1 182 617
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Royaume-Uni	481	£69 141
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	FF2 354 000 (estimation)
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Île d'Okushiri (Japon)	Japon	209	¥3 523 520
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne (Italie)	Italie	98 544	Lit 21 800 000 000 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Erreur de manipulation de cargaison	0,2	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 792 100 ¥368 510 <u>¥1 049 920</u> ¥3 210 530	
Erreur de manipulation de cargaison	3	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥5 490 570 <u>¥623 840</u> ¥6 114 410	
Abordage	30	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥48 883 038 ¥560 588 <u>¥869 040</u> ¥50 312 666	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours.
Débordement pendant l'approvisionnement	(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥96 431 <u>¥1 338 000</u> ¥1 434 431	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
Abordage	800	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr15 523 813 SKr530 239 <u>SKr795 276</u> SKr16 849 328	
Erreur de manipulation de cargaison	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥1 087 700 <u>¥200 800</u> ¥1 288 500	
Erreur de manipulation de cargaison	20			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de £130 000).
Échouement	185	Frais de nettoyage	Can\$12 831 892	
Naufrage	110	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	£249 630 £9 879 <u>£17 155</u> £276 663	
Naufrage	(inconnue)	Frais de nettoyage Frais de nettoyage	FF8 237 529 £14 250	
Échouement	(inconnue)	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥2 119 966 ¥4 024 863 <u>¥880 880</u> ¥7 025 709	
Abordage	2 000	Prise en charge financière	Lit 1 666 031 931	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
59	<i>Haven</i>	11.4.91	Gênes (Italie)	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000
60	<i>Kaiko Maru N°86</i>	12.4.91	Nomazaki (Japon)	Japon	499	¥14 660 480
61	<i>Kumi Maru N°12</i>	27.12.91	Baie de Tokyo (Japon)	Japon	113	¥3 058 560
62	<i>Fukkol Maru N°12</i>	9.6.92	Ishinomaki (Japon)	Japon	94	¥2 198 400
63	<i>Aegean Sea</i>	3.12.92	La Corogne (Espagne)	Grèce	57 801	Ptas 1 121 219 450
64	<i>Braer</i>	5.1.93	Îles Shetland (Royaume-Uni)	Libéria	44 989	£4 883 840
65	<i>Kilmu</i>	16.1.93	Tallinn (Estonie)	Estonie	949	113 000 DTS (estimation)
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul (République de Corée)	République de Corée	520	Won 77 786 224 (estimation)
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki (Japon)	Japon	699	¥29 205 120

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes			
Incendie et explosion	(inconnue)	L'État italien Deux entreprises italiennes	Lit 70 002 629 093 <u>Lit 1 582 341 690</u> Lit 71 584 970 783	L'accord relatif à un règlement global de toutes les demandes en souffrance conclu entre l'État italien, le propriétaire du navire/Club et le Fonds de 1971 a été signé à Rome le 4 mars 1999. Les paiements du Fonds de 1971 sont indiqués dans la colonne précédente. L'assureur du propriétaire a versé Lit 47 597 370 907 à l'État italien. Le propriétaire et son assureur ont payé toutes les demandes présentées par d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.		
		L'État français D'autres organismes publics français La Principauté de Monaco	FF12 580 724 FF10 659 469 <u>FF270 035</u> FF23 510 228			
		Prise en charge financière	£2 500 000			
Abordage	25	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥53 513 992 ¥39 553 821 <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933			
		Abordage	5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 056 519 <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 recouverts par voie de recours.
		Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥4 243 997 <u>¥549 600</u> ¥4 793 597	
		Échouement	73 500	<i>Montants présentés devant le tribunal pénal:</i>		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 Ptas 1 091 millions et l'assureur du propriétaire du navire a versé Ptas 814 millions. De nouvelles demandes, d'un montant de Ptas 24 255 millions, font l'objet d'une action au civil.
Gouvernement espagnol (réclamé)	Ptas 1 154 500 000					
Organismes publics (alloué)	Ptas 303 263 261					
Demandeur privé (réclamé)	Ptas 184 216 423					
Frais liés à la pêche:						
Demandeurs privés (alloué)		Ptas 327 027 638				
Demandeurs privés (réclamé)		<u>Ptas 14 955 486 084</u>				
		Ptas 16 924 493 406				
Échouement	84 000	Frais de nettoyage	£593 883	De nouveaux paiements, d'un montant de £200 000, interviendront début 2002. Deux demandes, s'élevant à £1,5 million font l'objet de procédures judiciaires. L'assureur du propriétaire du navire a versé £5 281 706.		
		Frais liés à la pêche	£38 370 480			
		Frais liés au tourisme	£77 375			
		Frais liés à l'agriculture	£3 572 392			
		Autres dommages aux biens	£8 715 826			
		Autres pertes de recettes	<u>£229 861</u>			
			£51 559 817			
Échouement	140	Frais de nettoyage	Fmk543 618			
		Échouement	4	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 176 866 632 <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	US\$22 504 recouverts auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
Abordage	520	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥756 780 796 ¥336 404 259 <u>¥7 301 280</u> ¥1 100 486 335	¥49 104 248 recouverts par voie de recours.		

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
68	<i>Ryoyo Maru</i>	23.7.93	Péninsule d'Izu (Japon)	Japon	699	¥28 105 920
69	<i>Keumdong N°5</i>	27.9.93	Yosu (République de Corée)	République de Corée	481	Won 71 853 943
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos (Grèce)	Grèce	33 837	Dr 1 496 533 000
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah (Émirats arabes unis et Oman)	Panama	153 506	14 millions de DTS
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama (Japon)	Japon	116	¥3 386 560
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan (Japon)	Japon	2 960	¥81 823 680
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu (Japon)	Japon	43	¥1 089 280
75	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan (République de Corée)	République de Corée	150	Won 23 000 000 (estimation)
76	Déversement de source inconnue	30.11.94	Mohammédia (Maroc)	-	-	-
77	<i>Boyang N°51</i>	25.5.95	Sandbaeg Do (République de Corée)	République de Corée	149	19 817 DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Abordage	500	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 433 001 <u>¥7 026 480</u> ¥15 459 481	¥10 455 440 recouverts par voie de recours.
Abordage	1 280	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Autres dommages aux biens (versé) <i>Demandes en instance devant le tribunal:</i> Frais liés à la pêche	Won 7 502 755 270 Won 8 718 601 175 <u>Won 14 206 046</u> Won 16 235 562 491 Won 2 756 471 759	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.
Échouement	200	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (réclamé) Autres pertes de recettes (réclamé) Préjudice moral (réclamé) Frais de nettoyage (versé)	Dr 356 204 011 Dr 1 099 000 000 Dr 1 547 000 000 <u>Dr 378 000 000</u> Dr 3 002 204 011 US\$565 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011 et US\$565 000.
Abordage	16 000			Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le Fonds de 1971 ne connaît pas les modalités du règlement. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.
Débordement pendant le chargement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 187 304 <u>¥846 640</u> ¥2 033 944	
Abordage	560	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes Prise en charge financière	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 <u>¥20 455 920</u> ¥716 192 738	¥31 021 717 recouverts par voie de recours.
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	(inconnue)	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥3 954 861 ¥202 854 <u>¥272 320</u> ¥4 430 035	
Échouement	18	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 9 401 293 <u>Won 28 378 819</u> Won 37 780 112	Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.
(inconnue)	(inconnue)	Frais de nettoyage (réclamé)	DH 2 600 000	Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, tel que défini par la Convention portant création du Fonds de 1971.
Abordage	160			Demande au titre des frais de nettoyage (de Won 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 000 000 (estimation)
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yosu (République de Corée)	Chypre	144 567	Won 18 308 275 906
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yosu (République de Corée)	République de Corée	138	Won 21 465 434
81	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita (Japon)	Japon	198	¥3 967 138
82	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube (Japon)	Japon	895	¥20 203 325
83	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Pusan (République de Corée)	République de Corée	1 591	Won 250 millions (estimation)
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yosu (République de Corée)	Panama	142 488	14 millions de DTS
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki (Japon)	Japon	699	¥18 769 567 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
Échouement	1	Frais de nettoyage Won 43 517 127	
Échouement	5 035	Frais de nettoyage (versé) Won 20 709 245 359 Frais liés à la pêche (versé) Won 19 619 888 052 Frais liés au tourisme (versé) Won 538 000 000 Enlèvement des hydrocarbures (versé) Won 8 420 123 382 Etudes environnementales (versé) <u>Won 723 490 410</u> Won 50 010 747 203 Frais de nettoyage (versé) ¥357 214 Prise en charge financière (versé) Won 7 410 928 540 <i>Demandes en instance devant le tribunal:</i> Frais liés à la pêche Won 5 471 360 585	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 18 308 275 906.
Abordage	40	Frais de nettoyage (versé) Won 684 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 600 000 000 Frais liés au tourisme (versé) <u>Won 269 029 739</u> Won 1 553 029 739 <i>Demandes en instance devant le tribunal:</i> Frais liés à la pêche Won 335 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 560 945 437.
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,5	Frais de nettoyage (versé) ¥8 650 249 Prise en charge financière (versé) <u>¥984 327</u> ¥9 634 576 Autres dommages aux biens (agréé) US\$3 103 Autres pertes de recettes (agréé) <u>US\$2 560</u> US\$5 663	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥3 718 455.
Abordage	94	Frais de nettoyage ¥314 838 937 Frais liés à la pêche ¥46 726 661 Prise en charge financière <u>¥5 012 855</u> ¥366 578 453	¥279 973 101 recouverts par voie de recours.
Naufrage	(inconnue)	Frais de nettoyage (versé) Won 12 393 138 987 Frais liés à la pêche (versé) Won 5 522 034 932 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) <u>Won 6 824 362 810</u> Won 24 739 536 729 <i>Demandes en instance devant le tribunal:</i> Frais liés à la pêche (réclamé) Won 14 399 050 906	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 1 654 millions.
Heurt d'une défense	1 800	Frais de nettoyage (versé) Won 9 033 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 1 112 000 000 Études environnementales (réclamé) <u>Won 114 000 000</u> Won 10 259 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$13,5 millions.
Abordage	4		Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire. Pas de demande au titre de la prise en charge financière.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
86	<i>Sea Empress</i>	15.2.96	Milford Haven (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Libéria	77 356	£7 395 748
87	<i>Kugenuma Maru</i>	6.3.96	Kawasaki (Japon)	Japon	57	¥1 175 055 (estimation)
88	<i>Kriti Sea</i>	9.8.96	Agjoi Theodoroi (Grèce)	Grèce	62 678	Dr 2 241 millions (estimation)
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Pusan (République de Corée)	République de Corée	560	Won 122 millions
90	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
91	<i>Tsubame Maru N°31</i>	25.1.97	Otaru (Japon)	Japon	89	¥1 843 849
92	<i>Nisos Amorgos</i>	28.2.97	Maracaibo (Venezuela)	Grèce	50 563	5 245 000 DTS (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes		
Échouement	72 360	Frais de nettoyage (versé)	£22 800 216	L'assureur du propriétaire du navire a versé £6 866 809.	
		Autres dommages aux biens (versé)	£358 554		
		Frais liés à la pêche (versé)	£8 526 640		
		Frais liés au tourisme (versé)	£2 159 169		
		Autres pertes de recettes (versé)	<u>£268 780</u>		
			£34 113 359		
		<i>Demandes en instance devant le tribunal:</i>			
		Frais de nettoyage	£900 000		
		Frais liés à la pêche	£3 700 000		
		Frais liés au tourisme	£160 000		
		Autres pertes de recettes	<u>£350 000</u>		
	£5 110 000				
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,3	Frais de nettoyage	¥1 981 403	¥1 197 267 recouvrés par voie de recours.	
		Prise en charge financière	<u>¥297 066</u>		
			¥2 278 469		
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	30	Frais de nettoyage (versé)	Dr 522 162 557	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 664 801 123. D'autres demandes sont en cours d'examen.	
		Frais de nettoyage (réclamé)	Dr 366 676 811		
		Frais de nettoyage (agréé)	Dr 518 030 496		
		Frais liés à la pêche (versé)	Dr 83 464 212		
		Frais liés à la pêche (réclamé)	Dr 813 464 212		
		Frais liés au tourisme (versé)	Dr 35 375 000		
		Frais liés au tourisme (réclamé)	Dr 10 715 500		
		Autres pertes de recettes (versé)	Dr 23 799 354		
		Autres pertes de recettes (réclamé)	<u>Dr 241 629 000</u>		
	Dr 2 285 317 142				
Échouement	28	Frais de nettoyage (versé)	Won 689 829 037	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 690 millions.	
		Frais d'assistance (versé)	Won 20 376 927		
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 16 769 424		
		Pertes de recettes (versé)	Won 6 161 710		
		Frais de transbordement de cargaison (versé)	Won 10 000 000		
		Prise en charge financière (versé)	<u>Won 28 071 490</u>		
			Won 771 208 588		
Rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé)	¥17 240 477 000	Les Fonds de 1971 et 1992 ont effectué des paiements provisoires de ¥16 845 millions. L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$5 millions.	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	¥1 769 172 000		
		Frais liés au tourisme (approuvé)	<u>¥1 344 157 000</u>		
		Total partiel	¥20 353 806 000		
		Frais de nettoyage (réclamé)	¥3 675 114 000		
		Frais liés au tourisme (réclamé)	¥8 642 000		
		Construction d'une voie d'accès (réclamé)	<u>¥3 335 857 000</u>		
		Total partiel	¥7 019 613 000		
		Total	¥27 373 419 000		
Débordement pendant le chargement	0,6	Frais de nettoyage	¥7 673 830	L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 710 173.	
		Prise en charge financière	<u>¥457 497</u>		
			¥8 131 327		
Échouement	3 600	Frais de nettoyage (versé)	\$2 104 218		
		Frais de nettoyage (versé)	Bs16 664 002		
		Frais liés à la pêche (versé)	Bs120 246 417		
		Frais liés au tourisme (versé)	<u>Bs77 839 753</u>		
			Bs214 750 172		
		Frais liés à la pêche (versé)	US\$ 6 413 355		

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki (Japon)	Japon	186	¥3 372 368 (estimation)
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Pusan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions
95	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
96	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda (Venezuela)	Malte	30 423	3,6 millions de DTS (estimation)
97	<i>Diamond Grace</i>	2.7.97	Baie de Tokyo (Japon)	Panama	147 012	14 millions de DTS
98	<i>Katja</i>	7.8.97	Le Havre (France)	Bahamas	52 079	FF48 millions (estimation)
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 941 DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	1	Frais de nettoyage Prise en charge financière ¥415 600 000 ¥865 406 ¥416 465 406	
Débordement pendant le chargement	124	Frais de nettoyage Prise en charge financière Won 418 000 000 Won 58 000 000 Won 476 000 000	
Échouement	(inconnue)	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) Won 866 906 355 Won 68 795 729 Won 6 738 565 917 Won 7 674 268 001 Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) ¥669 252 879 ¥181 786 486 ¥851 039 365 Prise en charge financière Won 37 963 635	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a ensuite été remboursé par le Fonds de 1971.
Débordement pendant le chargement	3,2	Frais liés à la pêche (réclamé) US\$47 000 000	Les demandes contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription.
Échouement	1 500	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Frais liés au tourisme (versé) Autres pertes de recettes (versé) ¥1 074 000 000 ¥263 000 000 ¥23 000 000 ¥8 000 000 ¥1 680 000 000	Le montant total des demandes établies ne dépassera pas le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
Heurt d'un quai	190	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés à la pêche (versé) Autres dommages aux biens (versé) FF15 686 739 FF1 136 805 FF328 000 FF261 156 FF17 412 700 <i>Demands en instance devant le tribunal:</i> Frais de nettoyage (réclamé) FF9 346 371	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF16 139 000. Le montant total des demandes établies sera très certainement inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Abordage	29 000	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage (réclamé) Autres dommages aux biens (réclamé) Autres dommages aux biens (versé) S\$15 948 000 S\$1 733 000 S\$67 000 S\$17 748 000 <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) M\$ 1 424 000 M\$ 1 200 000 M\$ 2 624 000 <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé) Frais liés à la pêche (réclamé) US\$152 000 US\$3 200 000 US\$11 000 US\$3 363 000	Le propriétaire du navire a fait un paiement provisoire de S\$4,6 millions au titre des demandes relatives au nettoyage. Le propriétaire du navire a versé M\$2,6 millions.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan (République de Corée)	République de Corée	168	Won 43 543 015
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah (Émirats arabes unis)	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	Non disponible
102	<i>Maritza Sayalero</i>	8.6.98	Baie de Carenero (Venezuela)	Panama	28 338	3 millions de DTS (estimation)
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (Émirats arabes unis)	Honduras	681	Non disponible
104	<i>Alambra</i>	17.9.00	Estonie	Malte	75 366	£6 600 000 (estimation)
105	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS (estimation)
106	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	Non disponible
107	<i>Singapura Timur</i>	28.5.01	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Échouement	15-20	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé)	Won 189 214 535 <u>Won 82 818 635</u> Won 265 023 170	Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030.
Naufrage	4 000	Frais de nettoyage (approuvé) Autres dommages (réclamé)	Dh 6 308 992 <u>Dh 198 752 497</u> Dh 205 061 489	Les paiements sont plafonnés à 75% du montant approuvé (Dh4 731 743).
Rupture d'un tuyau de déchargement	262	<i>Demandes en instance devant le tribunal:</i> Frais de nettoyage et frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	Bs10 000 000	Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions. Les demandes formées contre le Fonds sont frappées de prescription.
Naufrage	100-200	Frais de nettoyage (réclamé) Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (versé)	US\$1 417 847 US\$29 000 Dh2 470 500	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun versé 50% des montants versés.
Corrosion	300 (estimation)	Frais de nettoyage (estimation) <i>Demandes en instance devant le tribunal:</i> Préjudice économique	EK6 500 000 EK27 000 000	
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (approuvé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés à la pêche (versé) Frais liés à la pêche (réclamé) <i>Malaisie</i> Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) <i>Indonésie</i> Frais de nettoyage (approuvé) Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés à la pêche (réclamé) Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$8 700 000 US\$1 400 000 <u>US\$160 000</u> US\$10 260 000 S\$4 600 000 S\$95 000 <u>S\$56 000</u> S\$4 751 000 M\$1 300 000 <u>M\$905 000</u> M\$2 205 000 Rp339 000 000 Rp21 000 000 000 Rp102 000 000 000 <u>Rp1 058 000 000 000</u> Rp1 181 339 000 000	Aucune nouvelle demande n'est prévue en Malaisie. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser d'indemnités, qu'il s'agisse de réparation ou de prise en charge financière, en Malaisie. En revanche, le Fonds de 1992 le sera peut-être à Singapour.
Naufrage	400	Frais de nettoyage (réclamé)	US\$480 000	L'on s'attend à de nouvelles demandes.
Abordage	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) Frais de nettoyage (approuvé) Frais de nettoyage (approuvé) Frais de nettoyage (approuvé)	M\$324 000 <u>M\$22 100</u> M\$346 100 ¥11 400 000 000 S\$1 450	L'on s'attend à de nouvelles demandes, mais aussi à ce que le montant total des demandes dépasse le montant de limitation.

ANNEXE XVIII

FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2001)

Dans le présent tableau les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage (y compris mesures de sauvegarde)
- Mesures de sauvegarde avant déversement
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Autres dommages aux biens

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
1	Inconnu	20.6.96	Côte de la mer du Nord (Allemagne)	-	-	-
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
4	Inconnu	28.9.97	Essex (Royaume-Uni)	-	-	-
5	<i>Santa Anna</i>	1.1.98	Devon (Royaume-Uni)	Panama	17 134	10 196 280 DTS (estimation)
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahreïn	Belize	801	Non disponible
7	<i>Mary Anne</i>	22.7.99	Philippines	Philippines	465	3 000 000 DTS
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinique (France)	République dominicaine	289	Non disponible

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)	Notes
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) 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.
Rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (approuvé) Frais liés au tourisme (approuvé) Total partiel Frais de nettoyage (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Construction d'une voie d'accès (réclamé) Total partiel Total	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont versé des paiements provisoires de ¥16 845 millions. L'assureur du propriétaire du navire a fait des paiements de US\$5 millions.
Échouement	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé) Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (versé)	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
		Won 866 906 355 Won 68 795 729 Won 6 738 565 917 Won 7 674 268 001 ¥669 252 879 ¥181 786 486 ¥851 039 365	
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) £10 000	Il ne sera pas donné suite à cette demande.
Échouement	280	Frais de nettoyage (réclamé) £30 000	La question se pose de savoir si le <i>Santa Anna</i> relève ou non de la définition du terme 'navire'.
Avarie de coque	0	Mesures de sauvegarde avant déversement (versé) DB 21 168	
Naufrage	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (réclamé) US\$2 500 000 P1 800 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé US\$2,5 millions.
Naufrage	Inconnue		Jusqu'à présent, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretagne (France)	Malte	19 666	FF84 247 733
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (EAU)	Honduras	681	Non disponible
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pirée (Grèce)	Grèce	10 815	Aucune
12	Sinistre survenu en Suède	23.9.00	Suède	Inconnu	Inconnue	Inconnue
13	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS (estimation)
14	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions
15	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	Non disponible

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)		Notes
Rupture	14 000 (estimation)	Frais de nettoyage (approuvé)	FF11 553 189	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF84 millions et le Fonds de 1992 FF106 millions, soit entre 50% et 80% des montants approuvés. De nouvelles demandes sont attendues.
		Frais de nettoyage (réclamé)	FF37 428 595	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	FF32 708 792	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	FF109 116 738	
		Autres dommages aux biens (approuvé)	FF2 627 482	
		Autres dommages aux biens (réclamé)	FF23 362 256	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	FF122 042 046	
		Frais liés au tourisme (réclamé)	FF515 354 330	
		Autres pertes de recettes (approuvé)	FF21 423 980	
		Autres pertes de recettes (réclamé)	FF36 200 819	
		Total	FF911 818 227	
Naufrage	100-200	Frais de nettoyage (réclamé)	US\$1 417 847	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun assuré 50% des sommes versées.
		Frais de nettoyage (versé)	US\$29 000	
		Frais de nettoyage (versé)	Dh2 047 500	
Incendie	Inconnue			Le Fonds de 1992 estime que le <i>Slops</i> ne relève pas de la définition du terme 'navire'. Un entrepreneur pourrait tenter une action contre le Fonds de 1992.
Inconnue	Inconnue			Aucune demande déposée à ce jour.
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i>		Aucune autre demande en réparation n'est attendue en Malaisie. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser d'indemnité à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière pour ce qui est de la Malaisie. En revanche, le Fonds de 1992 pourrait être appelé à verser des indemnités à titre de réparation à Singapour.
		Frais de nettoyage (versé)	US\$8 700 000	
		Frais de nettoyage (approuvé)	US\$1 400 000	
		Frais de nettoyage (réclamé)	<u>US\$160 000</u>	
			US\$10 260 000	
		Frais de nettoyage (réclamé)	S\$4 600 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	S\$95 000	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	<u>S\$56 000</u>	
			S\$4 751 000	
		<i>Malaisie</i>		
		Frais de nettoyage (versé)	M\$1 300 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>M\$905 000</u>	
			M\$2 205 000	
		<i>Indonésie</i>		
		Frais de nettoyage (approuvé)	Rp339 000 000	
Frais de nettoyage (réclamé)	Rp21 000 000 000			
Frais liés à la pêche (réclamé)	Rp102 000 000 000			
Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	<u>Rp1 058 000 000 000</u>			
	Rp1 181 339 000 000			
Abordage	2 500	Frais de nettoyage (réclamé)	DM32 000	
		Dommages aux biens (versé)	DKr980 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	DKr15 400 000	
		Frais liés à la pêche (réclamé)	<u>DKr21 300 000</u>	
			DKr37 680 000	
Naufrage	400	Frais de nettoyage (réclamé)	US\$480 000	De nouvelles demandes sont attendues.

Notes se rapportant aux Annexes XVII et XVIII

- 1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 31 décembre 2001, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Bolivar vénézuélien	Bs	1102,47	Franc français	FF	10,7219
Couronne danoise	DKr	12,1532	Lire italienne	Lit	3164,92
Couronne estonienne	EK	25,5809	Mark allemand	DM	3,1969
Couronne suédoise	SKr	15,2667	Mark finlandais	Fmk	9,7186
Dinar algérien	DA	111,866	Peseta espagnole	Ptas	271,966
Dinar de Bahreïn	DB	0,5488	Peso philippin	P	75,0987
Dirham des EAU	Dh EAU	5,3456	Ringgit malaisien	M\$	5,5305
Dirham marocain	DH	16,7652	Rouble russe	R	44,3824
Dollar canadien	Can\$	2,3232	Rupiah indonésienne	Rp	15136,2
Dollar des États-Unis	US\$	1,4554	Won de la République de Corée	Won	1911,67
Dollar de Singapour	S\$	2,6874	Yen japonais	¥	190,745
Drachme grecque	Dr	556,972			

£1 = 1,1553 DTS ou 1 DTS = £0,86558

- 2 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 ou 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 1971 ou 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 LA 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