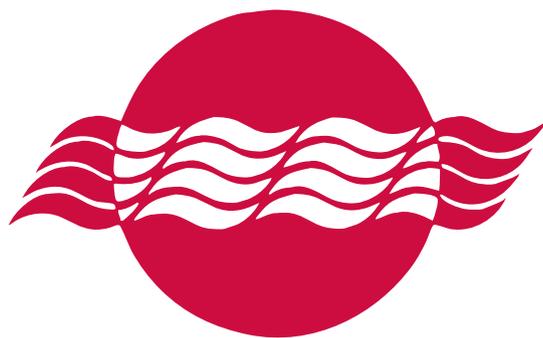


Rapport annuel *de* 2004



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 2004**



Photographie en première de couverture:
Opérations de nettoyage au large de Bahreïn

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	pages 78
ITOPF	page 101, 106 et 110
London Offshore Consultants	page 67
Marine nationale	page 49
Ministère des transports et des communications finlandais	page 23
Taryn Cass	pages 3, 9, 19, 22, 24 et 33

Graphiques:

FIPOL/IMPACT	pages 16, 29, 30 et 45
--------------	------------------------

Carte:

ITOPF/IMPACT	page 93
--------------	---------

Conception et réalisation:

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

AVANT-PROPOS

En ma qualité d'Administrateur des Fonds internationaux d'indemnisation 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 pour l'année 2004.

La fin de 2004 a été marquée par l'une des pires catastrophes naturelles que le monde ait connues, la terrible tragédie du tsunami en Asie du Sud-Est. De nombreux pays, y compris divers membres du Fonds de 1992 et anciens membres du Fonds de 1971, ont subi de lourdes pertes en vies humaines et des destructions massives. Au nom du Secrétariat des FIPOL, je tiens à exprimer ici notre profonde sympathie à toutes les personnes touchées par cette catastrophe.

La pollution par les hydrocarbures n'entraîne pas en général la perte de vies humaines, mais un déversement de grande envergure peut avoir de graves répercussions à la fois sur les moyens d'existence des populations et sur l'environnement. Je suis donc très heureux que les conditions pour l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire aient été réunies le 3 décembre 2004 et qu'en conséquence le Fonds complémentaire ait été créé le 3 mars 2005, date d'entrée en vigueur du Protocole. Ce nouveau Fonds, qui fournira un niveau supplémentaire d'indemnisation venant s'ajouter à celle fournie par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, devrait garantir que, dans les États qui ratifient le Protocole, un niveau d'indemnisation suffisant sera disponible, même dans les cas les plus graves de déversements, et que les demandes d'indemnisation acceptées pourront d'emblée être réglées en totalité.

Dans le courant de 2004, six États ont ratifié la Convention de 1992 portant création du Fonds, le nombre des États Membres du Fonds de 1992 atteignant ainsi 92. Cette progression constante du nombre des pays qui y participent montre que les gouvernements reconnaissent que, dans l'ensemble, le régime international d'indemnisation a bien fonctionné dans la plupart des cas. En 2000, l'Assemblée du Fonds de 1992 a chargé un groupe de travail d'étudier la nécessité d'améliorer le régime international d'indemnisation pour qu'il continue de répondre aux besoins de la société au XXI^{ème} siècle; c'est ce Groupe de travail qui a élaboré le Protocole portant création du Fonds complémentaire. En 2005, le Groupe de travail adressera des recommandations finales à



Måns Jacobsson

l'Assemblée concernant la question de savoir si les Conventions de 1992 elles-mêmes devraient être révisées et, dans ce cas, quelles seraient les dispositions à réviser.

Divers évènements de pollution se sont produits en 2004 mais, étant donné que la plupart concernaient des navires autres que des navires-citernes, les FIPOL n'ont eu à connaître que d'un petit nombre de nouveaux sinistres dans le courant de l'année. Des efforts importants ont toutefois dû être déployés à nouveau pour avancer dans le règlement des questions liées aux sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*. Des progrès ont aussi été enregistrés au sujet d'autres sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître. Divers autres sinistres intéressant le Fonds de 1971 ont également été résolus et je ne doute pas que, d'ici quelques années, il sera enfin possible de liquider le Fonds de 1971.

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

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	15
3 Membres des FIPOL	18
3.1 Fonds de 1992	18
3.2 Fonds de 1971	19
3.3 Fonds complémentaire	19
4 Relations extérieures	20
4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités des Fonds	20
4.2 Relations avec les organisations internationales et les organismes intéressés	20
4.3 Le site web des FIPOL	21
5 Organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971	22
6 Liquidation du Fonds de 1971	25
6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds	25
6.2 Assurance-responsabilité du Fonds de 1971	25
6.3 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971	25
7 Administration des FIPOL	26
7.1 Secrétariat	26
7.2 Gestion des risques	26
7.3 États financiers pour 2003	26
7.4 États financiers pour 2004	27
7.5 Placement des fonds	27
7.6 Organe de contrôle de gestion	28
8 Contributions	29
8.1 Le système de contributions	29
8.2 Contributions pour 2003	30
8.3 Contributions pour 2004	31
8.4 Fonds de 1971 et de 1992: variation des contributions au fil des ans	31
9 Examen du régime international d'indemnisation	33
9.1 Groupe de travail intersessions	33
9.2 Activités menées par le Groupe de travail entre 2000 et 2003	33
9.3 Activités menées en 2004	34
9.4 Examen des rapports du Groupe de travail par l'Assemblée	38
10 Le Fonds complémentaire	40
11 Règlement des demandes d'indemnisation	42
11.1 Renseignements d'ordre général	42
11.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation	42
11.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître	43
11.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître	44

DEUXIÈME PARTIE

12	Sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2004	49
13	Sinistres relevant du Fonds de 1971	50
13.1	<i>Vistabella</i>	50
13.2	<i>Braer</i>	50
13.3	<i>Keumdong N°5</i>	51
13.4	<i>Iliad</i>	52
13.5	<i>Yeo Myung</i>	53
13.6	<i>Yuil N°1</i>	53
13.7	<i>Kriti Sea</i>	54
13.8	<i>Nissos Amorgos</i>	54
13.9	<i>Evoikos</i>	57
13.10	<i>Pontoon 300</i>	58
13.11	<i>Al Jaziah 1</i>	62
13.12	<i>Alambra</i>	64
13.13	<i>Zeinab</i>	66
13.14	<i>Singapura Timur</i>	67
14	Sinistres relevant du Fonds de 1992	71
14.1	Sinistre survenu en Allemagne	71
14.2	<i>Dolly</i>	73
14.3	<i>Erika</i>	74
14.4	<i>Al Jaziah 1</i>	86
14.5	<i>Slops</i>	86
14.6	Sinistre survenu en Suède	90
14.7	<i>Zeinab</i>	92
14.8	<i>Prestige</i>	93
14.9	Sinistre survenu à Bahreïn	104
14.10	<i>Buyang</i>	107
14.11	<i>Hana</i>	108
14.12	<i>Victoriya</i>	109
14.13	<i>Duck Yang</i>	111
14.14	<i>Kyung Won</i>	112
14.15	<i>Jeong Yang</i>	114
14.16	<i>N°11 Hae Woon</i>	116

ANNEXES

I	Structure des FIPOL	120
II	Note sur les états financiers publiés des Fonds de 1971 et de 1992 pour 2003	123
III	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	124
IV	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1971	130
V	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	131
VI	Fonds de 1971: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation	132

VII	Fonds de 1971: Bilan	136
VIII	Fonds de 1971: État de la trésorerie	137
IX	Rapport du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	138
X	Opinion du Commissaire aux comptes sur les états financiers du Fonds de 1992	144
XI	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds général	145
XII	Fonds de 1992: Compte des recettes et des dépenses - fonds des grosses demandes d'indemnisation	146
XIII	Fonds de 1992: Bilan	147
XIV	Fonds de 1992: État de la trésorerie	148
XV	Fonds de 1971: Principaux montants financiers pour 2004	149
XVI	Fonds de 1992: Principaux montants financiers pour 2004	150
XVII	Fonds de 1992: Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues pendant l'année civile 2003 dans le territoire des États qui étaient membres du Fonds de 1992 au 31 décembre 2004	151
XVIII	Fonds de 1971: Résumé des sinistres	152
XIX	Fonds de 1992: Résumé des sinistres	174

PRÉFACE

Moi aussi, je souhaite à cette occasion exprimer ma profonde sympathie à toutes les personnes qui ont subi de lourdes pertes personnelles, ont connu des ravages considérables ou ont vécu des épreuves effroyables à la suite de la catastrophe du tsunami en Asie du Sud-Est. De nombreux pays ont été cruellement touchés par cette catastrophe naturelle sans précédent, qui a assombri la fin de l'année 2004, et il est réconfortant de voir que des ressources ont été mobilisées dans le monde entier pour leur venir en aide.

Devant une tragédie aussi meurtrière et d'une telle ampleur, la question des dommages de pollution par les hydrocarbures peut paraître triviale. Cela ne devrait cependant pas nous amener à sous-estimer à quel point un grave incident de pollution peut aussi avoir de graves répercussions sur les moyens d'existence des populations. Dans ma préface au rapport de l'année dernière, je disais que de nombreux changements avaient eu lieu depuis les premiers jours des FIPOL. La suite de l'évolution du régime international d'indemnisation et du fonctionnement des Fonds sera aussi importante à l'avenir pour garantir que, dans un monde en changement, les FIPOL pourront continuer à jouer un rôle efficace. Il sera toutefois tout aussi important de continuer à nous attacher au principal objectif des FIPOL qui, pour reprendre les termes du Préambule de la Convention de 1992 portant création du Fonds, consiste à '...assurer une indemnisation équitable des personnes qui ont subi des dommages résultant d'une pollution due à des fuites ou rejets d'hydrocarbures provenant de navires.' J'espère donc que l'Assemblée pourra concilier ces deux aspects lorsqu'elle examinera en 2005 les résultats du troisième Groupe de travail intersessions, qui a poursuivi ses travaux décisifs pendant toute l'année 2004.

Il est devenu évident au début du mois de décembre 2004 que le Protocole portant création du Fonds complémentaire, qui avait été adopté en 2003, entrerait en vigueur le 3 mars 2005. À compter de cette date, les États Parties au Protocole disposeront d'une excellente protection contre les conséquences financières des pires catastrophes liées à des déversements d'hydrocarbures. J'espère vivement qu'avec le Fonds complémentaire, nous pourrions mettre fin à ce qu'il est convenu d'appeler les paiements 'au prorata', qui consistent à limiter à un certain pourcentage le montant des indemnités versées afin d'éviter de trop payer. Dans le système actuel, cela est malheureusement devenu inévitable dans de trop nombreux cas, au risque de créer de graves difficultés pour des demandeurs de bonne foi et d'aller ainsi à l'encontre de la vocation première des FIPOL.



Willem Oosterveen

À la fin de 2004, cela faisait 20 ans que Måns Jacobsson était Administrateur des FIPOL. Comme le savent bien tous ceux qui ont eu affaire avec le fonctionnement des Fonds pendant ces deux décennies, son importance pour les Fonds a été sans égale. Au nom de tous les États Membres, je souhaite le remercier et le féliciter sans réserve d'avoir mis sa profonde sagesse et ses vastes connaissances au service des FIPOL pendant d'aussi nombreuses années, et aussi d'être disposé à continuer de travailler pour eux pendant encore deux ans, facilitant ainsi une entrée en fonctions en bon ordre pour le prochain Administrateur.

Pour conclure, je souhaite adresser tous mes vœux de réussite au prochain Président de l'Assemblée du Fonds de 1992 dans la conduite de l'organe suprême de cette importante organisation et exprimer, au nom des États Membres, ma profonde gratitude à l'Administrateur et aux membres de son Secrétariat pour l'excellence de leur travail et pour le dévouement dont ils ont fait preuve à l'égard des FIPOL en 2004. Le présent Rapport annuel donne un aperçu détaillé des efforts déployés collectivement par toutes les personnes qui ont contribué aux activités des FIPOL et je suis persuadé que vous le trouverez à la fois instructif et utile.

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

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

La Convention de 1969 sur la responsabilité civile demeure en vigueur à l'égard de 45 États. Bien qu'il ait été envisagé que les États devenant parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile dénoncent la Convention de 1969, certains d'entre eux sont encore parties aux deux conventions, ce qui donne lieu à des relations contractuelles complexes.

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

Les FIPOL offrent une indemnisation supplémentaire aux victimes d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures dans les États Membres lorsque ces victimes ne peuvent être pleinement indemnisées aux termes de la Convention sur la responsabilité civile applicable. L'indemnisation payable par le Fonds de 1971 pour un événement déterminé est limitée à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (approximativement £48 millions ou US\$93 millions). Le montant maximal payable par le Fonds de 1992 pour un événement déterminé s'élève à 203 millions de DTS (environ £164 millions ou US\$315 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Concernant les sinistres survenus avant cette date, le montant maximum payable est de 135 millions de DTS (environ £109 millions ou US\$210 millions). Dans les deux cas sont comprises les sommes effectivement versées par le propriétaire du navire ou son assureur.

Le Fonds de 1992 est régi par une Assemblée composée des représentants de tous les États Membres et d'un Comité exécutif composé de 15 États Membres élus par son Assemblée. La principale fonction du Comité exécutif est de prendre des décisions de politique générale à propos de la recevabilité des demandes d'indemnisation. Le Fonds de 1971 est doté d'un Conseil d'administration qui traite à la fois des questions administratives et des questions relatives aux sinistres. Le fonctionnement au quotidien de l'un et l'autre Fonds relève du Secrétariat, qui est dirigé par un Administrateur.

Si le régime d'indemnisation international créé en vertu de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds a, la plupart du temps, donné des résultats généralement satisfaisants, il est pour l'essentiel le fruit des événements qui se sont produits à la fin

¹ Dans le présent rapport, les montants ont été convertis aux taux de change en vigueur le 31 décembre 2004, soit 1 DTS = £0,804085 ou US\$1,553010, sauf en ce qui concerne les demandes acquittées par les Fonds, pour lesquelles la conversion a été effectuée selon le taux de change en vigueur à la date du paiement.

des années 1960 et au début des années 1970. Il n'est par conséquent pas surprenant que les États contractants aient modifié le régime compte tenu de l'expérience acquise, afin de l'adapter à l'évolution des besoins de la société. Le 1er novembre 2003, les augmentations de 50% des limites de responsabilité et d'indemnisation sont entrées en vigueur, et le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire, qui créera un troisième niveau d'indemnisation, a été adopté en mai 2003. Le Protocole entrera en vigueur le 3 mars 2005 et le montant total d'indemnisation

disponible pour les dommages dus à la pollution dans les États devenant membres du Fonds complémentaire, y compris les montants à verser au titre des Conventions de 1992, sera de 750 millions de DTS (£603 millions ou US\$1 165 millions).

La réflexion se poursuit au sein du Groupe de travail intersessions créé par l'Assemblée du Fonds de 1992 pour déterminer s'il y a lieu d'apporter d'autres modifications au régime (voir la section 9).

2 LE CADRE JURIDIQUE

Champ d'application

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

Dans les Conventions de 1969 et de 1971, le 'dommage par pollution' est défini comme étant toute perte ou tout dommage causé par une contamination. La définition du 'dommage par pollution' qui figure dans les Conventions de 1992 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 raisonnables de sauvegarde, c'est-à-dire des mesures prises pour éviter ou minimiser le dommage par pollution.

Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux dommages causés ou mesures prises après une fuite ou un rejet effectif d'hydrocarbures. Elles ne s'appliquent pas aux mesures visant à éliminer une simple menace, c'est-à-dire aux mesures de sauvegarde qui ont été prises avec un succès tel qu'il n'y a, en fait, pas eu de

déversement d'hydrocarbures provenant du navire-citerne en cause. En revanche, en vertu des Conventions de 1992, 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.

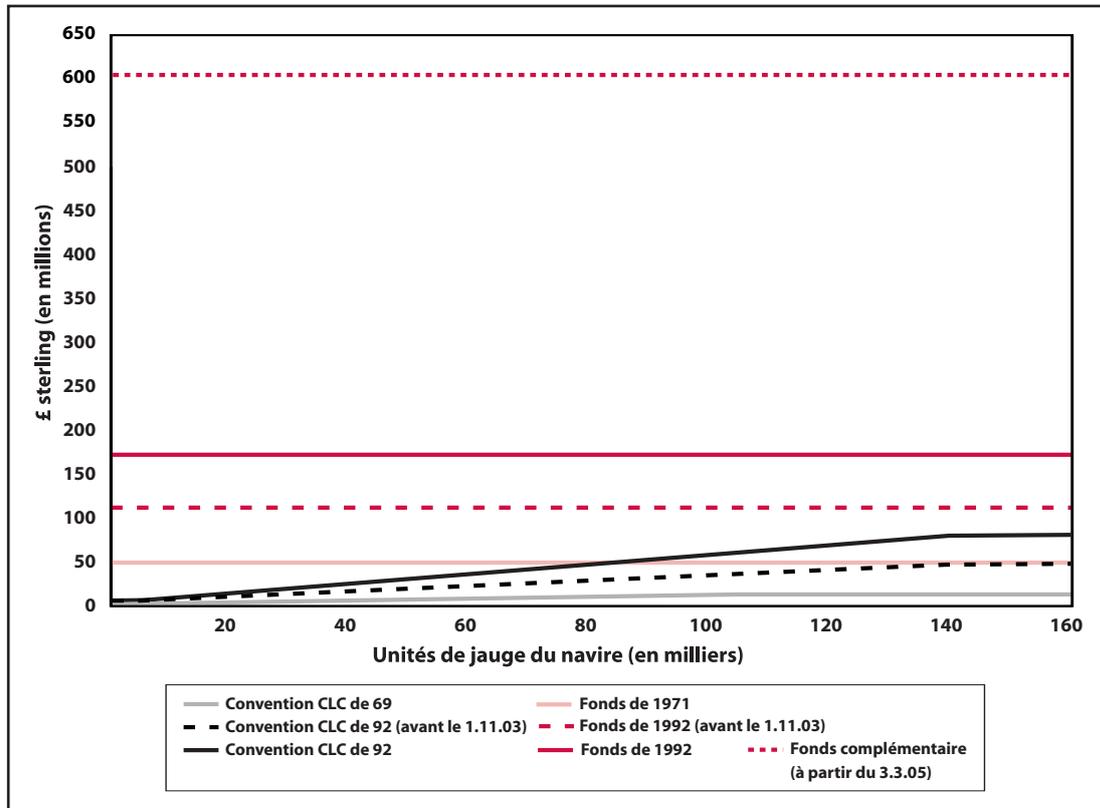
Les Conventions de 1969 et de 1971 ne s'appliquent qu'aux navires qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, c'est-à-dire généralement aux navires-citernes en charge. Elles ne couvrent donc pas les déversements qui proviennent de navires-citernes sur ballast. Les Conventions de 1992 s'appliquent, elles, aux déversements d'hydrocarbures de soute provenant de navires-citernes à l'état lège, sous réserve qu'il y ait à bord des résidus d'une cargaison d'hydrocarbures persistants. Ni les Conventions de 1969 et de 1971 ni les Conventions de 1992 ne s'appliquent aux déversements de combustible de soute émanant de navires autres que les navires-citernes.

Responsabilité du propriétaire du navire

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

- le dommage résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'une catastrophe naturelle revêtant un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou

Jauge du navire	Sinistres survenus le 31 octobre 2003 ou avant cette date	Sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date
Navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités	3 millions de DTS (£2,4 millions ou US\$4,7 millions)	4,51 millions de DTS (£3,6 millions ou US\$7 millions)
Navire dont la jauge brute est comprise entre 5 000 et 140 000 unités	3 millions de DTS (£2,4 millions ou US\$4,7 millions) plus 420 DTS (£339 ou US\$650) pour chaque unité de jauge supplémentaire	4,51 millions de DTS (£3,6 millions ou US\$7 millions) plus 631 DTS (£507 ou US\$980) pour chaque unité de jauge supplémentaire
Navire dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités	59,7 millions de DTS (£48 millions ou US\$93 millions)	89,77 millions de DTS (£72 millions ou US\$139 millions)



Plafonds fixés par les Conventions

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

Le propriétaire du navire est normalement habilité à limiter sa responsabilité en fonction de la jauge de son navire. 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) (£107 ou US\$207) par tonneau de jauge du navire ou 14 millions de DTS (£11 millions ou US\$22 millions) si ce dernier montant est inférieur.

Les limites initialement prévues en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui étaient considérablement supérieures aux limites relevant de la Convention de 1969, ont par ailleurs été relevées de 50,73% et s'appliquent aux sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Ce relèvement a été décidé par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) qui, pour ce faire, a eu

recours à la procédure spéciale énoncée dans la Convention dite 'd'amendement tacite'. Le tableau en page 15 présente les limites en vertu de la Convention de 1992.

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

Assurance obligatoire

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

Canalisation de la responsabilité

Aux termes des Conventions sur la responsabilité

civile, les demandes au titre des dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire 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. Quant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, elle interdit l'introduction de demandes non seulement contre les préposés ou mandataires du propriétaire, mais aussi contre le pilote et les membres de son équipage, l'affrètement (y compris un affrètement coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou 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 déchargée de son 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.

Les obligations des FIPOL

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

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

Les indemnités payables par le Fonds de 1971 pour un événement donné sont limitées à un montant

global de 60 millions de DTS (£48 millions ou US\$93 millions). S'agissant des sinistres survenus avant le 1er novembre 2003, le montant maximal payable par le Fonds de 1992 est de 135 millions de DTS (£109 millions ou US\$210 millions). Ce montant maximal a été relevé, suivant la 'procédure d'amendement tacite', pour être porté à 203 millions de DTS (£164 millions ou US\$315 millions) pour les sinistres survenus le 1er novembre 2003 ou après cette date. Ces montants maximums comprennent le montant effectivement payé par le propriétaire du navire (ou son assureur) en vertu de la Convention sur la responsabilité civile applicable.

L'indemnité supplémentaire mise à disposition par le Fonds complémentaire est évoquée à la section 10.

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.

Prescription

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

Compétence et mise à exécution des jugements

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

Structure et financement

La structure et le financement des FIPOL sont décrits dans les sections 7 et 8.

3 MEMBRES DES FIPOL

3.1 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 2004, le Fonds de 1992 comptait 86 États Membres. Six autres États ont adhéré à la Convention de 1992 portant création du Fonds, ce qui portera le

nombre des États Membres à 92 à la fin de 2005, ainsi qu'il est indiqué dans le tableau suivant.

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

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

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

6 ÉTATS QUI ONT DÉPOSÉ UN INSTRUMENT D'ADHÉSION, MAIS À L'ÉGARD DESQUELS LA CONVENTION DE 1992 PORTANT CRÉATION DU FONDS N'ENTRERA EN VIGUEUR QU'À LA DATE INDIQUÉE

Sainte-Lucie	20 mai 2005	Estonie	6 août 2005
Malaisie	9 juin 2005	Afrique du Sud	1er octobre 2005
Tuvalu	30 juin 2005	Israël	21 octobre 2005

3.2 Fonds de 1971

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

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

Fonds. Cependant, ce n'est pas encore le cas de 10 États, à savoir: Albanie, Bénin, Côte d'Ivoire, Gambie, Guyana, Koweït, Maldives, Mauritanie, République arabe syrienne, Saint-Kitts-et-Nevis. L'on espère que ces États ratifieront sous peu la Convention de 1992 portant création du Fonds.

3.3 Fonds complémentaire

Concernant les membres du Fonds complémentaire, il convient de se reporter à la section 10.



Session de l'Assemblée

4 RELATIONS EXTÉRIEURES

4.1 Inciter les États à adhérer au Fonds de 1992 et informer sur les activités du 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 du Fonds de 1992. Comme lors des années précédentes, l'Administrateur a prononcé une conférence devant les étudiants de l'Université mondiale de Malmö (Suède), et a ainsi pu diffuser l'information sur le Fonds de 1992 et le régime international d'indemnisation parmi les étudiants qui regagneront leurs administrations maritimes respectives dans le monde entier. Des membres du Secrétariat ont également donné des conférences à l'Institut de droit maritime international de l'OMI à Malte et à l'Académie maritime internationale de l'OMI à Trieste (Italie).

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 2004 dans plusieurs États Membres du Fonds de 1992 pour s'entretenir avec des représentants des pouvoirs publics au sujet du régime international d'indemnisation et du fonctionnement du Fonds de 1992.

Pour inciter les États à adhérer au Fonds de 1992, 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 du Conseil et du Comité juridique de l'OMI.

Les anciens États Membres du Fonds de 1971 bénéficient du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992. De plus, l'Assemblée du Fonds de 1992 a accordé le statut d'observateur à un certain nombre d'États non membres. La liste des États qui, à la fin de 2004 n'étaient pas membres du Fonds de 1992 mais avaient le statut d'observateur auprès de celui-ci figure dans le tableau ci-après (les anciens États Membres du Fonds de 1971 sont indiqués avec un astérisque).

4.2 Relations avec les organisations internationales et les organismes intéressés

Les FIPOL collaborent de près avec de nombreuses organisations intergouvernementales et internationales non gouvernementales, ainsi qu'avec des organismes créés par des intérêts privés intervenant dans le transport maritime des hydrocarbures.

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

- 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)

ÉTATS NON MEMBRES BÉNÉFICIAIRE DU STATUT D'OBSERVATEUR

Albanie*	États-Unis	Pakistan
Arabie saoudite	Gambie*	Pérou
Bénin*	Guyana*	République arabe syrienne
Brésil	Indonésie*	République islamique d'Iran
Chili	Koweït*	République populaire
Côte d'Ivoire*	Liban	démocratique de Corée
Égypte	Maldives*	Saint-Kitts-et-Nevis*
Équateur	Mauritanie*	Suisse*

- Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR) (Fonds de 1992 seulement)
- Commission européenne
- Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)
- Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC)

Les FIPOL collaborent de manière particulièrement étroite avec l'OMI; chaque Fonds a conclu avec elle des accords de coopération. En 2004, le Secrétariat a représenté les FIPOL aux réunions du Conseil et du Comité juridique de l'OMI et autres organes de l'OMI qui traitent de questions intéressant les Fonds.

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

- Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO)
- BIMCO
- Chambre internationale de la marine marchande (ICS)
- Comité maritime international (CMI)
- Conférence des régions périphériques maritimes d'Europe (CRPM) (Fonds de 1992 seulement)
- Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) (Fonds de 1992 seulement)
- 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)

4.3 Le site web des FIPOL

Les FIPOL ont un site web (www.iopcfund.org) qui contient des informations sur les Organisations et leurs activités. Ce site, qui était uniquement en anglais, s'est enrichi, au cours de 2004, d'une version espagnole et d'une version française. Il a également été élargi pour y faire figurer davantage d'informations.

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

Le Fonds de 1992 a une Assemblée composée de tous les États Membres et un Comité exécutif lui-même composé de quinze États Membres élus par l'Assemblée. Ce Comité a pour principale fonction de prendre des décisions de politique générale concernant la recevabilité des demandes d'indemnisation.

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

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



Jerry Rysanek

L'Assemblée du Fonds de 1992 a tenu une session extraordinaire en mai 2004 et sa session d'automne ordinaire en octobre 2004. Ces deux sessions se sont déroulées sous la présidence de M. Willem Oosterveen (Pays-Bas).

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 a tenu quatre sessions en 2004. Les trois premières sessions ont eu lieu en février, mai et octobre sous la présidence de M. Jerry Rysanek (Canada). La dernière session qui s'est tenue également en octobre 2004 était présidée par Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande). Les principales décisions adoptées par le Comité exécutif du Fonds de 1992 lors de ces sessions sont reproduites à la section 14 consacrée aux sinistres en cause.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a tenu des sessions en février, mai et octobre 2004. Les sessions de février et de mai étaient présidées par M. John Wren (Royaume-Uni); la session d'octobre par M. Raja Malik (Malaisie). Les principales décisions, prises lors de ces sessions par le Conseil d'administration du Fonds de 1971 en ce qui concerne les sinistres relevant dudit Fonds, sont reproduites à la section 13 consacrée aux sinistres en cause.

Décisions relatives aux deux Organisations

Lors des sessions d'octobre 2004, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont pris les grandes décisions suivantes.

- L'Administrateur en place, M. Måns Jacobsson, qui a pris ses fonctions le 1er janvier 1985 et dont le contrat devait venir à expiration le 31 décembre 2004, a fait savoir aux organes directeurs qu'il serait disposé à exercer pendant une période supplémentaire de deux ans. L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de proroger le contrat de M. Måns Jacobsson pour un nouveau mandat de deux ans, à compter du 1er janvier 2005 en ménageant à l'Administrateur suivant une période de transition sans heurt, que l'Assemblée décidera de fixer.
- Compte tenu qu'il avait été décidé en avril/mai 1998 que l'Administrateur du Fonds de 1971 devrait être *ex officio* la personne qui occuperait le poste

d'Administrateur du Fonds de 1992, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a pris note de la décision de l'Assemblée du Fonds de 1992 de proroger le contrat de l'Administrateur actuel.

- S'agissant des procédures à suivre pour recruter les futurs Administrateurs, les organes directeurs ont demandé à l'Organe de contrôle de gestion de préparer une description d'emploi détaillée, de définir les compétences requises pour le poste d'Administrateur et de proposer un calendrier des différentes étapes du processus de sélection.
- Conformément à la pratique habituelle au sein des organisations du système des Nations Unies et des organes subsidiaires, notamment de l'Organisation maritime internationale, l'Assemblée du Fonds de 1992 a adopté une résolution limitant à cinq ans le mandat de l'Administrateur, renouvelable une fois et de nouveau limité à cinq ans, mais donnant à l'Assemblée la possibilité de décider d'une autre prolongation du mandat de celui-ci si des circonstances exceptionnelles le justifiaient. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a pris note de cette résolution.
- L'Assemblée et le Conseil d'administration ont pris note avec satisfaction du rapport et de l'opinion du Commissaire aux comptes concernant les états financiers du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971, relevant que le Commissaire aux comptes avait donné une opinion d'expert sans concessions à l'issue d'un examen rigoureux des opérations financières et des comptes, en application des normes et des meilleures pratiques existantes en la matière. Les organes directeurs ont approuvé les comptes de l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2003 (voir la section 7.3), conformément aux recommandations de l'Organe de contrôle de gestion commun aux deux Organisations.
- Les crédits budgétaires pour 2005 ont été approuvés, les frais administratifs destinés au Secrétariat commun s'élevant au total à £3 372 600.
- Les organes directeurs ont estimé que la situation créée par le fait qu'un certain nombre d'États n'ont pas soumis leurs rapports sur les hydrocarbures continuait d'être une source de préoccupation grave, car



Lolan Margaretha Eriksson

en l'absence de ces rapports le Secrétariat ne pouvait prélever de contributions relatives aux réceptionnaires d'hydrocarbures dans ces États (voir la section 8.1).

Décisions relatives au seul Fonds de 1992

- En octobre 2004, l'Assemblée du Fonds de 1992 a élu les États suivants au Comité exécutif dudit Fonds:

Algérie	Inde
Allemagne	Italie
Australie	Japon
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Pays-Bas
Émirats arabes unis	Portugal
Fédération de Russie	République de Corée
Finlande	Royaume-Uni
	Uruguay

- L'Assemblée a décidé d'augmenter le fonds de roulement du Fonds de 1992 en le portant de £20 millions à £22 millions.
- L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement des contributions au fonds général et au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*, et de rembourser aux contributeurs l'excédent dégagé sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* (voir la section 8.3).
- L'Assemblée a pris note de l'évolution de la situation concernant la ratification et la mise



Raja Malik

en oeuvre 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 relevé que le Secrétariat avait achevé l'élaboration d'un système de base de données qui permettrait d'identifier et de signaler les hydrocarbures donnant lieu à contribution en vertu de la Convention SNPD; l'Assemblée a observé également que la base de données comprenait toutes les substances répondant aux critères des substances nocives et potentiellement dangereuses et que le système final serait diffusé sous la forme d'un CD-ROM doté d'un logiciel d'installation sur l'ordinateur personnel de l'utilisateur. Elle a noté également que le Secrétariat créerait un site Internet dédié au système.

- En octobre 2004, l'Assemblée avait approuvé un texte révisé du Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui indique la façon d'adresser aux Fonds des demandes d'indemnisation. Le Manuel des

demandes d'indemnisation révisé est plus facile à lire et apporte une plus grande aide aux demandeurs (voir la section 11.2).

- L'attention de l'Assemblée a été appelée sur le fait que c'était peut-être en raison de l'absence d'une législation visant à intégrer les Conventions dans leur droit interne que certains États n'avaient pas présenté leur rapport sur les hydrocarbures ou que les contribuables de certains États n'avaient pas acquitté leurs contributions. On a fait valoir que cette situation de non-transposition des Conventions dans le droit interne pourrait avoir d'autres graves répercussions à l'avenir, en particulier au vu du relèvement de la limite financière énoncée dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Assemblée a chargé l'Administrateur d'écrire à tous les États Membres pour leur demander si les Conventions de 1992 avaient été pleinement intégrées dans leur droit interne.

Décisions relatives au Fonds complémentaire

- À sa session de mai 2004, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné plusieurs propositions présentées par l'Administrateur concernant les préparatifs pour la mise en place du Fonds complémentaire et formulé des recommandations à l'Assemblée du Fonds complémentaire sur un certain nombre de questions (voir la section 10).

Décisions relatives au seul Fonds de 1971

- En octobre 2004, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne pas mettre en recouvrement de contributions annuelles pour 2004 mais de rembourser aux contribuables les excédents dégagés sur différents fonds constitués pour les grosses demandes d'indemnisation, ainsi qu'il est indiqué dans la section 8.3.
- Le Conseil d'administration a approuvé un crédit budgétaire spécial de £250 000 pour payer les honoraires des avocats et d'autres experts, ainsi que les frais de déplacement liés à la liquidation du Fonds de 1971.

6 LIQUIDATION DU FONDS DE 1971

6.1 Abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds

Comme indiqué à la section 3.2, la Convention de 1971 portant création du Fonds n'est plus en vigueur depuis le 24 mai 2002 et ne s'applique plus aux sinistres survenus après cette date.

L'abrogation de la Convention de 1971 portant création du Fonds n'entraîne pas la liquidation immédiate du Fonds de 1971 car celui-ci doit s'acquitter de ses obligations relatives aux sinistres en suspens. En 2004 la liquidation du Fonds de 1971 a avancé de manière significative avec le règlement d'un certain nombre de sinistres en suspens. D'ici la fin 2005, les demandes d'indemnisation en souffrance ne devraient plus concerner qu'un nombre très réduit de sinistres. Des mesures seront prises pour veiller à ce que le Fonds de 1971 soit liquidé et dissous convenablement dans les meilleurs délais.

6.2 Assurance-responsabilité du Fonds de 1971

En octobre 2000, le Fonds de 1971 a contracté une assurance couvrant ses responsabilités à titre d'indemnisation et de prise en charge financière jusqu'à concurrence de 60 millions de DTS (£48 millions) pour chaque sinistre survenu durant la période allant du 25 octobre 2000 au 24 mai 2002 (ainsi que les frais de justice et les honoraires d'experts), assortie d'une franchise de 250 000 DTS (£220 000) par sinistre. Cette assurance a été contractée dans le cadre de deux sinistres qui se sont produits en 2001: le sinistre du *Zeinab* (Émirats arabes unis) et le sinistre du *Singapura Timur* (Malaisie).

6.3 Procédure prévue pour la liquidation du Fonds de 1971

En octobre 2004, le Conseil d'administration a examiné certaines questions dont il faudra

s'occuper au cours de la période de liquidation, à savoir le calendrier de règlement de toutes les demandes d'indemnisation en souffrance concernant les sinistres en suspens et les actions récursoires engagées par le Fonds de 1971 au titre de certains sinistres. Le Conseil a décidé de la manière dont il conviendrait de partager entre les contribuables les excédents dégagés sur le fonds général, et a considéré les mesures qu'il faudrait prendre à l'égard des contribuables ayant des arriérés et le problème dû au fait qu'un certain nombre d'États ne se sont pas acquittés de l'obligation qui leur incombe, en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds, de soumettre des rapports sur les volumes d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution. L'examen de ces questions sera poursuivi en 2005.

L'Administrateur a décidé, conformément à la position adoptée par le Conseil d'administration en 2003, que le remboursement des excédents dégagés sur les fonds des grosses demandes d'indemnisation (déduction faite d'éventuels arriérés), payable au 1er mars 2005 (voir la section 8.3) aux contribuables se trouvant dans des États Membres qui n'ont pas encore remis tous leurs rapports sur les hydrocarbures, devrait être différé jusqu'à ce que tous ces rapports aient été soumis.

Le Conseil a noté une amélioration considérable de la situation s'agissant des contribuables en retard de paiement, dont le nombre a diminué, passant de 27 à 17 au cours des deux années écoulées. Le Conseil a chargé l'Administrateur de poursuivre ses efforts pour amener les contribuables qui ne l'avaient pas fait, à s'acquitter de leurs arriérés et d'étudier, au cas par cas, s'il y a lieu d'intenter une action en justice contre un contribuable déterminé.

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 seul. Tout au long de 2004, le Secrétariat, une fois de plus, a dû faire face à des défis considérables. Le profond dévouement de tous les membres du personnel à leur tâche, leurs connaissances et leur savoir-faire sont de solides atouts pour les FIPOL et contribuent d'une manière essentielle à la bonne marche du Secrétariat.

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

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

7.2 Gestion des risques

En 2004, l'Administrateur a procédé à un examen général des risques que les FIPOL ont à gérer. En étroite collaboration avec l'Organe de contrôle de gestion et avec l'assistance de consultants et du Commissaire aux comptes, l'Administrateur a identifié cinq catégories de risques qui sont, sans ordre de priorité particulier, les risques liés à la réputation, les risques liés à la procédure de traitement des demandes, les risques financiers, les risques de la gestion des ressources humaines et de la continuité des activités. À l'intérieur de ces cinq catégories, il faut dresser une carte des risques secondaires et procéder à leur évaluation, avant d'établir les méthodes et procédures à suivre pour

la gestion de ces risques. L'Organe de contrôle de gestion et les Commissaires aux comptes ont apporté une contribution particulièrement utile aux travaux menés dans ce domaine, lesquels se poursuivront en 2005.

7.3 États financiers pour 2003

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2003 ont été approuvés par les organes directeurs de l'un et l'autre Fonds à leurs sessions d'octobre 2004.

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 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 1 million de droits de tirage spéciaux (DTS) (£807 000) ou 4 millions de DTS (£3,2 millions) pour le Fonds de 1992; la conversion des DTS en livres sterling est effectuée au taux applicable à la date du sinistre en cause.

Les dépenses administratives au titre du Secrétariat commun ont été de £2 543 795 en 2003, alors que les crédits budgétaires se sont chiffrés à £3 012 857.

Fonds de 1971

Aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général en 2003.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation durant cette période se sont élevées à £10,7 millions. Deux sinistres ont représenté l'essentiel de ces dépenses: l'*Aegean Sea*, et le *Nissos Amorgos*.

Le bilan du Fonds de 1971 au 31 décembre 2003 figure à l'annexe VII. Est également présenté le

bilan des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif exigible était estimé à plus de £95 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 12 sinistres.

Fonds de 1992

Des contributions de £3 millions au fonds général et de £28 millions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* étaient exigibles en 2003.

Les dépenses au titre des demandes d'indemnisation en 2003 se sont élevées à £69,8 millions. Les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* ont représenté l'essentiel de ces dépenses.

Le bilan du Fonds de 1992 au 31 décembre 2003 figure à l'annexe XIII. Est également présenté le bilan des différents fonds des grosses demandes d'indemnisation. Le passif exigible était estimé à £147 millions pour les demandes d'indemnisation nées de 16 sinistres.

7.4 États financiers pour 2004

Les états financiers du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 pour l'exercice financier allant du 1er janvier au 31 décembre 2004 seront soumis au Commissaire aux comptes au printemps 2005, puis, présentés aux organes directeurs respectifs, pour approbation, à leurs sessions d'octobre 2005. Ces états seront ensuite reproduits dans le Rapport annuel 2005 des FIPOL.

Les renseignements préliminaires suivants sont présentés concernant les opérations financières effectuées en 2004. Le Commissaire aux comptes n'a pas encore vérifié les chiffres, qui ont été arrondis.

Les dépenses administratives au titre du fonctionnement du Secrétariat commun en 2004 s'élèvent à environ £2,6 millions, alors que les crédits budgétaires sont de £3 292 250.

En ce qui concerne le Fonds de 1971, aucune contribution annuelle n'a été mise en recouvrement pour le fonds général en 2004. Des contributions de £600 000 au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Vistabella*, de £11,5 millions au fonds constitué pour le *Nissos Amorgos*, de £1,7 million au fonds constitué pour l'*Osung N°3* et de £3 millions à celui constitué pour le *Pontoon 300* étaient toutefois exigibles.

En ce qui concerne le Fonds de 1992, des contributions d'un montant de £7 millions ont été mises en recouvrement au titre du fonds général et de £75 millions au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*.

Des sommes importantes ont été remboursées aux contribuables de quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation relevant du Fonds de 1971, et aux contribuables d'un fonds des grosses demandes d'indemnisation relevant du Fonds de 1992, comme indiqué au tableau de la page 32.

Le total des dépenses encourues en 2004 par le Fonds de 1971 au titre des demandes d'indemnisation est d'environ £6,1 millions, dont environ £4,9 millions concernent le sinistre du *Nissos Amorgos*. Le paiement des indemnités par le Fonds de 1992 en 2004 se chiffre à quelque £14,5 millions, dont environ £9,5 millions se rapportent au sinistre de l'*Erika* et £2,7 millions au sinistre du *Prestige*. De plus amples renseignements sont donnés à l'annexe XV et à l'annexe XVI respectivement.

7.5 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 toutes les mesures nécessaires pour conserver suffisamment d'avoirs liquides pour les opérations de chaque Fonds, éviter les risques inutiles de fluctuations monétaires et 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.

Placements

En 2004, les FIPOL ont effectué des placements auprès de plusieurs banques et d'une société de crédit immobilier au Royaume-Uni. Au 31 décembre 2004, le portefeuille des placements du Fonds de 1971 s'élevait au total à £21 millions et, celui du Fonds de 1992, à £105 millions. Les intérêts perçus en 2004 sur les placements se sont

élevés à £1,9 million pour le Fonds de 1971, et à £4,6 millions pour le Fonds de 1992.

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 membres des deux organes sont élus tous les ans par les organes directeurs.

En 2004, les Organes consultatifs sur les placements ont examiné les procédures pertinentes de suivi des placements et de gestion de la trésorerie. Ils ont également surveillé la réputation de solvabilité des institutions financières et mis systématiquement à jour la liste des établissements qui répondent aux critères des Fonds en matière de placement. Les Organes consultatifs ont en outre examiné périodiquement les exigences des Fonds en matière de placement et d'opérations sur devises et les cotations des placements de manière à garantir un rendement satisfaisant sans compromettre la sécurité des actifs des Fonds.

Les Organes consultatifs sur les placements font rapport chaque année aux organes directeurs.

7.6 Organe de contrôle de gestion

En 2002, l'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont mis en place un Organe de contrôle de gestion, commun aux deux Fonds et ayant le mandat suivant:

- a) analyser l'efficacité dont les Organisations font preuve en ce qui concerne les questions essentielles de l'établissement des rapports financiers, des contrôle internes, des procédures opérationnelles et de la gestion des risques;
- b) faire mieux comprendre au sein des Organisations le rôle du contrôle de gestion, en améliorer l'efficacité et constituer le lieu de discussion où sont examinées les questions de contrôle interne, de procédures opérationnelles, y compris les questions soulevées dans le rapport du Commissaire aux comptes;
- c) discuter avec le Commissaire aux comptes de la nature et de l'étendue de chaque vérification à venir;

- d) examiner les états et les rapports financiers des Organisations;
- e) examiner tous les rapports pertinents du Commissaire aux comptes, y compris les rapports sur les états financiers des Organisations; et
- f) formuler les recommandations appropriées à l'intention des organes directeurs.

En 2004, l'Organe de contrôle de gestion a examiné différentes procédures visant à garantir que le Rapport annuel continuait de répondre aux besoins d'un nombre croissant d'utilisateurs, en fournissant des renseignements financiers complets et exacts et autres informations sur toute la gamme des activités des Fonds. Il a également étudié les rapports entre l'Organe de contrôle de gestion, le Commissaire aux comptes et les Organes consultatifs sur les placements.

L'Organe de contrôle de gestion a tenu des réunions avec des représentants du Commissaire aux comptes et reçu un rapport détaillé sur le travail et les constatations de celui-ci, qui ont tous été considérés satisfaisants. L'Organe de contrôle de gestion s'est félicité de ce que le champ couvert par l'examen de la vérification comptable soit approprié. Une réunion a aussi eu lieu avec les Organes consultatifs sur les placements. L'Organe de contrôle de gestion a recommandé que les organes directeurs approuvent les comptes du Fonds de 1971 et ceux du Fonds de 1992 pour l'exercice financier 2003.

Des membres de l'Organe de contrôle de gestion se sont rendus dans les bureaux des demandes d'indemnisation ouverts à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France) pour traiter les demandes nées du sinistre du *Prestige*. Ils ont tiré des conclusions positives de ces visites en ce qui concerne à la fois le bien-fondé de l'établissement de ces bureaux et les procédures de traitement des demandes d'indemnisation qui avaient été appliquées.

L'Organe de contrôle de gestion a aussi examiné la question de la gestion des risques, donné des conseils aux Fonds sur l'adoption d'une politique équilibrée en matière de gestion des risques et noté avec satisfaction les progrès accomplis par le Secrétariat pour ce qui est de la définition des risques et de la mise en place de procédures pour y faire face. L'Organe de contrôle de gestion compte poursuivre ses travaux dans ce domaine.

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 des rapports sur les hydrocarbures

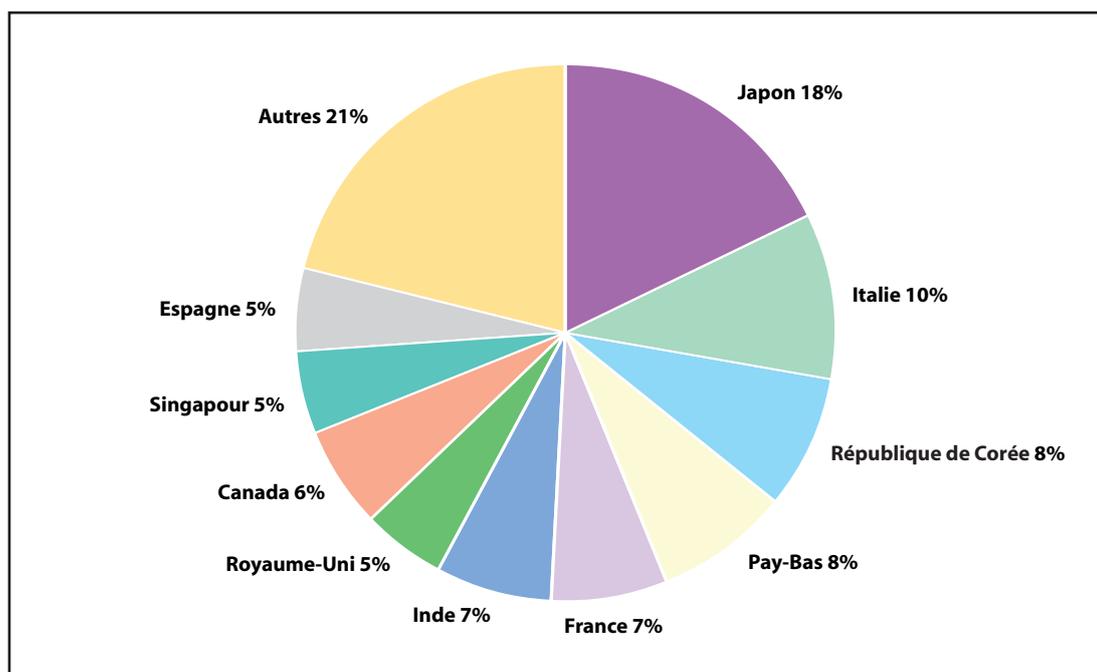
La question du défaut de soumission de rapports sur les hydrocarbures par certains États Membres a été examinée par les organes directeurs des deux Fonds aux sessions d'octobre 2004. Aux dates auxquelles ces sessions ont eu lieu, 23 États Membres du Fonds de 1992 et 12 anciens membres du Fonds de 1971 n'avaient pas soumis de rapport sur les hydrocarbures donnant lieu à contribution pour l'année 2003 et/ou les années antérieures. En outre, sept des anciens

membres du Fonds de 1971 accusaient un retard de quatre à 15 ans. Quatre de ces États sont également membres du Fonds de 1992.

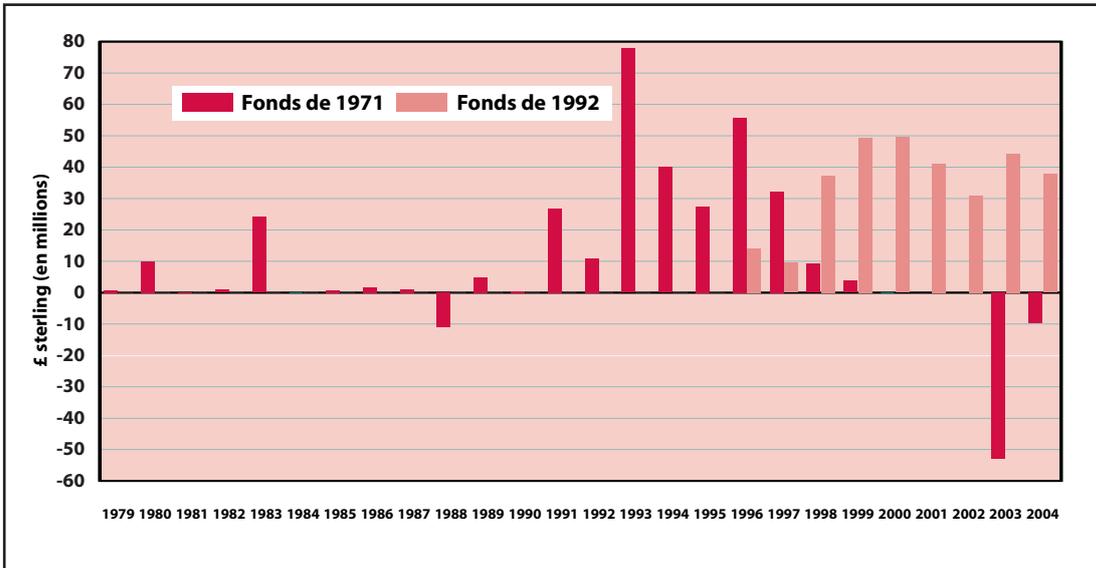
De nombreuses délégations se sont déclarées très préoccupées par le nombre d'États Membres qui n'avaient toujours pas remis de rapports sur les hydrocarbures, car la soumission desdits rapports est capitale pour le fonctionnement des FIPOL. Il a été souligné que la non-soumission de ces rapports était une violation des obligations conventionnelles des États en vertu des Conventions de 1992 et de 1971 portant création des Fonds. Il a été suggéré que les États qui ne s'acquittaient pas de leurs obligations n'avaient aucun droit.

Les organes directeurs ont observé que le fait qu'un certain nombre d'États Membres ne soumettent pas de rapports sur les hydrocarbures posait un problème extrêmement préoccupant depuis plusieurs années et que la situation, malgré une légère amélioration par rapport aux années précédentes, restait très peu satisfaisante.

L'Administrateur a eu pour instruction de poursuivre ses efforts afin d'obtenir les rapports sur les hydrocarbures manquants et d'exhorter l'ensemble des délégations à coopérer avec le Secrétariat de manière à faire en sorte que les États s'acquittent de leurs obligations à cet égard.



Fonds de 1992: contributions de 2004 au fonds général



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

Il a été relevé qu'une véritable solution pour l'avenir ne pouvait découler que d'une révision des Conventions de 1992 que le Groupe de travail intersessions mentionné à la section 9 pourrait envisager.

Mise en recouvrement des contributions

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

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 Contributions pour 2003

Étant donné que la Convention de 1971 portant création du Fonds n'était plus en vigueur, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé en octobre 2003 de ne pas mettre en recouvrement de contributions pour le compte du fonds général. Il a toutefois décidé de prélever des

contributions à concurrence d'un montant total de £16,8 millions, au titre de quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation et dont la totalité serait exigible au 1er mars 2004.

Le Conseil d'administration a décidé de rembourser aux contribuables, au 1er mars 2004, les excédents, pour un montant total de £69,8 millions, dégagés sur quatre autres fonds des grosses demandes d'indemnisation. Comme indiqué à la section 6.3, il a été décidé que les remboursements aux contribuables des États qui n'ont pas remis leurs rapports sur les hydrocarbures seraient différés jusqu'à ce que tous ces rapports aient été soumis.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé de mettre en recouvrement des contributions au titre du fonds général d'un montant de £7 millions, dont la totalité serait exigible au 1er mars 2004. Elle a décidé aussi de prélever des contributions pour un montant de £5,5 millions au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*, et £110 millions pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*. Il a été décidé en outre qu'une somme de £75 millions sur les contributions au fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* serait exigible au 1er mars 2004, et que la totalité des contributions au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation

constitué pour l'*Erika* ainsi que le solde des mises en recouvrement pour le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige* (£35 millions) seraient différés. 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 2004. En juillet 2004, l'Administrateur a décidé de ne facturer aucun montant différé au titre d'une partie des contributions annuelles pour 2003.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a également décidé que l'excédent de £37,7 millions que présente le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka* serait remboursé aux contributeurs le 1er mars 2004.

8.3 Contributions pour 2004

En octobre 2004, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de ne mettre en recouvrement de contributions pour aucun fonds des grosses demandes d'indemnisation.

Le Conseil d'administration a décidé de rembourser aux contributeurs, au 1er mars 2005, les excédents d'un montant de £9,65 millions dégagés sur quatre fonds des grosses demandes d'indemnisation. Comme cela est mentionné dans la section 6.3, il a été décidé par ailleurs que les remboursements aux contributeurs des États n'ayant pas encore remis leurs rapports sur les hydrocarbures seraient différés jusqu'à ce que tous ces rapports aient été soumis.

L'Assemblée du Fonds de 1992 a décidé qu'il serait procédé à un appel de contributions au titre du fonds général pour un montant de £5,4 millions, intégralement exigibles au 1er mars 2005. L'Assemblée a décidé également de prélever des contributions au titre du fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Prestige*, d'un montant de £33 millions dont la totalité serait exigible au 1er mars 2005. Il a été

décidé de rembourser aux contributeurs un montant supplémentaire de £600 000 dégagé sur le fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le *Nakhodka*.

Les contributions pour 2004 au fonds général du Fonds de 1992 ont été calculées en fonction des volumes d'hydrocarbures reçus en 2003 dans les États Membres du Fonds de 1992. La part des États Membres concernant les contributions pour 2004 à ce fonds est indiquée dans le graphique à la page 29.

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

Le détail des contributions annuelles des Fonds de 1971 et de 1992 pour 2003 et 2004 figure dans le tableau qui se trouve à la page 32.

Les versements effectués par le Fonds de 1971 et par le Fonds de 1992 au titre des demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures varient considérablement d'une année sur l'autre. En conséquence, le niveau des contributions à verser aux Fonds a lui aussi varié d'une année sur l'autre, comme le montre le graphique à la page 30.

Le total mis en recouvrement au fil des années (à l'exception des contributions pour 2004 exigibles en 2005) est de £386 millions pour le Fonds de 1971 et de £317 millions pour le Fonds de 1992. Des remboursements pour un montant de £107 millions et de £41 millions ont été effectués aux contributeurs du Fonds de 1971 et à ceux du Fonds de 1992 respectivement. Des appels de contributions lancés par le Fonds de 1971 au fil des ans, £374 738 restaient impayés au 31 décembre 2004. Quant aux appels de contributions lancés par le Fonds de 1992 depuis sa création en 1996, £656 728 restaient impayés à cette même date. Les arriérés représentent donc 0,13% et 0,24% respectivement des montants nets mis en recouvrement.

CONTRIBUTIONS AUX FONDS DE 1971 ET DE 1992 POUR 2003 ET 2004

Organisation	Année des contributions annuelles	Décision de l'organe directeur		Fonds général/ Fonds des grosses demandes d'indemnisation	Montant total exigible/ remboursé £	Année de réception des hydro- carbures	Montant à percevoir/ rembourser par tonne £			
FONDS DE 1971	2003	octobre 2003	1er appel de contributions/ remboursements	<i>Vistabella</i> Caraïbes	600 000	1990	0,0006354			
				exigible au 1er mars 2004	<i>Nissos Amorgos</i> Venezuela	11 500 000	1996	0,0093784		
					<i>Osung N°3</i> République de Corée	1 700 000	1996	0,0013864		
					<i>Pontoon 300</i> Émirats arabes unis	3 000 000	1997	0,0023845		
					<i>Aegean Sea</i> Espagne	-17 700 000	1991	-0,0182394		
					<i>Sea Prince/ Yeo Myung/ Yuil N°1</i> République de Corée	-19 000 000	1994	-0,0158863		
					<i>Sea Empress</i> Royaume-Uni	-18 400 000	1995	-0,0155784		
					<i>Nakhodka</i> Japon	-14 700 000	1996	-0,0120313		
					2ème appel de contributions différé	Aucun appel de contributions de la part de l'Administrateur				
				2004	octobre 2004	remboursements	<i>Aegean Sea</i> Espagne	-800 000	1991	-0,0008305
exigible au 1er mars 2005	<i>Keumdong N°5</i> République de Corée	-8 100 000	1992				-0,0075540			
	<i>Sea Empress</i> Royaume-Uni	-350 000	1995				-0,0002965			
	<i>Nakhodka</i> Japon	-400 000	1996				-0,0003275			
FONDS DE 1992	2003	octobre 2003	1er appel de contributions/ remboursements	Fonds général	7 000 000	2002	0,0052817			
				<i>Nakhodka</i> Japon	-37 700 000	1996	-0,0568302			
				<i>Prestige</i> Espagne	75 000 000	2001	0,0552221			
				2ème appel de contributions différé	Aucun appel de contributions de la part de l'Administrateur					
				2004	octobre 2004	appel de contributions/ remboursements	Fonds général	5 400 000	2003	0,0039297
							<i>Prestige</i> Espagne	33 000 000	2001	0,0243113
<i>Nakhodka</i> Japon	-600 000	1996	-0,0009048							
			exigible au 1er mars 2005							

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 afin de déterminer si 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 était satisfaisant. Le Groupe de travail a élu M. Alfred Popp QC (Canada) à sa présidence.

En octobre 2001, l'Assemblée avait confié au Groupe de travail le mandat révisé 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 qui avaient déjà été cernées par le Groupe de travail mais n'avaient 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 estimera appropriées.

9.2 Activités menées par le Groupe de travail entre 2000 et 2003

Protocole portant création du Fonds complémentaire

La première tâche confiée au Groupe de travail a été l'élaboration d'un projet de Protocole visant à établir un troisième niveau d'indemnisation, à caractère facultatif, par le biais d'un Fonds complémentaire qui, en cas de dommages par pollution dans les États devenus parties au Protocole, fournirait une indemnisation au-delà de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Sur ce point il conviendrait de se reporter à la section 10.

Domages causés à l'environnement

En avril/mai 2002, le Groupe de travail a étudié les critères à appliquer en ce qui concerne la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre du coût des études de suivi écologique et du coût

des mesures de remise en état de l'environnement pollué. Le Groupe de travail a préparé un texte révisé de la section pertinente du Manuel des demandes d'indemnisation. Ce texte révisé a été approuvé par l'Assemblée à sa session d'octobre 2002. Il a apporté des éclaircissements sur les critères à appliquer en ce qui concerne ces demandes, dans le cadre juridique de la définition de l'expression 'dommage par pollution' utilisée dans les Conventions de 1992. La version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation a été publiée en novembre 2002.

Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes

Il a été évoqué la crainte que l'adoption du Protocole portant création du Fonds complémentaire ne fausse l'équilibre entre le secteur de la navigation maritime et les chargeurs puisqu'il était prévu que seuls les réceptionnaires d'hydrocarbures financent le Fonds complémentaire.

Les délégations d'observateurs représentant les propriétaires de navires et les P&I Clubs ont fait état d'une proposition du secteur de la navigation



Alfred Popp QC

maritime visant à relever, à titre volontaire, le montant de limitation applicable aux navires de petite taille à 20 millions de DTS (£17,3 millions), arguant que cela maintiendrait cet équilibre même après l'entrée en vigueur du Protocole portant création du Fonds complémentaire.

Le Groupe de travail a décidé qu'au vu du désaccord qu'il semblait y avoir entre le secteur de la navigation maritime et le secteur pétrolier quant à la répartition passée et future de la charge financière des déversements d'hydrocarbures, l'Administrateur devrait réaliser une étude indépendante du coût des déversements passés d'hydrocarbures par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992. Le Groupe de travail a estimé qu'il était important que cette étude tienne compte des coûts des déversements passés d'hydrocarbures et de la répartition de ces frais entre le secteur de la navigation maritime et le secteur pétrolier sur la base des valeurs de 2003 et des valeurs futures probables, en tenant compte de l'indice d'inflation de chaque État.

Autres questions

De 2000 à 2003, le Groupe de travail a également examiné un certain nombre d'autres questions sans parvenir à une conclusion. En ce qui concerne ces discussions, il conviendrait de se reporter au Rapport annuel 2003, pages 34 à 36.

9.3 Activités menées en 2004

Le Groupe de travail s'est réuni en février et mai 2004 pour examiner un certain nombre de questions en suspens.

Étude du coût des déversements par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs en vertu des Conventions de 1992

Comme cela a été évoqué à la section 9.2, le Groupe de travail avait demandé à l'Administrateur d'effectuer une étude indépendante sur le coût des déversements d'hydrocarbures passés par rapport aux montants de limitation passés, actuels et futurs dans le cadre des Conventions pertinentes (Convention de 1969 sur la responsabilité civile, Convention de 1971 portant création du Fonds, Convention de 1992 sur la responsabilité civile et Convention de 1992 portant création du Fonds) et des systèmes

volontaires du secteur (TOVALOP et CRISTAL). Ces dispositifs volontaires, appliqués de 1969 à 1997, avaient une portée à peu près semblable à celle des Conventions, étaient appliqués dans le monde entier et ont fonctionné, pendant quelques années, en synergie avec les Conventions internationales. Cette étude a été présentée au Groupe de travail à sa réunion de mai 2004.

Selon cette étude, compte tenu des limites financières du régime d'indemnisation applicable, la contribution du secteur de la navigation maritime et des chargeurs avait été, respectivement, de 45% et de 55% du montant total des coûts afférents aux 5 802 sinistres survenus dans le monde entier (à l'exception des États-Unis d'Amérique) au cours de la période de 25 ans allant de 1978 à 2002. Il ressort également de cette étude que le partage de la charge financière variait énormément en fonction de la jauge des différents navires: participation nettement plus élevée des chargeurs aux coûts des sinistres mettant en cause des navires de moins de 20 000 tonneaux de jauge brute; partage égal des coûts entre les chargeurs et le secteur de la navigation maritime au titre des sinistres impliquant des navires de 20 000 à 80 000 tonneaux de jauge brute; participation considérablement supérieure du secteur de la navigation maritime aux coûts des sinistres concernant les navires de plus de 80 000 tonneaux de jauge brute. La majoration du coût des sinistres passés à hauteur des valeurs monétaires de 2002 et par rapport aux valeurs monétaires probables de 2012 a entraîné une forte augmentation de la participation relative des chargeurs aux coûts des déversements.

Discussions générales sur la question de savoir s'il y a lieu ou non de réviser les Conventions de 1992

Le Groupe de travail est demeuré divisé quant à la nécessité de réviser les Conventions de 1992 mais était généralement favorable à la protection du système et au maintien de ses objectifs fondamentaux. De l'avis de certaines délégations, il était possible de remédier à la faiblesse actuelle du système par des dispositifs volontaires du secteur. D'autres, par contre, se montraient réticentes à l'idée d'accepter des dispositifs volontaires à titre de solution permanente, relevant en outre que seule une modification des Conventions permettrait de résoudre certains autres problèmes.

Responsabilité des propriétaires de navires et questions connexes

Niveau du montant de limitation du propriétaire du navire et rapport avec l'indemnisation financée par les réceptionnaires d'hydrocarbures

Le Groupe de travail a examiné deux options en vue d'une révision du niveau du montant de limitation du propriétaire du navire. La première option envisageait un relèvement du niveau de responsabilité des propriétaires de navires de petite taille ainsi que l'obligation pour les propriétaires de navires de contribuer au Fonds complémentaire. Selon la deuxième option, le propriétaire du navire verserait des indemnités à hauteur d'un montant fixé quelle que soit la jauge du navire, montant au-delà duquel la responsabilité serait partagée entre les propriétaires de navires et les chargeurs à raison du montant maximal disponible en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds mais sans la participation financière du propriétaire au Fonds complémentaire.

Le Groupe de travail semblait également divisé sur les deux options.

Transport des hydrocarbures par des navires sous-normes et droit du propriétaire de limiter sa responsabilité

Depuis le début des réflexions menées au sein du Groupe de travail, certaines délégations craignaient que le régime actuel ne soit aménagé pour s'adapter au transport des hydrocarbures par des navires sous-normes. Plusieurs propositions ont été faites pour tenter de résoudre ce problème.

L'une de ces propositions présentait deux options visant à dissuader respectivement les propriétaires immatriculés et à la fois ceux-ci et les réceptionnaires d'hydrocarbures d'utiliser 'une certaine catégorie de navires', options définies d'après des critères objectifs, par exemple l'âge spécifique du navire, à moins qu'il ne s'agisse d'un navire à double coque ou qu'il soit certifié que ce navire a atteint le niveau 1 ou 2 du système d'évaluation de l'état des navires. La première option envisageait le relèvement de la limite de responsabilité d'un propriétaire de ce type de navire tandis que selon la deuxième option, la limite de la responsabilité du propriétaire serait accrue et, de plus, une nouvelle charge financière incomberait à ceux qui sont impliqués dans le transport des hydrocarbures à bord de navires de ce type, à savoir les propriétaires de la cargaison, qui

seraient tenus de verser des contributions au Fonds de 1992 et au Fonds complémentaire.

Une autre proposition a été présentée qui visait également à décourager l'utilisation des navires qui ne devraient plus commercer, et ce, par le biais de niveaux supplémentaires d'indemnisation payables par ceux qui utilisaient ces navires. Il s'agissait également de deux options; toutes deux impliquaient un relèvement de la limite de la responsabilité du propriétaire du navire pour les cas où les dommages par pollution résulteraient d'un 'défaut' ou d'une 'défaillance' du navire-citerne à l'origine du sinistre et outre cela, un montant égal à la responsabilité supplémentaire du propriétaire du navire serait mis en recouvrement auprès du réceptionnaire de la cargaison dans l'État contractant, en plus des contributions habituelles dues par ce même réceptionnaire au Fonds de 1992. Ces deux options envisageaient aussi des contributions du propriétaire du navire et du réceptionnaire d'hydrocarbures au Fonds complémentaire.

Un certain nombre de délégations ont réaffirmé qu'elles étaient opposées à l'idée d'utiliser les conventions relatives à l'indemnisation comme un moyen d'encourager la navigation de qualité et ont appelé l'attention sur les difficultés éventuelles qui apparaîtraient dans le cas d'un navire classé comme étant sous-normes selon les critères énoncés dans les Conventions mais qui en même temps serait totalement conforme aux normes prévues dans la Convention MARPOL.

Une autre proposition portait sur la question de l'amélioration de la qualité des transports maritimes, axée sur les sinistres causés par des défauts structurels définis comme étant 'des défauts dus au délabrement ou au manque d'entretien du navire qui, en partie ou en totalité, avaient contribué au sinistre'. Deux options relatives à l'application de l'article V.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile qui régit le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité avaient été avancées; l'une des options était fondée sur le texte en vigueur de la Convention stipulant que le fardeau de la preuve selon laquelle un sinistre résultait d'un défaut de structure incombait au demandeur et l'autre option envisageait un texte d'après lequel le fardeau de la preuve établissant que le sinistre ne résultait pas d'un défaut de structure incombait au propriétaire du navire. Cette proposition

envisageait également un amendement à l'article VII.8 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile selon lequel l'assureur ne pourrait pas limiter sa responsabilité dans le cas d'un sinistre provoqué par un défaut structurel du navire assuré.

Nombre de délégations ont exprimé des doutes quant à la viabilité de cette proposition en raison des difficultés juridiques auxquelles il faudrait faire face s'agissant de prouver qu'un sinistre provenait d'un défaut de structure, de son incompatibilité avec les autres conventions relatives à la responsabilité qui pourraient s'appliquer au même sinistre et du manque de mesures d'incitation visant à améliorer la qualité de la navigation si les assureurs continuaient de répartir les risques financiers.

Plusieurs délégations ont estimé que cette proposition appelait un complément d'examen étant donné qu'il importait d'examiner toutes les options susceptibles d'aboutir à la mise en place de moyens efficaces capables de rendre les propriétaires de navires responsables en cas de comportement non approprié de leur part.

Définition du terme 'navire'

Le Groupe de travail a examiné une proposition visant à modifier la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Selon cette proposition, les Conventions ne s'appliqueraient qu'aux dommages par pollution causés par du combustible de soute de navires-citernes spécialisés, qu'il reste ou non des résidus d'hydrocarbures à bord. Concernant les autres navires, les Conventions s'appliqueraient seulement aux dommages par pollution causés par du combustible de soute si les navires transportaient par mer en tant que cargaison des 'hydrocarbures' tels que définis à l'article I.5 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ou pendant des voyages ultérieurs par mer à condition qu'il reste à bord des résidus de ces hydrocarbures.

Toutes les délégations intervenues dans les discussions sont convenues qu'il était nécessaire de modifier la définition du terme 'navire' afin de lever l'ambiguïté de la définition en vigueur. La plupart d'entre elles n'ont pas approuvé le texte proposé, en grande partie en raison du désaccord qui persistait au sujet de la portée que la définition devrait avoir:

certaines délégations préféraient une définition large comportant une clause relative aux navires à l'état léger qui ne s'appliquerait qu'aux navires transporteurs mixtes tandis que d'autres délégations étaient en faveur d'une définition restrictive assortie d'une clause qui couvrirait tous les navires, y compris les navires-citernes spécialisés.

Procédure d'amendement tacite en ce qui concerne les limites financières

Le Groupe de travail a examiné l'opportunité d'apporter des modifications à la procédure d'amendement tacite en vertu de laquelle tout amendement des limites financières adopté par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) est réputé accepté dans les 18 mois à compter de sa notification à tous les États contractants, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient États contractants au moment de l'adoption de l'amendement par le Comité juridique ne fassent savoir à l'OMI qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté.

Le Groupe de travail a examiné deux options. La première option était fondée sur la Convention de Montréal de 1999 pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, qui prévoyait des relèvements des limites faibles mais réguliers sous la forme d'une révision effectuée tous les cinq ans compte tenu de l'inflation des États dont les monnaies composaient le droit de tirage spécial. La deuxième option envisageait l'adoption des mêmes dispositions que celles du Protocole portant création du Fonds complémentaire, à savoir que le délai global qui arriverait à expiration avant l'entrée en vigueur de toute proposition de modifier les limites serait réduit de 11 ans actuellement, en vertu des Conventions de 1992, à 8 ans.

La plupart des délégations intervenues dans les débats considéraient nécessaire d'amender la procédure d'amendement tacite si l'on devait réviser les Conventions de 1992. Pour plusieurs délégations, la première option était préférable car elle stipulait des augmentations régulières et automatiques et était donc plus prévisible. D'autres délégations se sont déclarées plus favorables à la deuxième option étant donné qu'elle serait compatible avec les dispositions du Protocole portant création du Fonds complémentaire tandis qu'une délégation a laissé entendre qu'il serait peut-être utile d'envisager une troisième option,

qui serait fondée sur la procédure énoncée dans la Convention de Montréal de 1999 mais adaptée de façon à répondre aux besoins spécifiques du Fonds de 1992.

Amélioration du système de contributions

Les problèmes rencontrés par les sociétés de stockage des hydrocarbures

Le Groupe de travail a examiné une proposition visant à insérer dans la version révisée de la Convention de 1992 deux dispositions qui figurent dans 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, dite aussi Convention HNS), l'une se rapportant à la notion de 'réceptionnaire' et, l'autre, à la définition d'hydrocarbures donnant lieu à contribution'. La première disposition permettrait aux sociétés de stockage, dans certaines conditions, de transmettre aux mandants les appels de contributions, tandis que, selon la deuxième disposition, les hydrocarbures transbordés d'un navire sur un autre navire directement ou par un port ou un terminal, au cours de leur transport depuis le port ou le terminal de chargement initial au port ou au terminal de la destination finale, ne seraient considérés comme une cargaison donnant lieu à contribution qu'au titre de leur réception au lieu de destination finale.

Nombre de délégations ont souscrit en principe à la proposition d'amender la définition du terme réceptionnaire de façon à ce qu'elle corresponde au sens qu'en donne la Convention SNPD, plus équitable selon eux. D'autres délégations se sont déclarées opposées à cette proposition, soutenant que la Convention SNPD était un cas particulier et que le système de contributions prévu par cette Convention ne s'était pas encore avéré fonctionnel alors que le système mis en place par les Fonds de 1971 et de 1992 était plus simple et avait fait ses preuves. Il a été fait valoir qu'une solution commerciale entre les sociétés de stockage et leurs mandants conviendrait le mieux mais il a été reconnu qu'il y avait des obstacles concrets à ce genre de solution en raison de la longueur du délai qui s'écoulerait entre le transfert des hydrocarbures de la société de stockage au mandant et la mise en recouvrement de contributions par le Fonds.

Très peu de délégations étaient favorables à une modification de la définition du terme

'hydrocarbures donnant lieu à contribution' qui viserait à exclure du système de contributions les hydrocarbures reçus après leur transbordement d'un navire à un autre directement ou par un terminal à terre.

Contribution annuelle minimale au Fonds de 1992

Le Groupe de travail a examiné une proposition selon laquelle tous les États Membres devraient être tenus de verser une contribution annuelle minimale au Fonds de 1992, sur la base d'une quantité minimale fixée d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (c'est-à-dire sur la même base que le droit à payer au Fonds complémentaire) ou bien en fonction d'un pourcentage donné du montant total de la charge financière incombant au Fonds.

De nombreuses délégations ont émis des réserves concernant l'idée d'imposer ce type de contributions aux petits pays mais ont déclaré qu'elles étaient en mesure d'accepter cette proposition à condition que les montants en cause soient très faibles. D'autres délégations étaient opposées à cette proposition car, selon elles, les petits pays contribuaient indirectement au Fonds de 1992 du fait que les gros contributeurs répercutaient le coût de leurs contributions par la vente de produits pétroliers dans ces pays.

Non-soumission des rapports sur les hydrocarbures

Le Groupe de travail a examiné une proposition en vue d'insérer dans une version révisée de la Convention de 1992 portant création du Fonds des dispositions qui correspondaient à l'article 15 du Protocole portant création du Fonds complémentaire, qui fait obligation aux États de soumettre au Fonds des rapports s'il n'existe aucune personne tenue de verser des contributions et dispose qu'aucune indemnisation ne doit être versée à un État Membre tant que cet État Membre n'a pas soumis la totalité de ses rapports sur les hydrocarbures. L'article 15 dispose également que si un État n'a pas soumis de rapports dans l'année qui suit la notification de son manquement à l'obligation de soumettre les renseignements requis, aucune indemnisation ne sera versée au titre de l'événement en question.

La plupart des délégations ont souscrit à cette proposition dans son principe; certaines ont toutefois posé la question de savoir si le texte de

L'article 15 était suffisamment strict à l'égard des États Membres n'ayant jamais soumis de rapport; elles ont souligné que cet article n'empêchait pas un État Membre d'attendre d'avoir subi un sinistre avant de soumettre la totalité de ses rapports sur les hydrocarbures.

Ces propositions ont suscité des réserves au motif que les sanctions ainsi envisagées toucheraient en grande partie des victimes innocentes plutôt que les personnes tenues de soumettre leurs rapports. D'autres sanctions ont été proposées, à savoir suspendre le droit des États Membres de participer aux réunions du Fonds, imposer des amendes et refuser d'indemniser les organismes publics ayant effectué des opérations de nettoyage et pris des mesures de sauvegarde.

Assurance obligatoire

Le Groupe de travail a examiné une proposition selon laquelle tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison devraient être tenus de souscrire une assurance ou autre garantie financière conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile; l'exemption de cette obligation pour les navires transportant au maximum 2 000 tonnes d'hydrocarbures ne devrait donc plus être appliquée.

Il a été largement souscrit à la proposition d'étendre l'assurance obligatoire à tous les navires transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison puisque l'expérience avait montré que les navires transportant moins de 2 000 tonnes d'hydrocarbures pouvaient causer de graves dommages par pollution et qu'à de nombreuses reprises les FIPOL avaient été la seule source d'indemnisation du fait que le propriétaire du navire n'avait ni couverture d'assurance ni les moyens financiers d'honorer les demandes.

Quorum en vue des réunions de l'Assemblée du Fonds de 1992

Le Groupe de travail a examiné une proposition tendant à modifier l'article 20 de la Convention de 1992 portant création du Fonds en vue de résoudre le problème auquel l'Assemblée devait faire face pour réunir le quorum. Cette proposition tendait à garantir un équilibre du fait qu'elle nécessitait la participation active des États avec des contributeurs importants et celle des États avec des contributeurs plus modestes, aucun des deux groupes ne pouvant réunir à lui seul le quorum.

Nombre de délégations ont soutenu la proposition dans son principe mais ont émis des réserves concernant le libellé précis des dispositions proposées. Il y a eu des divergences d'opinions s'agissant de déterminer si, pour réunir le quorum, il était approprié de classer les États Membres selon différentes catégories en fonction de la quantité d'hydrocarbures donnant lieu à contribution qui a été reçue. Il a été fait valoir que les critères proposés pourraient permettre à des groupes de pays de tenir une assemblée dans une région déterminée du monde sans que d'autres y participent.

Suite des travaux du Groupe de travail

Le Président a déclaré qu'au vu des divergences d'opinions sur la question de savoir s'il convenait ou non de réviser les Conventions de 1992, il estimait que davantage de temps serait nécessaire pour permettre de présenter de nouvelles propositions et d'organiser des consultations entre les États qui étaient favorables à une révision des Conventions et ceux qui ne l'étaient pas. Il a relevé que la question du retour à l'équilibre entre les intérêts du propriétaire du navire et ceux du propriétaire de la cargaison était cruciale dans le débat sur une éventuelle révision et que le Groupe de travail estimait à l'unanimité qu'il était inutile de réexaminer les Conventions pour traiter des autres points mis en évidence si l'on ne parvenait pas à un accord sur cette question clé.

Il a été décidé que la prochaine réunion du Groupe de travail aurait lieu au début de l'année 2005.

9.4 Examen des rapports du Groupe de travail par l'Assemblée

En octobre 2004, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné les rapports du Groupe de travail sur ses réunions de février et mai 2004.

Résumant les activités menées par le Groupe de travail, son Président a déclaré que les États Membres demeuraient divisés sur la question de savoir s'il convenait ou non de réexaminer les Conventions de 1992 dans l'optique de leur révision. Il a mentionné le fait que certaines délégations jugeaient ce réexamen prématuré, à ce stade, et estimaient que l'on devrait laisser les secteurs en présence régler le problème du partage de la charge financière par des dispositifs volontaires. Quant à la question du transport par des navires sous-normes, elle était déjà très largement traitée par des mesures arrêtées par les

organes techniques de l'OMI. Il a également relevé que d'autres délégations étaient fermement convaincues qu'une révision était nécessaire de toute urgence pour régler la question de l'équilibre de la charge financière entre les deux secteurs et que compter sur des dispositifs volontaires n'était pas une solution satisfaisante à long terme. Il a noté que ces délégations estimaient que les Conventions présentaient d'autres faiblesses auxquelles il serait essentiel de remédier.

Plusieurs délégations ont réaffirmé leur opposition à toute révision des Conventions de 1992. Certaines délégations estimaient que le Groupe de travail devrait être dissous. Certaines considéraient que le Groupe de travail, en traitant de la question du transport sous-normes, s'était égaré dans un domaine qui dépassait le cadre de son mandat puisque cette question ne relevait pas du domaine de compétence du Fonds de 1992 mais de la compétence exclusive de l'OMI.

Plusieurs délégations ont exprimé une opinion contraire, affirmant que même si le Groupe de travail ne devrait pas continuer à se réunir indéfiniment, il devait encore mener à bien son mandat sur un certain nombre de questions. Certaines délégations ont souligné que dans la mesure où le transport sous-normes avait une incidence sur le régime international d'indemnisation, le Groupe de travail était parfaitement fondé à traiter ce problème, étant

entendu que toute recommandation du Groupe serait renvoyée à l'Assemblée, laquelle renverrait ces questions aux organes compétents de l'OMI en vue d'une décision définitive.

Résumant les débats, le Président de l'Assemblée a noté que le Groupe de travail était divisé en deux grands groupes, dont l'un était contre toute révision des Conventions de 1992 et la continuation du Groupe de travail, l'autre estimant qu'il y avait plusieurs questions non résolues sur lesquelles il devait se pencher, ce qui pourrait entraîner la révision des Conventions de 1992. Il a également relevé que certaines des délégations qui n'étaient pas favorables à une révision des Conventions faisaient toutefois montre de souplesse sur la question de l'opportunité de la poursuite des travaux du Groupe de travail, à condition qu'un délai défini leur soit fixé. Il a relevé en outre que la plupart des délégations favorables à la continuation du Groupe de travail avaient reconnu qu'il ne devrait pas se poursuivre indéfiniment et devrait être en mesure de formuler une recommandation définitive à l'Assemblée du Fonds de 1992, en octobre 2005.

L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devrait se réunir au début de l'année 2005 comme prévu et formuler des recommandations définitives à la session d'octobre 2005 de l'Assemblée sur l'opportunité ou non de réviser les Conventions et, dans l'affirmative, sur les points nécessitant révision.

10 LE FONDS COMPLÉMENTAIRE

Le Groupe de travail mis en place par l'Assemblée du Fonds de 1992 avait élaboré un Protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds visant à créer un troisième niveau facultatif d'indemnisation sous forme d'un Fonds complémentaire. En octobre 2001, l'Assemblée a approuvé le projet de Protocole et l'a soumis au Secrétaire général de l'OMI, demandant à l'OMI d'organiser une conférence diplomatique en vue d'examiner ce projet de Protocole dans les meilleurs délais.

La Conférence diplomatique, tenue en mai 2003, a adopté le Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le Protocole portant création du Fonds complémentaire).

Le Protocole entrera en vigueur trois mois après avoir été ratifié par au moins huit États ayant reçu au total 450 millions de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution au cours d'une année civile.

Au 31 décembre 2004, les États suivants avaient ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire:

Allemagne	24 novembre 2004
Danemark	25 février 2004
Espagne	3 décembre 2004
Finlande	27 mai 2004
France	29 juin 2004
Irlande	5 juillet 2004
Japon	13 juillet 2004
Norvège	31 mars 2004

Avec la ratification du Protocole portant création du Fonds complémentaire par l'Espagne le 3 décembre 2004, les conditions pour l'entrée en vigueur ont été réunies; le Protocole entrera donc en vigueur le 3 mars 2005. La première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire se tiendra en mars 2005.

Les principaux éléments du Protocole sont les suivants:

- En vertu du Protocole sera créée une nouvelle organisation intergouvernementale, le Fonds complémentaire international

d'indemnisation de 2003 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

- Tout État qui est partie à la Convention de 1992 portant création du Fonds peut devenir partie au Protocole et, de ce fait, membre du Fonds complémentaire.
- Le Protocole s'appliquera aux dommages survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État qui est partie au Protocole et dans la zone économique exclusive (ZEE) ou zone équivalente de cet État.
- Le montant total des indemnités qui seront versées pour un sinistre déterminé sera de 750 millions de DTS (£603 millions ou US\$1 165 millions), y compris le montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, soit 203 millions de DTS (£164 millions ou US\$315 millions).
- Les contributions annuelles au Fonds complémentaire seront versées, en ce qui concerne chacun des États Membres, par toute personne qui, au cours d'une quelconque année civile, a reçu des quantités totales d'hydrocarbures supérieures à 150 000 tonnes après que ceux-ci ont été transportés par mer jusqu'à destination dans des ports ou installations terminales situées sur le territoire de cet État. Toutefois, le système de contributions du Fonds complémentaire diffère de celui du Fonds de 1992 dans la mesure où, aux fins du versement des contributions, on considérera qu'un minimum d'un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution aura été reçu par an dans chaque État Membre.
- Le Protocole contient une disposition concernant le 'plafonnement', selon laquelle le montant global des contributions dues au titre des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçus dans un État donné pendant une année civile donnée ne doit pas dépasser 20% du montant total des contributions mises en recouvrement. Les dispositions concernant le plafonnement s'appliquent jusqu'à ce que la quantité totale des hydrocarbures donnant lieu à contribution reçue dans les États Membres du Fonds complémentaire ait atteint un milliard de tonnes ou bien pendant une période de dix ans à compter de la date de l'entrée en vigueur du Protocole, si cette date est la plus rapprochée.

- Le Fonds complémentaire ne versera des indemnités que pour les sinistres qui se seront produits après l'entrée en vigueur du Protocole.

La Conférence a adopté également une Résolution sur la création du Fonds complémentaire international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, demandant à l'Assemblée du Fonds de 1992 de donner mandat à l'Administrateur, étant entendu que tous les frais et dépenses encourus seront remboursés par le Fonds complémentaire:

- a) d'exécuter, en plus des fonctions qu'il exerce en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les tâches administratives nécessaires à la création du Fonds complémentaire conformément aux dispositions du Protocole de 2003 à la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, à condition que cela ne porte pas indûment atteinte aux intérêts des États contractants à la Convention de 1992 portant création du Fonds;
- b) de prêter tout le concours nécessaire à la création du Fonds complémentaire;
- c) de procéder aux préparatifs nécessaires en vue de la première session de l'Assemblée du Fonds complémentaire, qui doit être convoquée par le Secrétaire général de l'OMI;
- d) d'engager des négociations avec l'OMI afin de permettre au Fonds complémentaire de

parvenir dès que possible à des arrangements administratifs appropriés;

- e) d'engager des négociations avec le Fonds complémentaire, en temps voulu, afin de parvenir à un arrangement qui réponde aux intérêts réciproques du Fonds de 1992 et du Fonds complémentaire et leur permette de partager un seul secrétariat, dirigé, le cas échéant, par le même Administrateur.

L'un des effets majeurs du Protocole de 2003 sera que, dans presque tous les cas, il sera possible dès le début d'acquitter les demandes des États Parties au Protocole à hauteur de 100% du montant des dommages convenu entre le Fonds et la victime. Il ne sera donc pas nécessaire de procéder à des paiements au prorata au cours des premières phases du sinistre.

À sa session de mai 2004, l'Assemblée du Fonds de 1992 a examiné certaines propositions émises par l'Administrateur concernant la mise en place du Fonds complémentaire. L'Assemblée a formulé un certain nombre de recommandations à l'attention de l'Assemblée du Fonds complémentaire au sujet de la structure et du fonctionnement du Fonds complémentaire, selon lesquelles notamment le Fonds complémentaire aurait son siège à Londres et le Fonds de 1992 ainsi que le Fonds complémentaire seraient administrés par un Secrétariat commun dirigé par un seul Administrateur.

Des décisions sur ces questions seront prises par l'Assemblée du Fonds complémentaire lors de sa première session.

11 RÈGLEMENT DES DEMANDES D'INDEMNISATION

11.1 Renseignements d'ordre général

Les Assemblées du Fonds de 1971 et du Fonds de 1992 ont conféré à l'Administrateur le pouvoir général de conclure le règlement des demandes d'indemnisation et de verser les indemnités convenues dans les cas où il apparaît probable que le montant total des indemnités à verser par le Fonds concerné ne dépassera pas 2,5 millions de DTS (£2 millions ou US\$3,9 millions). Pour les sinistres donnant lieu à des demandes d'un montant plus élevé, l'Administrateur doit, en principe, faire approuver le règlement par l'organe directeur du Fonds concerné (Conseil d'administration du Fonds de 1971 ou Comité exécutif du Fonds de 1992). Toutefois, les organes directeurs confèrent normalement à l'Administrateur le pouvoir très étendu de conclure le règlement des demandes d'indemnisation en l'habilitant à conclure des accords engageant le Fonds concerné pour toutes les demandes nées d'un sinistre particulier, sauf lorsqu'une demande donne lieu à une question de principe qui n'aurait jamais été tranchée par les organes directeurs. L'Administrateur est habilité, dans certaines circonstances et dans certaines limites, à effectuer des paiements provisoires avant le règlement d'une demande, lorsqu'il est nécessaire d'atténuer les trop grandes difficultés financières que peuvent connaître les victimes des sinistres de pollution. Ces procédures ont pour objet de diligenter l'indemnisation.

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

11.2 Recevabilité des demandes d'indemnisation

Les FIPOL ne peuvent indemniser un demandeur que dans la mesure où la demande de ce dernier est accompagnée de pièces justificatives et répond aux critères de recevabilité énoncés dans la Convention portant création du Fonds applicable. À cet effet, 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 et il faut qu'il y ait un lien de causalité entre la dépense engagée ou le préjudice subi et la contamination. Toute dépense engagée doit l'avoir été à des fins raisonnables.

Les FIPOL ont acquis une grande expérience en matière de recevabilité des demandes d'indemnisation. Dans le cadre du règlement des demandes, ils ont mis au point un certain nombre de principes relatifs au sens de la définition du 'dommage par pollution', c'est-à-dire un 'dommage causé par une contamination'. En 1994, un Groupe de travail créé par le Fonds de 1971 avait élaboré et codifié les critères de recevabilité des demandes relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, de la Convention de 1971 portant création du Fonds et des Protocoles de 1992 y afférents. 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 estimé qu'il était indispensable d'adopter une interprétation uniforme de la définition du 'dommage par pollution' si l'on voulait que le régime d'indemnisation mis en place par les Conventions puisse fonctionner. La position des FIPOL sur ce point s'applique non seulement aux questions de principe concernant la recevabilité mais aussi, lorsque les demandes ne donnent lieu à aucune question de principe, à l'évaluation du préjudice ou dommage effectivement subi. À sa session de mai 2003, le Conseil d'administration, agissant pour le compte de l'Assemblée, a adopté une résolution relative à l'interprétation et à l'application de la Convention de 1992 sur la

responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (Résolution n°8 du Fonds de 1992). La résolution rappelle qu'il est important, si l'on veut que le régime établi par les Conventions de 1992 fonctionne correctement et équitablement, que ces Conventions soient mises en œuvre et appliquées de manière uniforme dans tous les États qui en sont parties, et que les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures reçoivent un traitement identique dans tous ces États. La résolution souligne également qu'il est essentiel que les tribunaux des États accordent l'intérêt qu'il convient aux décisions des organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 concernant l'interprétation et l'application des Conventions de 1992.

Les Fonds examinent chaque demande sur le fond, compte tenu des circonstances de l'espèce. S'il est vrai que des critères de recevabilité ont bien été adoptés, une certaine souplesse reste néanmoins de mise, ce qui permet aux Fonds de tenir compte d'éventuelles situations nouvelles et de nouveaux types de demande. D'une manière générale, la démarche des Fonds est pragmatique, ce qui facilite les accords de règlement 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 demandes. La version la plus récente a été publiée en novembre 2002. Le Manuel des demandes d'indemnisation est disponible sur le site web des Fonds: www.iopcfund.org.

Une version révisée du Manuel des demandes d'indemnisation a été adoptée par l'Assemblée du Fonds de 1992 et paraîtra au printemps 2005. Pour l'essentiel elle s'inspire très largement de la précédente version et ne modifie pas la politique du Fonds de 1992 pour ce qui est du traitement des demandes d'indemnisation ou de leur recevabilité. Le texte révisé se distingue principalement de l'ancienne version en ce qu'il consacre une section spécifique à chacun des grands types de demandes d'indemnisation prévues par les Conventions au titre des coûts engagés pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde, des dommages aux biens, des préjudices économiques subis par les secteurs de la pêche, de la mariculture et de la

transformation du poisson, des pertes économiques enregistrées par le secteur du tourisme, des dommages à l'environnement et des études de suivi écologique. Cette présentation permet d'illustrer par des exemples spécifiques les critères de recevabilité applicables dans le cadre des différents types de demandes d'indemnisation et de dresser la liste des diverses sortes de pièces justificatives à fournir dans chaque cas.

11.3 Sinistres dont le Fonds de 1971 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1971 entre 1978 et 2004

Entre la date de sa création en octobre 1978 et le 31 décembre 2004, le Fonds de 1971 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 100 événements. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1971 s'élève à ce jour à £329 millions (US\$631 millions).

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

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

Le Fonds de 1971 a effectué des versements de plus de £2 millions à titre d'indemnisation ou de prise en charge financière à la suite des sinistres énumérés dans la liste page 44.

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

Sinistres non encore réglés par le Fonds de 1971

Au 31 décembre 2004, des demandes d'indemnisation de tiers demeuraient en suspens pour cinq sinistres intéressant le Fonds de 1971, survenus avant le 24 mai 2002, date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur. La situation à l'égard de deux sinistres majeurs est résumée ci-dessous.

Au sujet du sinistre du *Nissos Amorgos* (Venezuela, 1997), des demandes ont été approuvées à ce jour pour un montant de US\$24,4 millions. Des demandes correspondant à des montants importants ont fait l'objet de poursuites devant les tribunaux vénézuéliens.

Pour ce qui est du sinistre du *Pontoon 300* (Émirats arabes unis, 1998), des demandes d'un montant total de £28,2 millions, dont une demande de £21,9 millions au titre de dommages à l'environnement, font l'objet de procédures judiciaires. Le Fonds de 1971 a versé £817 000, soit 75% des montants approuvés des demandes ayant fait l'objet d'accords de règlement.

11.4 Sinistres dont le Fonds de 1992 a eu à connaître

Règlement des demandes d'indemnisation par le Fonds de 1992 entre 1996 et 2004

Depuis sa création en mai 1996, le Fonds de 1992 est intervenu dans le règlement de demandes d'indemnisation au titre de 28 sinistres, ou pourrait le faire à l'avenir. Le total des indemnités versées par le Fonds de 1992 s'élève à £159 millions (US\$305 millions).

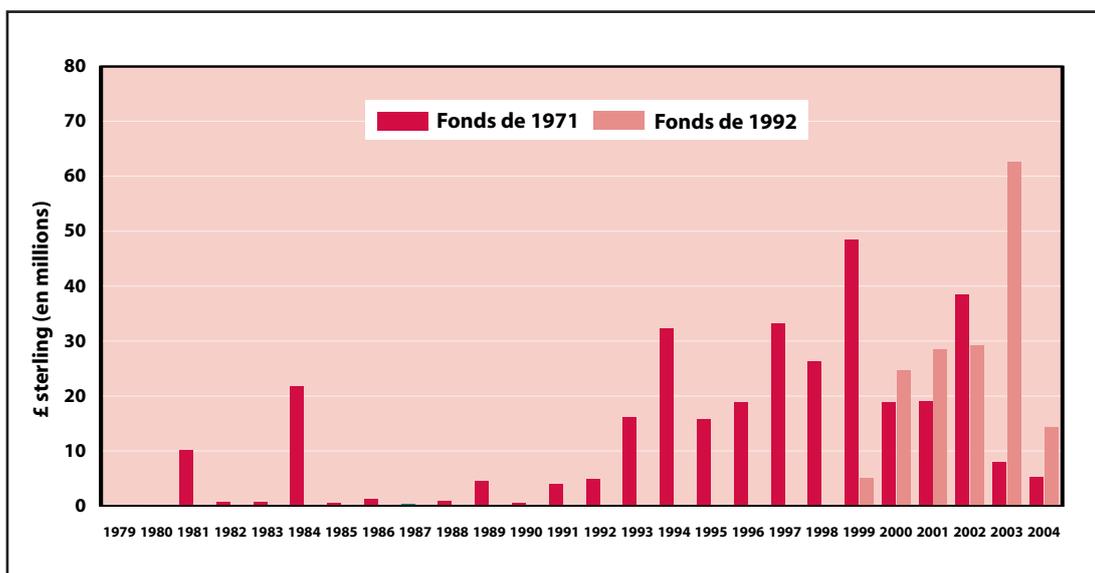
Le Fonds de 1992 a versé plus de £2 millions pour indemnisation ou prise en charge financière au titre des sinistres répertoriés ci-dessous:

Navire	Lieu du sinistre	Année	Paiements effectués par le Fonds de 1992
<i>Nakhodka⁴</i>	Japon	1997	£61,1 millions
<i>Erika</i>	France	1999	£56,2 millions
<i>Prestige</i>	Espagne	2002	£40 millions

² En outre, le Fonds de 1992 a versé £61,1 millions d'indemnités au titre du sinistre du *Nakhodka*.

³ Certaines demandes d'indemnisation de tiers sont en suspens.

⁴ Comme cela est indiqué plus haut, le Fonds de 1971 a versé par ailleurs £49,6 millions pour indemnisation au titre du sinistre du *Nakhodka*.



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

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

Au 31 décembre 2004, on comptait 11 sinistres survenus avant 2004 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 étant ceux de l'*Erika* (France, 1999) et du *Prestige* (Espagne, 2002). Ces deux sinistres ont fait naître des demandes d'indemnisation qui dépassent largement le montant maximum disponible en vertu des Conventions de 1992.

Le Gouvernement français et la compagnie pétrolière française TotalFinaElf SA se sont engagés à ne faire valoir leurs demandes d'indemnisation au titre de l'*Erika* que si et pour autant que les autres demandeurs auront été intégralement indemnisés. Des indemnités d'un montant total de £64,4 millions ont été versées au titre de 5 574 demandes nées de ce sinistre.

Des demandes d'indemnisation concernant le sinistre du *Prestige* ont été déposées en Espagne

pour des montants très élevés et, en France, pour des montants importants. Les autorités portugaises ont également présenté des demandes. Des indemnités s'élevant à £40 millions ont été payées au Gouvernement espagnol. D'autres indemnités pour un montant de £123 000 ont été versées à des demandeurs privés en Espagne et en France.

Sinistres survenus en 2004 relevant du Fonds de 1992

En 2004, le Fonds de 1992 est intervenu dans le cadre d'un nouveau sinistre qui pourrait donner lieu à des demandes d'indemnisation à l'encontre du Fonds de 1992 en République de Corée. Le Fonds de 1992 s'est aussi occupé d'un sinistre survenu à Bahreïn en mars 2003, dans lequel l'identité du navire à l'origine du déversement d'hydrocarbures n'a pas encore été établie. Malgré leur gravité pour les personnes touchées par les déversements, ces sinistres n'ont pas entraîné de dommages par pollution très étendus.

12 SINISTRES DONT LE FONDS DE 1971 ET LE FONDS DE 1992 SE SONT OCCUPÉS EN 2004

Le Rapport donne dans cette section des renseignements sur les sinistres dont le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 se sont occupés en 2004, retraçant l'évolution des différentes affaires au cours de l'année 2004 et indiquant la position adoptée par les organes directeurs à l'égard des demandes d'indemnisation. Il ne s'agit pas de rapporter intégralement les débats des organes directeurs. Ces débats sont repris dans les comptes rendus des décisions des réunions des organes directeurs; ces comptes rendus sont disponibles sur le site internet des FIPOL (www.iopcfund.org).

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 2004, sauf dans le cas des demandes d'indemnisation acquittées par le Fonds de 1971 ou le Fonds de 1992, pour lesquelles les conversions ont été faites selon le taux de change applicable à la date de l'achat des devises.

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



Prestige: le nettoyage manuel des plages limite au minimum les coûts d'élimination des déchets

13 SINISTRES RELEVANT DU FONDS DE 1971

13.1 VISTABELLA

(Caraiïbes, 7 mars 1991)

Le sinistre

Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à la Trinité-et-Tobago, 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 demeurée dans la barge.

Le *Vistabella* n'était couvert par aucun Club P&I; il avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurances de la Trinité, mais cette dernière a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire était estimé à FF2 354 000 ou €359 000 (£254 000). Aucun fonds de limitation n'a été constitué. Le propriétaire du navire ne devait vraisemblablement pas être 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.

Demandes d'indemnisation

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

Procédures judiciaires

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

Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit

d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'engager une action directement contre l'assureur de ce dernier, et a accordé au Fonds le droit de recouvrer la totalité du montant qu'il avait versé pour les dommages causés sur les territoires français. L'assureur a interjeté appel de cette décision.

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

Le Fonds de 1971 examine actuellement les mesures à prendre pour mettre le jugement à exécution.

13.2 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

Toutes les demandes, à l'exception de l'une d'entre elles, ont fait l'objet d'un accord de règlement; le montant total des indemnités versées s'élevait à £51,9 millions environ, dont le Fonds de 1971 a payé £45,7 millions et l'assureur du propriétaire du

navire, Assuranceföreningen Skuld (Skuld Club), £6,2 millions.

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

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

Le tribunal de première instance a rendu sa décision en juillet 2001. Après audition des témoins, il a décidé que les représentants du demandeur avaient sciemment fourni des copies de fausses lettres à l'appui de la demande d'indemnisation de Shetland Sea Farms. Le tribunal a soutenu que ces documents avaient été présentés dans l'intention de 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.

Le tribunal a ensuite examiné la question de savoir si, à cause de cela, il convenait de rejeter la demande sans autre forme de procès. Le tribunal a reconnu qu'il avait en effet 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 toutefois décidé que, comme la société Shetland Sea Farms n'allait plus fonder sa demande sur de fausses lettres, il faudrait lui donner la possibilité de présenter une nouvelle argumentation ne reposant pas sur ce moyen, et que le refus d'une version révisée de la demande constituerait une sanction excessive.

Le tribunal a décidé qu'il convenait de poursuivre l'affaire dans le cadre d'une audience limitée à la question de savoir si Shetland Sea Farms était en mesure de prouver qu'un contrat avait été conclu

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

Le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette partie de la décision du tribunal au motif que la revendication d'une perte de profits reposait sur le nombre et le coût des smolts tels qu'indiqués dans la réclamation fondée sur les prétendus contrats dont il avait été déterminé qu'ils étaient faux. Le recours sera introduit en janvier 2005.

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

13.3 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 Yeosu, sur la côte sud de la République de Corée, laissant s'échapper une quantité de fuel-oil lourd estimée à 1 280 tonnes.

Demandes d'indemnisation

Des demandes au titre du coût des opérations de nettoyage ont été réglées à hauteur de Won 5 602 millions (£4,3 millions) et la plus grande partie des demandes présentées par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture ont été réglées à hauteur de Won 8 500 millions (£6,5 millions).

Poursuites judiciaires

L'association de pêcheurs de Yeosu et environ 900 de ses membres ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1971 en mai 1996, pour un montant total de Won 18 803 millions (£14,4 millions). D'après les experts du Fonds de 1971, les demandes étaient exagérées et insuffisamment étayées. Le Fonds de 1971 a rejeté plusieurs demandes formées par des propriétaires d'embarcations de pêche, du fait que ceux-ci ne possédaient pas d'autorisation de pêche valide au moment du sinistre. Le Fonds a soutenu que les recettes provenant de pêcheurs dont les embarcations n'étaient pas immatriculées et qui n'étaient pas munis d'un permis de pêche étaient illicites et que les demandes au titre des activités de ces pêcheurs étaient irrecevables.

Le tribunal de première instance a prononcé un jugement en janvier 1999 concluant que les demandeurs, y compris ceux qui n'étaient pas immatriculés et n'avaient pas de permis, avaient subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures mais il a rejeté le calcul du manque à gagner effectué par les demandeurs en raison de l'absence d'information, du caractère peu fiable des éléments de preuve fournis, 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 ainsi que du préjudice moral. Le montant total accordé par le tribunal se chiffrait à Won 1 571 millions (£740 000).

Le Fonds de 1971 a fait appel de la décision d'attribuer des indemnités aux pêcheurs sans permis, et au titre du préjudice moral au lieu du préjudice économique seulement. La cour d'appel a renversé le jugement du tribunal de première instance. Examinant la question de savoir si les demandes au titre du préjudice moral étaient recevables, elle a estimé qu'il ne devrait pas y avoir de différence concernant l'application des Conventions de 1969 et de 1971 entre les États contractants et que la loi coréenne de garantie contre la pollution par les hydrocarbures (loi d'application des Conventions) ne devrait prévoir que les pertes au titre du préjudice économique et des dommages aux biens. Pour ce qui est des demandes relatives aux activités de pêche effectuées par des pêcheurs dont les embarcations n'étaient pas immatriculées et qui n'avaient pas de permis, la cour d'appel s'est également reportée à la position spécifique du Fonds de 1971 et a soutenu qu'une

interprétation restrictive de la notion de 'dommage par pollution' serait plus proche des normes internationales. Elle a donc décidé que les recettes des demandeurs travaillant sans permis ou qui n'étaient pas immatriculés en application de la législation coréenne sur la pêche, devraient être considérées illicites et ne pouvaient donc pas figurer dans le calcul des indemnités. La cour d'appel a soutenu la décision du tribunal de première instance relative au manque à gagner dû à une interruption des activités en raison du nettoyage des zones de pêche autorisées et des exploitations piscicoles, et elle a ordonné au Fonds de payer une somme de Won 143 millions (£67 000).

Comme la position du Fonds sur les questions de principe avait été acceptée, le Fonds n'a pas fait appel de la décision de la cour d'appel. Les membres de l'association de pêcheurs n'ont pas fait appel de la décision à titre individuel mais 36 associations villageoises de pêcheurs ont fait appel auprès de la Cour suprême, demandant réparation pour Won 2 756 millions (£1,3 million).

En avril 2004, la Cour suprême a rendu son jugement en rejetant l'appel. Elle a estimé qu'en droit coréen, les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures visés par la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds devaient être interprétés comme comprenant le préjudice moral mais qu'en l'espèce, les demandes ne pouvaient être acceptées au motif que les demandeurs n'étaient pas des particuliers mais une association de pêcheurs.

En septembre 2004, le Fonds a réglé avec l'assureur du propriétaire du navire toutes les questions restant en suspens en ce qui concernait les indemnités que cet assureur avait versées en sus du montant de limitation applicable au *Keumdong N°5*, la prise en charge financière et la répartition des frais communs.

13.4 ILIAD

(Grèce, 9 octobre 1993)

Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce) et quelque 300 tonnes de brut léger syrien se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et 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 1 497 millions ou €4,4 millions (£3,1 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 ou €9 millions (£6,4 millions), plus un montant de Dr 378 millions ou €1,1 million (£780 000) au titre du préjudice moral.

En mars 1994, le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Bien que le rapport du liquidateur ait été soumis au tribunal, il n'a pas encore été mis à la disposition du Fonds.

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 ou €3 millions (£2,1 millions) 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.

13.5 YEO MYUNG

(République de Corée, 3 août 1995)

Le navire-citerne coréen *Yeo Myung* (138 tjb) a abordé un remorqueur qui tirait une barge de sable près de l'île de Geoje (République de Corée), déversant environ 40 tonnes de fuel-oil lourd.

Des demandes d'indemnisation au titre des frais de nettoyage et des pertes subies dans les secteurs de la pêche et du tourisme ont été approuvées pour un montant total de Won 1 553 millions (£990 000).

La seule demande en suspens, qui se chiffrait à Won 335 millions (£175 000), est frappée de

prescription étant donné que le demandeur n'a pas engagé d'action en justice contre le Fonds de 1971 dans les six ans à compter de la date du sinistre.

En mars 2002, le Fonds de 1971 a demandé au tribunal chargé de la procédure en limitation d'émettre une décision d'évaluation pour permettre la répartition du fonds de limitation. L'on espère que le tribunal rendra, au début de 2005, une décision d'évaluation fondée sur le calcul des demandes effectué par le Fonds. Les avocats du Fonds en Corée ont précisé que le délai de prescription de six ans ayant expiré, le Fonds de 1971 ne sera pas tenu de verser d'autres indemnités en Corée.

Bien que la procédure de limitation n'ait pas encore été menée à son terme, le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire ont réglé toutes les questions en suspens concernant les indemnités que l'assureur avait versées en sus du montant de limitation applicable au *Yeo Myung*, la prise en charge financière et la répartition des frais communs.

13.6 YUIL N°1

(République de Corée, 21 septembre 1995)

Le caboteur-citerne coréen *Yuil N°1* (1 591 tjb) s'est échoué sur une île au large de Busan (République de Corée). Il a été renfloué mais, alors qu'il était remorqué vers le port de Busan, il a sombré par 70 mètres de fond. L'échouement et le naufrage du navire ont entraîné le déversement de quelque 2 000 tonnes d'hydrocarbures. Environ 670 tonnes d'hydrocarbures restées à bord de l'épave ont été récupérées ultérieurement.

Toutes les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, y compris l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, ont été approuvées pour un montant total de Won 19 218 millions (£11,4 millions). Toutes les demandes présentées dans le secteur de la pêche ont été approuvées pour un total de Won 7 960 millions (£4,7 millions).

Le Fonds de 1971 et l'assureur du propriétaire du navire ont acquis par voie de subrogation la totalité des demandes déposées dans le cadre de la procédure en limitation. Cependant, le fonds de limitation n'a pas été constitué.

À sa session d'octobre 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé d'autoriser l'Administrateur à convenir avec l'assureur du propriétaire du navire d'un taux de change entre le DTS et le Won coréen qui permettrait de fixer le montant du fonds de limitation applicable au *Yuil N°1*. Toutefois, il s'est révélé par la suite que le montant de limitation avait été fixé par le tribunal chargé de la procédure de limitation à Won 351 924 060 (£177 000).

En septembre 2004, le Fonds a réglé avec l'assureur du propriétaire du navire toutes les questions en suspens concernant les indemnités que l'assureur avait versées en sus du montant de limitation applicable au *Yuil N°1*, la prise en charge financière et la répartition des frais communs.

13.7 KRITI SEA

(Grèce, 9 août 1996)

Le sinistre

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.

En décembre 1996, le propriétaire du navire a constitué par le biais d'une garantie bancaire un fonds de limitation d'un montant de Dr 2 241 millions, soit €6,6 millions (£4,7 millions).

La plupart des demandes ont fait l'objet d'un accord de règlement mais quelques-unes font l'objet d'actions devant la Cour suprême de Grèce. Le montant total des demandes ayant fait l'objet d'un accord de règlement et des sommes réclamées devant la Cour suprême reste en deçà du niveau auquel le Fonds de 1971 serait appelé à verser des indemnités ou à effectuer une prise en charge financière. Toutefois, le Fonds étant un défendeur dans la procédure engagée devant la Cour suprême, ses avocats ont assisté aux audiences pour protéger la position du Fonds.

13.8 NISSOS AMORGOS

(Venezuela, 28 février 1997)

Le sinistre

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

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

Procédures pénales

Une procédure pénale a été engagée à l'encontre du capitaine. Dans sa défense devant le tribunal pénal, celui-ci a maintenu que les dommages étaient en très grande partie dus à une négligence imputable à 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 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 examiner 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’⁵. La décision de la cour d'appel semble laisser entendre que le jugement du tribunal pénal de Cabimas serait nul et non avenue.

Le 4 août 2004, la Cour suprême a décidé de renvoyer le dossier sur les procédures pénales contre le capitaine à la cour d'appel. Cette cour n'a pas encore rendu sa décision.

Les avocats vénézuéliens du Fonds de 1971 ont informé ce dernier que, selon le droit procédural vénézuélien, les procédures pénales contre le capitaine sont frappées de forclusion, étant donné qu'en droit vénézuélien, un jugement définitif aurait dû être rendu dans un délai de quatre ans et demi à compter de la date du délit.

Demandes d'indemnisation soumises aux tribunaux

La situation en ce qui concerne les demandes d'indemnisation importantes en instance devant les tribunaux vénézuéliens est présentée dans le tableau ci-dessous.

À sa session de juillet 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait confirmé la position du Fonds de 1971, selon laquelle les éléments des demandes d'indemnisation formées par la République du Venezuela ne concernaient pas des dommages dus à la pollution relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile ni de la Convention

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

Deux demandes soumises par l'Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (Institut chargé du contrôle et de la conservation du bassin du lac de Maracaibo, l'ICLAM), pour un montant de US\$36 000 (£19 000) chacune, ont fait l'objet d'un accord de règlement mais n'ont pas été retirées des tribunaux.

Deux demandes soumises, l'une par les anciens avocats de la République du Venezuela pour un montant de Bs440 millions (US\$171 000), et l'autre par des experts engagés par le syndicat des pêcheurs (FETRAPESCA) pour un montant de Bs100 millions (US\$39 000), ont été soumises à la Cour suprême contre des parties autres que le propriétaire du navire, son assureur (Assuranceforeningen Gard) et le Fonds de 1971.

Demandeur	Catégorie	Montant demandé (US\$)	État de la demande
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	En instance devant le tribunal pénal
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	En instance devant le tribunal civil
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	30 000 000	En instance devant le tribunal civil (aucune perte établie)
Total		US\$150 500 792 (£78,4 millions)	

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

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

Le tableau en bas de la page présente les demandes qui ont fait l'objet d'un accord de règlement à l'amiable.

Montant maximum d'indemnisation disponible

Immédiatement après le sinistre, le *Nissos Amorgos* a été saisi, conformément à une ordonnance rendue par le tribunal pénal de Cabimas. Le propriétaire du navire a offert au tribunal de Cabimas une garantie d'un montant de Bs3 473 millions (£680 000), correspondant au montant de limitation applicable au *Nissos Amorgos* aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le tribunal de Cabimas a ordonné de lever la saisie du navire le 27 juin 1997. Le tribunal a également disposé que le montant maximum payable en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, à savoir 60 millions de DTS, correspondait à Bs39 738 millions, soit US\$83 221 800 (£43,3 millions).

Niveau des paiements

Au vu de l'incertitude relative au montant total des demandes nées de ce sinistre, le Comité exécutif puis le Conseil d'administration ont décidé de limiter les paiements à 25% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur. En juillet 2003, le Conseil d'administration a décidé de relever le niveau des paiements du Fonds de 1971 de 40% à 65%, dans la mesure où les demandes présentées par la République du Venezuela se recoupaient. Le Conseil a déclaré que, dans l'hypothèse improbable où les tribunaux vénézuéliens accepteraient les

deux demandes soumises par la République, le Fonds de 1971 ne considérerait cependant que l'une d'entre elles. Le Conseil a relevé que si les deux demandes de la République du Venezuela étaient retirées ou s'il n'y était pas donné suite au détriment d'autres demandeurs, le Fonds de 1971 serait en mesure de relever le niveau des paiements en le portant à 100%.

À la session du Conseil de mai 2004, la délégation vénézuélienne a déclaré que la République du Venezuela avait proposé que les demandes qu'elle avait déposées soient examinées une fois que les victimes auraient été intégralement dédommagées de sorte que les demandes d'indemnisation en suspens contre le Fonds et celles qui avaient fait l'objet d'un accord de règlement donnent lieu à un dédommagement des victimes de manière à ce que la République soit indemnisée 'en dernière position' et en fonction du montant d'indemnisation disponible au Fonds. Le Conseil a noté que le vice-ministre des affaires étrangères avait déclaré, dans une lettre à l'Administrateur, que la République du Venezuela avait accepté que les demandes par elle formulées soient traitées une fois que le Fonds aurait totalement indemnisé les demandeurs déjà reconnus par lui et ceux qui seraient reconnus légalement par un tribunal en vertu d'un jugement définitif, dans les limites du montant maximum disponible fixé par les Conventions.

L'Administrateur a déclaré qu'à son avis, compte tenu de l'interdépendance existant entre la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds, et conformément à une pratique de longue date au sein des Fonds de 1971 et 1992, l'expression 'rester en dernière position' signifiait que le gouvernement

Demandeur	Catégorie	Montant du règlement (Bs)	Montant du règlement (US\$)
Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Nettoyage		8 364 223
ICLAM	Mesures de sauvegarde	15 268 867	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		16 033 389
Autres demandes ⁶	Dommages aux biens et manque à gagner	289 000 000	
Total		Bs304 268 867 (£85 000)	US\$24 397 612 (£13,6 millions)

⁶ Intégralement honorées par l'assureur du propriétaire du navire, à l'exception de la demande présentée par *Corpozulia*, l'office du tourisme de l'État vénézuélien de *Zulia*.

en cause s'engageait à ne pas maintenir ses demandes d'indemnisation ni à demander qu'elles soient honorées en vertu de ces Conventions, ou des textes de sa législation nationale mettant en œuvre lesdites conventions, tant que toutes les autres demandes recevables n'auraient pas été intégralement payées à hauteur du montant, soit fixé par voie extrajudiciaire, soit arrêté par un tribunal compétent dans le cadre d'un jugement définitif ou jusqu'à ce que le Fonds accepte que toutes ces demandes soient intégralement payées.

Le Conseil a chargé l'Administrateur d'obtenir de la République du Venezuela les assurances nécessaires garantissant que l'interprétation que celle-ci donnait de l'expression 'rester en dernière position' correspondait à celle de l'Administrateur et a autorisé ce dernier à relever le niveau des paiements à 100% des demandes établies, lorsqu'il aurait reçu les assurances voulues.

En juin 2004, l'Administrateur a écrit à la République du Venezuela pour demander si le Venezuela, en s'engageant à rester en dernière position, était également d'accord avec son interprétation du concept 'en dernière position' énoncé ci-dessus. Une lettre du ministère des affaires étrangères du Venezuela, reçue le 13 août 2004, contenait, de l'avis de l'Administrateur, les assurances nécessaires garantissant que la République était d'accord avec sa propre interprétation de ce concept. De ce fait, l'Administrateur a décidé de relever le niveau des paiements à 100%.

En août 2004, un paiement de US\$5,6 millions (£3,1 millions) a été effectué aux pêcheurs et aux entreprises de transformation de crevettes du lac de Maracaibo. Grâce à ce versement, ces demandeurs ont perçu le montant total de leurs indemnités.

En novembre et décembre 2004, le Fonds de 1971 a versé US\$2,9 millions (£1,6 million) à PDVSA et Bs2 millions (£400) à Corpozulia, représentant le solde des montants approuvés.

Des lettres ont été adressées au demandeur restant (I'CLAM) dont les demandes avaient fait l'objet d'un accord de règlement, pour lui proposer un paiement supplémentaire.

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

En mai 2004, le Conseil d'administration s'est penché sur la question de savoir si le Fonds

de 1971 devait entreprendre une action récursoire contre l'Instituto Nacional de Canalizaciones (INC), l'organisme chargé de l'entretien du chenal de navigation du lac de Maracaibo.

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

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

Le Conseil d'administration a décidé que le Fonds de 1971 devrait remettre à plus tard la décision d'entreprendre ou non une action récursoire contre l'INC.

13.9 EVOIKOS

(Singapour, 15 octobre 1997)

Le sinistre

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

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

Demandes d'indemnisation

Le propriétaire du navire a approuvé les demandes d'indemnisation présentées en Malaisie et à Singapour.

Toutes les demandes d'indemnisation recevables soumises en Malaisie, à Singapour et en Indonésie, ont fait l'objet d'un accord de règlement par le propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 n'a pas connaissance de demandes en souffrance.

Dans le cadre de la procédure en limitation intentée par le propriétaire du navire à Singapour, le tribunal a établi à 8 846 942 DTS (£7,1 millions) le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Le total des indemnités versées par le propriétaire du navire n'a pas dépassé le montant de limitation applicable à l'*Evoikos* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et le Fonds de 1971 n'a pas été tenu d'effectuer des paiements au titre de l'indemnisation ou de la prise en charge financière.

Procédures juridiques

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

13.10 PONTOON 300

(Émirats arabes unis, 7 janvier 1998)

Le sinistre

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

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

Demandes d'indemnisation

Demandes approuvées

Des demandes d'un montant de Dh 7,4 millions (£1,1 million) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été approuvées à hauteur de Dh 6,3 millions (£958 000). Le Fonds de 1971 a versé au total une somme de Dh 4,8 millions (£817 000), correspondant à 75% des montants de règlement.

Demandes en attente

Les autorités municipales d'Umm al Quwain ont présenté contre le Fonds de 1971 des demandes pour un montant de Dh 199 millions (£28,2 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 (voir le tableau page 59). Il n'a été fourni que peu de pièces justificatives - voire aucune - à l'appui de ces demandes, et les montants concernés semblaient être fondés sur des estimations. La principale demande soumise par la municipalité au titre des dommages causés à l'environnement avait trait à des pertes alléguées de stocks de poisson et autres ressources marines, dont des mangroves, et paraissait être basée sur des modèles théoriques.

Le Fonds de 1971 a informé les autorités municipales d'Umm al Quwain que les demandes

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

Actions en justice

En septembre 2000, la municipalité d'Umm al Quwain avait 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'était pas intervenu en tant que défendeur dans la procédure et n'avait pas été officiellement notifié de cette action. Toutefois, les demandeurs avaient demandé au tribunal de notifier le Fonds par voie diplomatique conformément à l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et par l'intermédiaire du Ministère de la justice en vertu du Code de procédure civile des Émirats arabes unis.

Les demandes formées contre le Fonds de 1971 ont été frappées de prescription le 8 janvier 2001 ou autour de cette date; la municipalité d'Umm al Quwain n'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. Dans la procédure, le Fonds de 1971 a donc soutenu que les demandes présentées

par cette dernière étaient forclores. En décembre 2000, le Ministère de l'agriculture et des pêches d'Umm al Quwain s'était associé à l'action de la Municipalité d'Umm al Quwain en tant que co-demandeur pour un montant de Dh 6,4 millions (£901 000), correspondant à la demande présentée par le Centre de recherche sur les ressources marines comprise dans la demande émanant de ladite municipalité. Cependant, le Ministère de l'agriculture et des pêches s'est également associé à l'action du Fonds de 1971 en tant que co-défendeur. Cette action n'a pas été notifiée au Fonds de 1971 mais le Conseil d'administration a décidé que cette demande n'était pas frappée de prescription puisque le Fonds de 1971 était intervenu comme défendeur dans cette action avant que le délai de trois ans n'arrive à expiration.

En décembre 2001, le tribunal d'Umm al Quwain a rendu un jugement préliminaire dans lequel il décidait de renvoyer la question devant un groupe d'experts expérimentés en matière de pollution par les hydrocarbures et d'environnement, qui seraient nommés par le Ministère de la justice des Émirats arabes unis. Le tribunal a décidé en outre de réunir toutes les argumentations relatives aux questions de compétence et de prescription et de les examiner de nouveau après soumission du rapport des experts.

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

Demande d'indemnisation	Montant demandé (en Dh)	Montant évalué (en Dh)
Pêche		
- Manque à gagner	10 008 840	1 137 048
- Dommages aux biens	306 593	123 429
Tourisme	765 389	122 570
Dommages aux biens	7 000 000	0
Centre de recherche sur les ressources marines	6 352 660	335 000
Dommages à l'environnement		
- Organismes marins	130 294 415	0
- Mangroves	24 280 000	1 500 000
Opérations de nettoyage	19 744 600	0
Total	Dh 198 752 497 (£28,2 millions)	Dh 3 218 047 (£456 000)

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

La municipalité d'Umm al Quwain et le Ministère de l'agriculture et des pêches ont indiqué que le montant évalué par les experts au titre des préjudices subis n'était pas acceptable et demandé que le tribunal renvoie la question à ces derniers en les invitant à réévaluer les demandes d'indemnisation à la lumière de leurs observations.

Le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* a soumis des conclusions dans lesquelles il affirmait que les experts n'avaient pas évalué les demandes d'indemnisation de façon objective. Il a fait valoir que le rapport avait été publié en violation du droit et de la jurisprudence du pays et qu'il contenait des contradictions concernant les faits et les conclusions. Il a également fait valoir que ce rapport était erroné et incomplet et a invité le tribunal à l'ignorer dans sa totalité.

En octobre 2003, le tribunal a décidé de renvoyer l'affaire aux experts pour qu'ils répondent aux objections formulées par les différentes parties.

Le Fonds a tenu plusieurs réunions avec les experts et les autres parties aux fins de parvenir à un accord sur le montant des préjudices subis, sans préjuger de la question de la prescription s'agissant des demandes d'indemnisation déposées par la municipalité d'Umm al Quwain. Ces réunions ont abouti à la conclusion d'un accord de principe concernant la demande présentée par le Ministère de l'agriculture et des pêches au sujet du Centre de recherche sur les ressources marines pour un montant de Dh 1,6 million (£227 000). Comme cette demande n'est pas frappée de prescription, elle devrait faire l'objet d'un règlement dans un proche avenir. Pour ce qui est des demandes de la municipalité, aucun accord n'est intervenu sur le montant. À l'audience tenue en octobre 2004, le tribunal d'Umm al Quwain a invité ses experts à présenter leurs conclusions concernant les objections soulevées par les différentes parties. À cette même audience, le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* a

adressé une requête au tribunal pour s'associer à trois autres défendeurs dans la procédure. Les avocats de la municipalité ont fait savoir qu'ils s'opposaient à cette requête tandis que les avocats du Fonds attendaient, pour faire connaître la position du Fonds, d'avoir examiné les pièces présentées au tribunal à l'appui de cette demande.

À l'audience tenue en décembre 2004, le propriétaire du remorqueur *Falcon 1* a déposé un mémoire visant à modifier les conclusions des experts du tribunal. La prochaine audience est prévue en février 2005.

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 (£48 millions).

En avril 1998, le Comité exécutif avait décidé qu'étant donné l'incertitude relative au montant total des demandes d'indemnisation, les paiements du Fonds de 1971 seraient limités à 75% des pertes ou dommages effectivement subis par chaque demandeur. En l'absence d'indication sur le montant total des indemnités qui seraient octroyées par les tribunaux dans le cadre des actions intentées dans les Émirats arabes unis, le Conseil d'administration a donc décidé à diverses sessions et, dernièrement, à la session d'octobre 2004, 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 présumé de la cargaison, ainsi que le directeur général du propriétaire du remorqueur et celui du propriétaire présumé de la cargaison, étaient coupables de mauvaise utilisation de la barge *Pontoon 300*, laquelle n'était pas en état de naviguer et était donc en infraction par rapport à la législation en vigueur dans les Émirats arabes unis, et d'avoir causé des torts à des personnes et à l'environnement pour avoir utilisé une barge qui n'était pas en état de naviguer. Le capitaine du remorqueur *Falcon 1*, le propriétaire du remorqueur et son directeur général ont fait appel du jugement, contrairement au propriétaire 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, qu'elle a chargés de lui fournir un rapport sur la cause du sinistre. Ce rapport concluait ce qui suit:

- le remorqueur et la barge n'étaient ni l'un ni l'autre en état de naviguer;
- la barge n'était pas équipée pour le transport de produits pétroliers;
- la tempête à laquelle le remorqueur et la barge ont eu à faire face représentait un risque grave pour la sécurité maritime, risque qu'il aurait été possible d'éviter si l'équipage avait appliqué des principes maritimes solides; et
- le capitaine du remorqueur était responsable du naufrage de la barge et de la pollution qui en est résultée.

En mai 2004, la cour d'appel a réouvert la procédure à la requête du capitaine du remorqueur *Falcon 1*.

Action en recours contre le propriétaire du remorqueur *Falcon 1*

En janvier 2000, le Fonds de 1971 a engagé une action en recours à l'encontre du propriétaire du remorqueur *Falcon 1*, soutenant que, puisque le naufrage du *Pontoon 300* était imputable au fait que la barge n'était pas en état de naviguer et à la négligence du capitaine et du propriétaire du *Falcon 1* au cours du remorquage, le propriétaire du remorqueur était responsable du dommage qui s'en était suivi. Le Fonds a réclamé Dh 4,5 millions (£638 000), correspondant à la majeure partie des indemnités qu'il avait versées au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

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 il a ordonné au propriétaire de la cargaison se trouvant à bord du *Pontoon 300* de verser au Fonds une somme de Dh 4,5 millions (£638 000).

Les demandes formées contre le 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. Lors d'une audience tenue en novembre 2001, le Fonds a porté les montants demandés à Dh 4,7 millions (£677 000) de façon à prendre en compte les sommes effectivement versées par le Fonds.

En février 2002, la cour d'appel de Doubaï a confirmé le jugement prononcé par le tribunal de première instance contre les mêmes parties, mais a modifié le jugement en portant à Dh 4,7 millions (£677 000) le montant exigible du propriétaire de la cargaison à bord du *Pontoon 300*, compte tenu de la demande révisée du Fonds.

Le Fonds de 1971 a fait appel auprès de la Cour de cassation de Doubaï du jugement de la cour d'appel au motif qu'en vertu du droit maritime en vigueur dans les Émirats arabes unis, même si le propriétaire de la cargaison avait affrété le remorqueur, l'administration de celui-ci demeurerait sous l'autorité du propriétaire du remorqueur, sauf indication contraire dans la charte-partie. Le Fonds a également fait valoir qu'une photocopie de la charte-partie présentée par le propriétaire du remorqueur n'était pas une preuve suffisante d'un prétendu accord d'affrètement entre le propriétaire du remorqueur et le propriétaire de la cargaison.

Dans ses argumentations auprès de la cour de cassation, le propriétaire du remorqueur a soutenu que l'original de la charte-partie était présenté dans le cadre de la procédure pénale et qu'il pouvait donc seulement soumettre une photocopie de la charte-partie dans le contexte de l'action récursoire. Le propriétaire du remorqueur a soutenu en outre que puisque le tribunal pénal avait accepté la validité de l'original de la charte-partie, celle-ci ne pouvait qu'être valide aux fins de l'action récursoire.

En octobre 2002, la Cour de cassation a entendu l'appel du Fonds et renvoyé la question à la cour d'appel de Doubaï en lui demandant de la réexaminer. Les deux parties ont présenté de nouvelles argumentations en décembre 2002.

En avril 2004, la cour d'appel a rendu un jugement favorable au Fonds de 1971 dans lequel elle déclare que l'affrèteur et le propriétaire du *Falcon 1* sont tenus solidairement de payer au Fonds la somme de Dh 3,5 millions (£496 000). Dans le jugement, la cour a estimé, notamment, que:

- le capitaine du remorqueur et son propriétaire étaient conjointement responsables des dommages résultant de ce sinistre,
- le *Pontoon 300* n'était pas en état de naviguer et que la question de la navigabilité du remorqueur n'avait pas besoin d'être établie, étant donné que le remorqueur et la barge formaient ensemble une seule et même unité flottante, et
- les dispositions relatives à la responsabilité dans la charte-partie n'avaient de validité qu'entre le propriétaire et l'affrèteur et ne s'appliquaient pas à de tierces parties.

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

13.11 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Le sinistre

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

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

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

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé en octobre 2000 que puisqu'au moment du sinistre de l'*Al Jaziah 1*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 et à celles de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités devaient être réparties entre le Fonds de 1971 et celui de 1992 à raison de 50% pour chacun des deux Fonds.

Demandes d'indemnisation

Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,4 million en différentes devises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Elles ont été approuvées et acquittées à raison de £1,1 million. Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ne seront pas tenus de verser d'autres indemnités.

Procédures pénales

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

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

Le capitaine a été condamné à une amende de Dh 5 000 (£750) pour avoir causé des dommages à l'environnement.

Action en recours

À leurs sessions d'octobre 2002, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont examiné la question de savoir s'il y avait lieu d'intenter une action en recours contre le propriétaire de l'*Al Jaziah 1*. Les avocats des Fonds dans les Émirats arabes unis avaient considéré que les conclusions du tribunal pénal relatives à la non navigabilité en mer du navire seraient convaincantes dans le cadre de toute action juridique civile intentée contre le propriétaire du

navire dans les Émirats arabes unis. L'Administrateur a souscrit au point de vue des avocats et a estimé également que le propriétaire du navire devait ou aurait dû savoir que le navire n'était pas en état de naviguer et que son naufrage était dû à la négligence ou la faute personnelle du propriétaire. Il a ajouté qu'en vertu de l'article V.2 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire n'était donc pas en droit de limiter sa responsabilité et que les Fonds devraient s'opposer à toute tentative de la part de celui-ci de limiter sa responsabilité.

Les avocats des Fonds ont estimé en outre que les Fonds pouvaient raisonnablement envisager d'obtenir un jugement favorable contre le propriétaire du navire et que ce dernier ne serait probablement pas autorisé à limiter sa responsabilité. Ils ont toutefois également fait savoir à l'Administrateur que les Fonds pourraient se heurter à des difficultés considérables pour mettre à exécution un jugement contre le défendeur et qu'en tout état de cause on ne savait pas si celui-ci disposerait d'avoirs suffisants qui permettraient aux Fonds de recouvrer des sommes substantielles.

Au cours des débats des organes directeurs, la plupart des délégations ont estimé que l'opportunité d'engager ou non une action en recours contre le propriétaire du navire posait une importante question de principe et que les FIPOL devraient contribuer à décourager l'exploitation de navires sous-normes et mettre en oeuvre le principe du 'pollueur-payeur'. En recommandant que les FIPOL engagent une action en recours, ces délégations ont reconnu que les chances de mettre à exécution un jugement favorable étaient limitées, mais il était néanmoins souhaitable, selon elles, que les Fonds prennent position. Toutefois, certaines délégations ont considéré que les Fonds devraient être réalistes et ne pas engager d'action en recours si le propriétaire du navire ne disposait d'aucun avoir.

Les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont décidé que les Fonds devraient engager une action en recours à l'encontre du propriétaire du navire. Il a été reconnu qu'en décidant d'engager une action en recours dans ce cas particulier, les Fonds s'écartaient de leur politique consistant à fonder leurs décisions en partie sur les perspectives de recouvrement en cas de jugement favorable.

En janvier 2003, les Fonds ont engagé une action en justice devant le tribunal de première instance d'Abou Dhabi contre la société à qui appartenait le navire et son unique propriétaire, demandant

que les défendeurs versent Dh 6,4 millions (£1,1 million) aux Fonds, montant devant être réparti de façon égale entre le Fonds de 1971 et celui de 1992.

En mai 2003, les défendeurs ont déposé des argumentations selon lesquelles les Fonds n'avaient pas soumis d'élément de preuve juridique recevable concernant le sinistre ou de détail sur les pertes prétendument subies par les parties, et la subrogation des droits des demandeurs n'avait pas été effectuée conformément au droit en vigueur dans les Émirats arabes unis. Les défendeurs ont soutenu également que les personnes ayant prétendument subi des pertes n'avaient pas exercé leur droit de demander réparation contre le propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile. Ils ont avancé qu'en vertu des articles 2, 4.1 et 5 des Conventions portant création des Fonds, ceux-ci n'étaient tenus d'indemniser les victimes des dommages par pollution que si ces personnes n'avaient pas été en mesure d'obtenir réparation auprès du propriétaire du navire en vertu des Conventions sur la responsabilité civile.

Les Fonds ont présenté en juin 2003 la défense d'après laquelle le propriétaire du navire n'avait pas constitué de fonds de limitation en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et, comme rien n'indiquait que le propriétaire du navire avait l'intention de verser des indemnités, les Fonds avaient indemnisé les victimes des dommages par pollution. Les Fonds ont avancé en outre que la subrogation des droits des demandeurs était fondée sur l'article 9 des Conventions portant création du Fonds et non pas sur le droit en vigueur dans les Émirats arabes unis selon lequel il faut un jugement du tribunal pour déterminer qu'une partie peut acquérir des droits par subrogation afin de pouvoir engager une procédure contre un tiers. Les Fonds ont, de plus, présenté au tribunal de nouveaux éléments de preuve relatifs au sinistre et aux pertes causées, notamment des documents provenant de différentes autorités gouvernementales.

En novembre 2003, le tribunal de première instance d'Abou Dhabi a rendu un jugement préliminaire nommant un expert chargé d'enquêter sur la nature du sinistre et les paiements effectués par le Fonds de 1971. Le Fonds et ses avocats ont rencontré l'expert à deux reprises et lui ont fourni les renseignements complémentaires qu'il avait requis. L'expert devrait présenter son rapport au tribunal début 2005.

13.12 ALAMBRA

(Estonie, 17 septembre 2000)

Le sinistre

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

Limitation de la responsabilité

Le montant de limitation applicable à l'*Alambra* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile est estimé à 7,6 millions de DTS (£6,3 millions).

Demandes d'indemnisation

Le propriétaire du navire et son assureur, la London Steam-Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd (London Club), ont accepté les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage à hauteur de US\$620 000 (£323 000). Le tribunal estonien de première instance a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et toutes les procédures contre le propriétaire du navire et le Club, dans le cadre des demandes au titre des opérations de nettoyage, sont terminées.

Le propriétaire du navire et le London Club ont accepté pour US\$655 000 (£340 000) une demande de EK 45,1 millions (£2 millions) formée par l'État estonien et qui relève plutôt de l'amende ou du droit. Le tribunal a approuvé cet accord de règlement en mars 2004, et la procédure contre le propriétaire du navire et le Club, dans le cadre de cette demande, est terminée.

L'affrèteur d'un navire qui aurait été retardé en raison des opérations de nettoyage a présenté au propriétaire du navire et au London Club une demande se chiffrant à US\$100 000 (£52 000).

Le propriétaire du quai du port de Muuga, où l'*Alambra* chargeait la cargaison quand le sinistre s'est produit, et un entrepreneur engagé par le propriétaire du quai pour mener à bien les activités

de chargement pour le compte de celui-ci, ont formé des demandes d'indemnisation contre le propriétaire du navire et le London Club, d'un montant de EK 29,1 millions (£1,3 million) et de EK 9,7 millions (£439 000) respectivement, au titre du manque à gagner dû à l'indisponibilité du quai durant les opérations de nettoyage. Ces demandes sont en suspens devant le tribunal de première instance.

Actions en justice

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

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

Point de droit constitutionnel

Le 1er décembre 1992, l'Estonie a déposé ses instruments de ratification de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds, auprès de l'Organisation maritime internationale. Les Conventions sont donc entrées en vigueur à l'égard de l'Estonie le 1er mars 1993. Toutefois, les avocats du propriétaire du navire et du London Club, mais aussi les avocats estoniens du Fonds de 1971, ont appelé l'attention de leurs clients respectifs sur la Constitution estonienne, selon laquelle, à leur avis, la ratification des Conventions n'aurait pas dû intervenir avant que le Parlement estonien n'ait donné son approbation et n'ait modifié en conséquence la législation nationale. Or, les Conventions n'ont pas été soumises au Parlement et la législation nationale n'a pas été modifiée. De surcroît, les Conventions n'ont pas été publiées dans le Journal officiel. Pour toutes ces raisons, les avocats ont estimé que les Conventions ne faisaient pas partie intégrante du droit interne estonien et ne pouvaient donc pas être invoquées devant les tribunaux estoniens.

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

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

Examen de constitutionnalité

Dans une décision rendue le 1er avril 2004, la Cour suprême a déclaré qu'elle n'effectuerait pas l'examen de constitutionnalité requis par le tribunal de première instance. Les raisons de cette décision peuvent se résumer comme suit:

La Cour suprême a fait référence au fait que le tribunal de première instance avait engagé une procédure d'examen de constitutionnalité sans se prononcer sur le fond de l'affaire. Dans ses décisions précédentes, la Cour suprême avait soutenu que lorsqu'elle avait procédé à un examen de constitutionnalité, elle avait tout d'abord vérifié si la disposition déclarée contraire à la Constitution était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire devant les tribunaux car, en vertu du Code d'examen de constitutionnalité, la Cour suprême ne doit se prononcer que sur la constitutionnalité ou la validité d'une disposition pertinente. La Cour suprême a affirmé que l'élément décisif pour définir la pertinence consistait à déterminer si la disposition en cause était d'une importance capitale en l'espèce, à savoir si l'on se prononcerait différemment dans le cas où la disposition serait considérée contraire

plutôt que conforme à la Constitution. La Cour suprême a noté que le tribunal de première instance avait rendu sa décision sans préciser les faits d'une importance fondamentale dans cette affaire. Elle a déclaré que le tribunal, au moment de rendre sa décision, n'avait pas pu déterminer avec certitude quelle disposition était applicable et d'une importance capitale en l'espèce. Elle a ajouté qu'elle ne pouvait pas évaluer quelle disposition juridique était pertinente pour permettre de résoudre l'affaire ni si la norme était conforme à la Constitution.

Autres questions soulevées dans le cadre de la procédure judiciaire

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

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

Le tribunal de première instance a tenu des audiences en octobre et novembre 2004 et devrait rendre son jugement au début de l'année 2005.

13.13 ZEINAB

(Émirats arabes unis, 14 avril 2001)

Le sinistre

Le *Zeinab*, immatriculé en Géorgie, soupçonné de faire sortir clandestinement du pétrole d'Iraq, 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 (Émirats arabes unis) 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.

Environ 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.

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

Le Comité exécutif du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 ont décidé à leurs sessions de juin 2001 qu'étant donné que lors du sinistre du *Zeinab*, les Émirats arabes unis étaient partie aux Conventions de 1969/1971 et aussi aux Conventions de 1992, les deux ensembles de Conventions s'appliquaient à ce sinistre, et que les responsabilités relatives au sinistre du *Zeinab* devaient être réparties entre le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 à raison de 50% pour chaque Fonds.

Demandes d'indemnisation

Des demandes ont été soumises pour un montant total de £1,3 million, en différentes devises, au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont été approuvées et acquittées à hauteur de £880 000. Toutes les autres demandes ont été frappées de prescription le 14 avril 2004 ou aux alentours de cette date. Les Fonds ne seront donc pas tenus de verser d'autres indemnités.

Possibilité d'une action récursoire contre le propriétaire

À leurs sessions de février 2004, les organes directeurs des Fonds de 1971 et 1992 avaient examiné la question de savoir si les Fonds devaient intenter une action récursoire contre le propriétaire du *Zeinab*. Les avocats des Fonds aux Émirats arabes unis avaient estimé que les Fonds avaient de bonnes chances d'obtenir gain de cause contre le propriétaire, mais ils avaient fait valoir qu'il serait extrêmement difficile de faire appliquer un quelconque jugement à l'encontre du propriétaire car il n'avait pas été établi que celui-ci se trouvait dans les Émirats et rien ne prouvait qu'il détenait des avoirs importants dans ce pays.

Au cours des délibérations au sein des organes directeurs, la plupart des délégations ont estimé que, étant donné qu'il était peu probable qu'une action récursoire puisse aboutir, les Fonds ne devaient pas intenter de recours contre le propriétaire du *Zeinab*.

Soulignant que les FIPOL devaient en principe intenter une action récursoire afin de décourager l'exploitation des navires sous-normes, les organes directeurs ont décidé de ne pas intenter une telle action contre le propriétaire du *Zeinab*, au seul motif qu'il serait extrêmement difficile de la mener pour des raisons juridiques et pratiques.

Recouvrement auprès de l'assurance du Fonds de 1971

Les responsabilités incombant au Fonds de 1971 à titre d'indemnisation et de prise en charge financière pour les sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002 – date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur – étaient couvertes par une assurance. La police d'assurance couvrait les responsabilités du Fonds à concurrence de 60 millions de DTS (£53 millions) par sinistre, déduction faite du montant effectivement versé par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que les frais juridiques et honoraires d'autres experts, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS pour chaque sinistre.

Le Conseil d'administration a considéré que la date de conversion en livres sterling de ce montant devrait être la date à laquelle le sinistre a eu lieu, à savoir le 14 avril 2001. Il a décidé que compte tenu



Zeinab: les digues sont un moyen efficace pour retenir les hydrocarbures

du taux de change DTS/livre sterling en vigueur au 12 avril 2001 (les 13, 14, 15 et 16 avril étant fériés pour les banques), la franchise, selon les termes de la police d'assurance, serait de £220 325.

Les paiements du Fonds de 1971 ont dépassé le montant de la franchise et le Fonds a recouvré auprès de l'assureur les excédents versés d'un montant total de £220 000.

13.14 SINGAPURA TIMUR

(Malaisie, 28 mai 2001)

Le sinistre

Alors qu'il transportait 1 550 tonnes de bitume, le chimiquier panaméen *Singapura Timur* (1 369 tjb) 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.

Une société d'assistance engagée par l'assureur du *Singapura Timur*, la Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Japan P&I Club), a soudé toutes les fractures et obturé les dégagements des réservoirs de mazout pour empêcher toute autre fuite d'hydrocarbures.

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 ont essentiellement consisté à épandre des dispersants chimiques.

Étant donné que le bitume 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' énoncée à l'article I.1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

Enlèvement du reste du combustible de soute de l'épave et étude visant à déterminer le risque que la cargaison d'asphalte fait courir à l'environnement

L'épave du *Singapura Timur* repose par 47 mètres de fond au milieu du couloir de navigation nord du dispositif de séparation du trafic du détroit de Malacca, à quelque 8 milles marins de la côte la plus proche et à proximité de ressources côtières sensibles, notamment des récifs coralliens, des mangroves et des exploitations maricoles. Compte tenu du caractère temporaire des mesures prises pour éviter que le combustible ne s'échappe du navire, le Département malaisien de l'environnement (DOE) a conclu que les autres soutes constituaient une menace pour ces ressources. Le DOE a donc décidé d'engager une entreprise pour enlever le reste du combustible de soute. Le Fonds de 1971 a souscrit à cette décision du DOE et l'expert du Fonds de 1971 se trouvant à Singapour a fourni des conseils techniques aux autorités pendant l'organisation de l'opération d'enlèvement du combustible.

Le DOE a décidé de procéder à une étude pour déterminer si la cargaison d'asphalte restée à bord de l'épave constituait une menace pour l'environnement et, dans l'affirmative, s'il fallait enlever cette cargaison. Comme cette étude exigeait une inspection détaillée de l'épave par des plongeurs et le prélèvement d'échantillons d'eau et de sédiments à proximité de l'épave, le DOE a accepté, comme proposé par le Fonds de 1971, de combiner, afin de réduire les frais, les travaux sur le terrain liés à l'étude avec l'opération d'enlèvement du combustible de soute.

Les opérations d'enlèvement du combustible de soute, d'inspection de l'état de l'épave et de prélèvement d'échantillons d'eau, de sédiments et d'asphalte, ont été effectuées entre le 20 octobre et le 8 novembre 2002. On a pompé environ 5 tonnes de fuel-oil lourd des citernes à combustible N°1 à bâbord et à tribord ainsi qu'une certaine quantité d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures de la salle des machines, et introduit dans ces espaces des dispersants chimiques après achèvement des opérations de pompage. Le DOE a délivré un certificat de fin de travaux confirmant que, dans toute la mesure du possible, l'épave avait été débarrassée de tous les combustibles restants.

Sur la base des conclusions de l'étude, le Fonds de 1971 et le DOE ont considéré que l'asphalte,

qui se présentait à l'état solide, plus lourd que l'eau de mer et n'avait pas tendance à dégager des hydrocarbures dans la mer, ne constituait pas une menace pour les ressources marines et côtières. Pour ces raisons, le Fonds a estimé que la cargaison d'asphalte restée à bord de l'épave ne représentait pas de risque pour l'environnement.

En juillet 2004, le DOE a informé l'Administrateur du Fonds qu'il avait décidé de ne pas enlever la cargaison d'asphalte restée dans l'épave.

Demandes d'indemnisation

Le Japan P&I Club a réglé les demandes d'indemnisation pour un total de US\$150 000 (£94 000) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde.

Le Fonds de 1971 et le Japan P&I Club sont convenus que le montant de limitation applicable au navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était de 82 327 DTS, ce qui, au taux de change entre le DTS et le dollar des États-Unis à la date de l'événement (28 mai 2001), représentait US\$103 378 (£65 000). Sur la base de cette somme, le Fonds a versé au Japan P&I Club US\$47 000 (£30 000), soit le montant que le Club avait versé à titre d'indemnisation en plus du montant de limitation du propriétaire. Le Fonds a également payé une prise en charge financière de US\$25 000 (£16 000) au Japan P&I Club conformément à l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

La principale entreprise engagée pour les opérations d'enlèvement du combustible de soute, d'inspection de l'état de l'épave et de prélèvement d'échantillons d'eau, de sédiments et d'asphalte pour l'évaluation des risques pour l'environnement, a présenté une demande d'indemnisation correspondant à un montant de US\$1 130 000 (£631 000) au titre des coûts de cette phase de l'opération et pour le coût des analyses des échantillons d'eau, de sédiments et d'asphalte. Cette demande d'indemnisation a été approuvée et acquittée à raison de US\$781 000 (£491 000).

La demande d'indemnisation au titre du coût du rapport sur le risque causé à l'environnement par la cargaison d'asphalte a été approuvée et acquittée pour un montant de US\$2 500 (£1 520).

Il n'y a aucune demande d'indemnisation en souffrance concernant ce sinistre.

Recouvrement auprès de l'assurance du Fonds de 1971

La responsabilité du Fonds de 1971 pour les événements survenus entre le 25 octobre 2000 et le 24 mai 2002, date à laquelle la Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur, est couverte par une assurance. La police d'assurance couvre la responsabilité du Fonds de 1971 à hauteur de 60 millions de DTS (£48 millions) par événement, déduction faite de la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur aux termes de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, ainsi que les frais juridiques et honoraires d'autres experts, sous réserve d'une franchise de 250 000 DTS par événement.

Le Conseil d'administration a décidé que la date pertinente pour la conversion de ce montant en livres sterling devrait être la date du sinistre (28 mai 2001), ce qui correspond à une franchise de £221 283.

Le total des paiements effectués par le Fonds à titre d'indemnisation et de prise en charge financière s'élève à US\$846 500 (£538 600). Le Fonds a également engagé des dépenses d'un montant total de £150 000. Le total des paiements effectués par le Fonds au titre de ce sinistre, y compris les dépenses, a dépassé le montant de la franchise, de quelque £465 000. Le Fonds a reçu de son assureur le remboursement de l'excédent.

Action récursoire

Les actions entreprises par le Fonds de 1992 ou son assureur contre les intérêts du *Rowan* pour récupérer les sommes versées à titre d'indemnités, seraient régies, en ce qui concerne le droit de limitation, par les conventions traitant de cette question en général, à savoir la Convention de 1957 sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Le montant de limitation prévu par cette dernière est bien plus élevé que celui prévu par la Convention de 1957. La limite applicable dans l'affaire du *Rowan* en vertu de la Convention de 1976 est évaluée à £3,7 millions tandis que la limite applicable en vertu de la Convention de 1957 est estimée à

£768 000. Le critère permettant de déchoir le propriétaire du navire de son droit de limitation est beaucoup plus strict dans la Convention de 1976 qu'il ne l'est dans la Convention de 1957.

Le total des coûts engagés par les intérêts du *Singapura Timur* (Japan P&I Club et l'assureur sur corps) étaient de l'ordre de US\$4,8 millions (£3 millions), ce qui est inférieur au montant de limitation applicable au *Rowan* en vertu de la Convention de 1976. En novembre 2003, le Japan P&I Club a informé le Fonds de 1971 que les intérêts du *Singapura Timur* étaient parvenus à un règlement à l'amiable avec les intérêts de *Rowan*. Le Fonds n'a pas été informé du montant du règlement.

Aucun fait parmi les renseignements dont on dispose sur la cause du sinistre, à savoir l'abordage, ne permettrait de priver le propriétaire du *Rowan* de son droit de limitation, que ce soit au titre de la Convention de 1957 ou au titre de la Convention de 1976.

Les éléments de preuve donnent à penser que le propriétaire du *Rowan* résidait en Belgique à la date de l'événement. La Malaisie est partie à la Convention de 1957, tandis que le Japon et la Belgique sont parties à la Convention de 1976. Pour éviter qu'une demande en recouvrement à l'encontre des intérêts du *Rowan* ne soit frappée de prescription, le Fonds de 1971 a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire en Malaisie et en Belgique. Comme mentionné ci-dessus, tous les coûts engagés pour des actions récursoires doivent être financés par l'assureur du Fonds conformément à la police d'assurance. Si une action récursoire avait été intentée, cette action aurait été engagée au nom du Fonds de 1971 pour la franchise uniquement et au nom de l'assureur pour ce qui est de l'excédent, soit la plus grosse partie.

Afin d'éviter une longue action en justice, et en l'absence de perspectives réalistes de porter atteinte au droit de limitation du propriétaire du *Rowan* et dans le souci de progresser dans la voie de la liquidation du Fonds de 1971, le Fonds en coopération avec son assureur a tenu des discussions avec les intérêts du *Rowan* afin de régler la question du remboursement à l'amiable, et en juillet 2004 un règlement à l'amiable a été conclu. Conformément à l'accord de règlement, les intérêts du *Rowan* ont versé US\$340 000

(£185 000) en règlement de la demande en recouvrement. Conformément à la police d'assurance, l'assureur a acquis, par subrogation, les droits contre les intérêts du *Rowan*. L'assureur avait donc droit à toutes sommes recouvrées jusqu'au remboursement intégral de tous les montants versés par lui (£465 000), et le Fonds de 1971 n'aurait droit qu'au recouvrement de

l'éventuel excédent. Comme il n'y a pas eu d'excédent, le montant recouvré a été remis à l'assureur.

Par suite du règlement à l'amiable, toutes les actions en justice entamées par le Fonds de 1971 à l'encontre des intérêts du *Rowan* en Malaisie et en Belgique ont pris fin en août 2004.

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 des opérations de nettoyage en mer et à terre; environ 1 574 tonnes d'un mélange de pétrole et de sable ont été évacuées des plages.

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

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

Rôle du Fonds de 1992

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

Le montant de limitation applicable au *Kuzbass* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est évalué à environ 38 millions de DTS (£31 millions).

Actions en justice

En juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne a engagé auprès du tribunal de première instance de Flensburg une procédure contre le propriétaire du *Kuzbass* et le West of

England Club, demandant réparation au titre du coût des opérations de nettoyage pour un montant de DM2,6 millions ou €1,3 million (£920 000). La demande a ultérieurement été augmentée à €1,4 million (£990 000) plus les intérêts.

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

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

Au tribunal, le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club ont fait valoir que leurs propres analyses chimiques montraient que le pétrole transporté par le *Kuzbass* n'était pas identique à celui trouvé à terre. Ils ont souligné que le pétrole transporté par le *Kuzbass* était du brut 'Libyan El Brega' alors que celui ayant causé la pollution ne l'était pas. 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 italien⁶, les deux ayant conclu, selon le propriétaire du navire et le Club, qu'ils n'avaient trouvé aucune preuve valable à l'appui de l'accusation portée contre le *Kuzbass*.

Dans sa réponse au tribunal, le Gouvernement allemand a fait valoir que d'après les premiers éléments de preuve, seul le *Kuzbass* aurait pu être à l'origine de la pollution et que 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.

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

Le tribunal a désigné un expert chargé d'examiner les éléments de preuve ayant trait à l'origine des

⁶ C'est dans un port italien que le déchargement suivant avait eu lieu.

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 El 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). Sur la base des travaux menés par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, le pétrole incriminé ne pouvait que - selon lui - être du pétrole brut de Libye. 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.

L'Administrateur a déclaré qu'il était d'accord avec les conclusions de l'expert désigné par le tribunal. Toutefois, après avoir examiné les données de l'analyse présentées par l'Agence maritime et hydrographique fédérale, en particulier les spectrogrammes de masse des échantillons de la pollution, il a fait observer qu'il existait une similitude très forte avec le brut de Libye 'Libyan Es Sider' et non avec le brut 'Libyan El Brega', ce dernier étant le pétrole transporté par le *Kuzbass* lors du voyage qui avait immédiatement précédé le délit de pollution allégué. Selon le calendrier des exportations du 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 acheminé deux cargaisons de brut 'Es Sider' (chargements effectués 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* avait été la cause de la pollution, et que cela ait résulté du déchargement par-dessus bord de résidus accumulés au cours de plusieurs voyages, cela pourrait expliquer pourquoi les spectrogrammes de masse des échantillons de pollution étaient très semblables à ceux du brut 'Es Sider'. Se fondant sur les éléments de preuve présentés par les autorités allemandes, l'Administrateur a déclaré qu'à son avis la pollution a été causée par le déchargement de pétrole brut très semblable au brut 'Es Sider', provenant d'un navire-citerne et que le *Kuzbass* est selon toute probabilité à l'origine de la pollution.

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

Le propriétaire du navire et le West of England Club ont fait appel du jugement. Selon eux, les procédures suivies par le tribunal de première instance étaient incorrectes et contraires aux règles établies, dans la mesure où des éléments essentiels du dossier de l'audience de décembre 2002 ne reflétaient pas convenablement les déclarations qui avaient été faites lors de cette audience. Ils ont soutenu en outre que le tribunal recueillait les dépositions auprès du bureau du procureur dans le cadre de l'enquête pénale sans ordonnance du tribunal et ne leur donnait pas la possibilité d'émettre des observations sur les éléments de preuve.

L'idée maîtresse de l'argumentation des demandeurs en appel en ce qui concerne les questions de fond était que le *Kuzbass* ne pouvait pas avoir atteint la zone de déchargement alléguée dans le délai disponible, que les analyses chimiques des échantillons de pollution ne fournissaient pas de preuve concluante attestant que les hydrocarbures provenaient du *Kuzbass*, et que trois autres navires ayant auparavant transporté des cargaisons de pétrole brut de Libye se trouvaient au sud de la mer du Nord au cours de la période considérée et auraient donc pu provoquer la pollution.

En septembre 2003, le Gouvernement allemand a fait suite à l'argumentation des demandeurs en appel, en rappelant les éléments de preuve indirects ayant conduit le tribunal de première instance à conclure que le *Kuzbass* était la cause de la pollution. Il a également répondu aux points évoqués par ces derniers. En janvier 2004, le Fonds a également présenté ses éléments de réponse allant

en grande partie dans le sens de celui du Gouvernement allemand.

À l'audience qui s'est tenue en décembre 2004, la cour d'appel du Schleswig-Holstein a fait valoir que les éléments de preuve qui avaient été fournis jusqu'à présent ne l'avaient nullement convaincue que le *Kuzbass* était à l'origine de la pollution. Elle a notamment appelé l'attention sur les autres navires qui auraient pu causer la pollution et sur lesquels les autorités allemandes n'avaient pas mené d'enquête. La cour a également émis des réserves quant à l'exactitude des éléments de preuve indirects et sur l'interprétation qui en avait été donnée par le tribunal de première instance. Se fondant sur les documents qui avaient été soumis jusqu'à présent, la cour d'appel a indiqué que les chances que le propriétaire du navire et le West of England Club avaient de gagner la procédure en appel étaient bien meilleures que celles du Gouvernement allemand. Elle a vivement recommandé aux parties de parvenir à une transaction à l'amiable stipulant que le propriétaire du navire et le West of England Club verseraient au Gouvernement allemand la somme de €120 000 (£85 000) et que les dépenses récupérables seraient partagées entre ce dernier, le propriétaire du navire et le West of England Club sur la base de 92%-8%. Cette recommandation laisserait entendre que le Fonds de 1992 devrait payer le solde du montant recevable de la demande d'indemnisation du Gouvernement allemand. Toutefois, la cour a également donné aux parties la possibilité de soumettre d'autres conclusions écrites et de citer des témoins.

La prochaine audience de la cour aura lieu en avril 2005.

L'Administrateur, en concertation avec le Gouvernement allemand, a mené des entretiens sans engagement avec le West of England Club en vue de parvenir à une transaction à l'amiable. Ces entretiens se poursuivront au début de l'année 2005.

14.2 DOLLY

(Caraïbes, 5 novembre 1999)

Le sinistre

Le *Dolly* (289 tjb), immatriculé en Dominique, transportait environ 200 tonnes de bitume lorsqu'il a sombré par 20 mètres de fond dans la baie du Robert, en Martinique. 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'était couvert par aucune assurance-responsabilité. C'est une société de Sainte-Lucie qui en est le propriétaire.

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

Définition du terme 'navire'

En janvier 2001, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Dolly* relevait ou non de la définition du terme 'navire' à la lumière des informations que les autorités françaises avaient communiquées au Fonds de 1992 sur le navire qui comprenait aussi les plans originaux et un croquis indiquant les modifications apportées par la suite au navire. De l'avis des experts du Fonds de 1992, le *Dolly* avait été initialement conçu comme navire pour marchandises diverses mais il avait ensuite été adapté au transport de cargaisons d'hydrocarbures en vrac et relevait donc de la définition du terme 'navire' donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le Comité a décidé que le *Dolly* relevait bien de cette définition.

Mesures tendant à prévenir la pollution

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

En juillet 2001, le Comité exécutif a estimé, comme l'Administrateur, que l'épave étant située dans une zone écologiquement sensible, une opération visant à éliminer la menace de pollution

par le bitume constituerait dans son principe une 'mesure de sauvegarde' selon la définition qui en est donnée dans les Conventions de 1992. Le Comité a chargé l'Administrateur d'examiner avec les experts du Fonds de 1992 et les autorités françaises les mesures proposées pour enlever le bitume. Le Comité a également demandé à l'Administrateur d'enquêter sur la situation financière du propriétaire du navire.

En juillet 2001, l'Administrateur a fait part au Gouvernement français de l'avis des experts du Fonds sur les différentes options. 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 de recevabilité arrêtés par le Fonds et que le Fonds n'approuverait pas le coût des opérations avant que celles-ci n'aient été effectuées.

En septembre 2002, le Gouvernement français a informé le Fonds de 1992 que compte tenu du coût prévu des opérations, les autorités françaises avaient lancé un appel d'offres par l'intermédiaire du Journal officiel des Communautés européennes.

En août 2004, les autorités françaises ont signalé au Fonds qu'un contrat avait été accordé à un consortium composé d'une société française de plongée et des directeurs d'un port de plaisance de Martinique. À l'origine, l'intention était de redresser l'épave au fond de la mer avant de retirer les trois citernes contenant le bitume de la cale du navire, avant de remorquer les citernes et de les placer en cale sèche à Fort de France puis d'évacuer le bitume. Le coût total de l'opération a été estimé à environ €1,1 million (£780 000).

Les opérations ont commencé en octobre 2004. Les tentatives pour redresser l'épave au fond de la mer ayant échoué, les entrepreneurs ont décidé de découper le bordé de muraille et le bordé de pont de l'épave de façon à pouvoir accéder aux trois citernes contenant le bitume. Sous l'effet d'une forte mer et de plusieurs problèmes d'ordre pratique, l'enlèvement des citernes a pris plus de temps que prévu et s'est révélé plus difficile qu'escompté. À la mi-décembre 2004 les entrepreneurs avaient retiré les citernes de la cale à l'aide de sacs de flottaison et les avaient posées au fond de la mer près de l'épave. Ils ont décidé de

laisser les citernes au fond de la mer jusqu'en mars 2005, période où les conditions météorologiques seraient alors plus propices au remorquage des citernes en cale sèche.

Action en justice

En octobre 2002, le Gouvernement français a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire et le Fonds de 1992 demandant à titre provisoire FF1,2 millions soit €232 000 (£164 000) pour couvrir le coût de l'enlèvement du mazout resté à bord du *Dolly*. Il est dit dans l'assignation qu'une demande sera faite d'un montant dépassant €2 millions (£1,4 million) pour les coûts supplémentaires encourus au titre de l'enlèvement de l'épave et de la cargaison.

Le montant de limitation applicable au *Dolly* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,4 millions).

14.3 ERIKA

(France, 12 décembre 1999)

Le sinistre

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

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

Opérations de nettoyage

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

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

Plus de 250 000 tonnes de déchets mazoutés ont été ramassées sur les plages et stockées provisoirement. Total Fina SA, entreprise pétrolière française (qui a maintenant pris le nom de TotalFinaElf SA), a engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets qui avaient été récupérés, une opération qui s'est terminée en décembre 2003 et dont le coût est estimé à quelque €46 millions (£33 millions).

Enlèvement des hydrocarbures restés dans l'épave

Le Gouvernement français a décidé qu'il fallait enlever les hydrocarbures restés dans les deux parties de l'épave. Un consortium international a procédé à cet enlèvement, financé par TotalFinaElf, entre le 6 juin et le 15 septembre 2000. Aucune fuite notable ne s'est produite pendant l'opération.

Fonds de limitation du propriétaire du navire

À la demande du propriétaire du navire, le tribunal de commerce de Nantes a ordonné, le 14 mars 2000, l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733, soit €12 843 484 (£9,1 millions), le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué le fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de son assureur P&I, la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual).

En 2002, le fonds de limitation a été transféré du tribunal de commerce de Nantes à celui de Rennes.

Montant maximum disponible à titre d'indemnisation

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

monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date de la décision de l'Assemblée concernant la date du premier versement des indemnités.

Appliquant les principes arrêtés par l'Assemblée dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé en février 2000 que la conversion se ferait au taux de change du DTS en vigueur le 15 février 2000 et a chargé l'Administrateur de procéder aux calculs nécessaires. Selon les calculs de ce dernier, 135 millions de DTS = FF1 211 966 811, soit €184 763 149 (£131 millions).

Engagements pris par TotalFinaElf et par le Gouvernement français

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

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

Autres sources de crédits

Le Gouvernement français a mis en place, afin d'assurer des paiements d'urgence dans le secteur de la pêche, un mécanisme géré par l'Office national interprofessionnel des produits de la mer et de l'aquaculture (OFIMER), organisme public rattaché au Ministère français de l'agriculture et des pêches. OFIMER a indiqué que ses paiements reposaient sur les évaluations effectuées par la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. OFIMER a versé €4,2 millions (£3 millions) à des

demandeurs du secteur de la pêche et €2,1 millions (£1,5 million) à des producteurs de sel.

Le Gouvernement français a également mis en place un mécanisme permettant d'assurer des paiements complémentaires dans le secteur du tourisme. Ce mécanisme a permis d'effectuer des paiements s'élevant au total à €10,1 millions (£7,1 millions).

Niveau des paiements pris en charge par le Fonds de 1992

Le Comité exécutif a étudié à plusieurs de ses sessions le niveau des paiements du Fonds de 1992 à effectuer au titre du sinistre de l'*Erika*.

En juillet 2000, il a décidé que, compte tenu des incertitudes qui subsistaient quant au total des demandes d'indemnisation nées du sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devrait être limité à 50% du montant du préjudice ou des dommages effectivement subis par chaque demandeur, tels qu'évalués par les experts engagés par le Fonds de 1992. En janvier 2001, le Comité a décidé de porter le niveau des paiements à la charge du Fonds de 1992 de 50% à 60% et, en juin 2001, à 80%.

En février 2003, le Comité exécutif a autorisé l'Administrateur à relever le niveau des paiements à 100% lorsqu'il estimerait pouvoir le faire en toute sécurité. Après avoir soigneusement étudié la situation, l'Administrateur a estimé en avril 2003 que la marge de sécurité était suffisante, malgré les incertitudes qui subsistaient quant au montant total des demandes recevables et a décidé de relever le niveau des paiements à 100%.

À la session du Comité exécutif d'octobre 2003, l'Administrateur a déclaré que bien que de grandes incertitudes continuaient de régner quant au montant total des demandes établies, elles étaient moindres qu'en avril 2003 et qu'il allait donc être possible sous peu d'effectuer des paiements au titre de la demande de l'État français. Le Comité a autorisé l'Administrateur à procéder à ces paiements pour autant qu'il estime qu'il y avait une marge suffisante entre le montant total d'indemnisation disponible et les sommes que le Fonds risquait de devoir verser au titre d'autres demandes.

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

Traitement des demandes d'indemnisation

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

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

Le Bureau a été fermé le 31 juillet 2004 mais son administrateur continue de traiter les questions en suspens à partir de son bureau de Lorient.

Bilan des demandes d'indemnisation

Au 31 décembre 2004, plus de 6 900 demandes d'indemnisation avaient été déposées, pour un montant total de €206 millions (£146 millions). À cette date, 95% des demandes avaient été évaluées. Quelque 800 demandes, d'un montant total de €23 millions (£16 millions) avaient été rejetées.

Des indemnités ont été versées au titre de 5 500 demandes pour un montant total de €99,2 millions (£65,3 millions), dont €12,8 millions (£9,1 millions) à la charge de la Steamship Mutual et €86,4 millions (£56,2 millions) à la charge du Fonds de 1992.

DEMANDES DÉPOSÉES AU 31 DÉCEMBRE 2004					
Catégorie	Demandes déposées	Demandes évaluées	Demandes rejetées	Paiements effectués	
				Nombre de demandes	Montants €
Mariculture et ostréiculture	1 003	998	89	837	7 754 627
Gisements de coquillages	529	526	98	365	887 016
Bateaux de pêche	319	318	29	280	1 099 551
Entreprises de transformation	51	50	6	43	976 831
Tourisme	3 680	3 648	445	3169	73 858 227
Dommmages aux biens	708	435	98	328	2 040 406
Opérations de nettoyage	146	135	12	116	6 331 699
Divers	523	472	29	438	6 310 434
Total	6 959	6 582	806	5 576	99 258 794

Le tableau ci-dessus présente le traitement des demandes d'indemnisation selon leurs catégories.

Cause du sinistre

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

Un juge d'instruction de Paris mène une enquête au pénal sur la cause du sinistre. En 2000, ont été mis en examen le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé (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 l'ont également été. En décembre 2001, la société Total Fina SA et certains de ses responsables ont été mis en examen sur la base du rapport établi par un expert nommé par le

juge d'instruction. En juin 2003, l'Autorité maritime de Malte et son directeur ont également été mis en examen. L'enquête est toujours en cours.

À la demande de certaines parties, le tribunal de commerce de Dunkerque a fait procéder à une expertise judiciaire sur la cause du sinistre. Le Fonds de 1992 suit le déroulement de ces enquêtes par l'intermédiaire de ses avocats et de ses experts techniques français.

Actions en recours engagées par le Fonds de 1992

Bien que, tant que les enquêtes sur la cause du sinistre ne seront pas achevées, le Fonds de 1992 ne puisse pas décider définitivement s'il conviendrait d'intenter des actions récursoires pour recouvrer les indemnités qu'il aura versées et, dans l'affirmative, de déterminer les parties contre lesquelles ces actions seraient engagées, le Comité exécutif a étudié, en octobre 2000, la question de savoir s'il y lieu que le Fonds prenne les mesures nécessaires pour empêcher la prescription de ses droits. Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à contester le droit du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et d'intenter des actions récursoires, à titre conservatoire, avant l'expiration de la période de trois ans, contre les parties ci-après:



Le littoral français a été sévèrement touché par les hydrocarbures provenant de l'Erika

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

Le Comité a noté que les conclusions des enquêtes sur la cause du sinistre pourraient justifier, de la part du Fonds de 1992, des actions récursoires contre des parties autres que celles dont la liste figure ci-dessus, mais que l'Administrateur avait estimé qu'aucune décision ne s'imposait au stade actuel, vu que le délai de prescription de trois ans ne s'appliquait pas à ces autres parties.

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

Après la session du Comité exécutif d'octobre 2002, l'Administrateur a été informé que la société de classification Bureau Veritas avait inspecté l'*Erika* avant le transfert de classe à RINA. L'Administrateur a décidé que le Fonds de 1992 devrait intenter une action récursoire, à titre de mesure conservatoire, contre le Bureau Veritas et cette action a également été intentée devant le tribunal de grande instance de Lorient le 11 décembre 2002.

Aucun fait nouveau n'était intervenu dans le cadre de ces actions en 2004.

Comme indiqué plus haut, le Directeur adjoint de CROSS et trois officiers de la marine française, entre autres, ont été mis en examen au pénal. Si leur culpabilité est établie, le Fonds de 1992 serait fondé à introduire une action en recours contre l'État français, mais tant que l'enquête sur la cause

du sinistre n'aura pas été achevée, il ne pourra décider si un tel fondement existe.

Selon le droit français, le délai de prescription en matière commerciale – sous réserve de nombreuses exceptions – est généralement de 10 ans. Pour les questions impliquant la responsabilité d'organes publics, il y a lieu, afin d'éviter que les droits à une indemnisation ne soient frappés de prescription, de notifier toute demande d'indemnisation à l'Administration française avant le 31 décembre de la quatrième année suivant le sinistre à l'origine de la demande d'indemnisation, c'est-à-dire dans le cas du sinistre de l'*Erika* le 31 décembre 2003 au plus tard. Le Fonds de 1992 a procédé à ladite notification en décembre 2003 et l'État français a accepté que, du fait de cette notification, le délai de prescription soit interrompu.

Expertises judiciaires visant à évaluer les dommages

En droit français, quiconque a subi un dommage est en droit de réclamer une expertise judiciaire pour faire évaluer la perte subie.

À la demande de plusieurs organismes régionaux et communes, les tribunaux des Sables-d'Olonne, de Nantes et de Poitiers ont nommé des experts judiciaires chargés d'évaluer les dommages subis par les différents demandeurs. Les experts judiciaires se sont réunis à plusieurs reprises. Ils devraient présenter leurs rapports en 2005.

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

Des paludiers (indépendants ou membres de la coopérative) de Guérande et de Noirmoutier ont présenté des demandes d'indemnisation au titre du

manque à produire dû au report de la campagne de production de sel de l'année 2000 par suite de l'interdiction de prise d'eau. Des demandes ont également été présentées au titre du coût de la restauration des étangs salés de Guérande en 2001.

À la demande du Fonds de 1992 et de la Steamship Mutual, un expert judiciaire a été chargé de déterminer s'il aurait été possible, en 2000, de produire à Guérande du sel qui réponde aux critères de qualité et de salubrité requis. L'expert judiciaire a présenté un rapport très volumineux à la fin du mois de décembre 2004. Les experts engagés par le Fonds de 1992 et par la Steamship Mutual examinent actuellement ce rapport.

Prescription

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation à faire valoir auprès du propriétaire du navire et de son assureur s'éteignent si une action en justice n'est pas intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu (article VIII). S'agissant de la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation à l'égard du Fonds de 1992 s'éteignent à défaut d'action en justice dans les trois ans ou de notification au Fonds dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu (article 6), conformément aux formalités requises par le tribunal saisi d'une action contre le propriétaire du navire ou son assureur. L'une et l'autre conventions disposent en outre qu'aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date à laquelle s'est produit le sinistre.

En septembre 2002, le Fonds de 1992 a informé par lettre de la question de la prescription chacune des personnes qui avaient déposé une demande au Bureau des demandes d'indemnisation et avec lesquelles aucun accord n'avait encore été conclu. De plus, le Fonds de 1992 a organisé une série de présentations devant les chambres de commerce et d'industrie de Quimper, Saint-Nazaire et La Roche-sur-Yon pour appeler l'attention d'un plus large public sur la question de la prescription. Des annonces ont également été insérées dans la presse locale.

Étant donné l'incertitude quant à la date qui marque le départ du délai de prescription de trois ans pour un demandeur donné (c'est-à-dire la date à laquelle le dommage ou le préjudice s'est effectivement produit pour ce demandeur),

l'Administrateur a proposé qu'afin d'éviter tout risque de prescription, les demandeurs considèrent que ce délai a commencé à courir à la date du sinistre - à savoir le 12 décembre 1999. Il a en outre souligné que même si un demandeur entamait une action, celle-ci n'empêcherait nullement la poursuite d'un dialogue en vue d'un règlement à l'amiable.

Malgré ces mises en garde, plusieurs demandeurs qui avaient déposé un dossier auprès du Bureau des demandes d'indemnisation, et dont les demandes n'avaient pas fait l'objet d'un accord, n'avaient pas engagé d'action en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual ou le Fonds de 1992 au 12 décembre 2002. Un certain nombre de demandeurs ont entamé des poursuites en justice vers la fin du mois de décembre 2002 ou pendant le premier semestre de 2003. La question s'est posée de savoir si ces demandes ou certaines d'entre elles étaient frappées de prescription.

En février 2003, le Comité exécutif a décidé qu'il fallait considérer que le délai de trois ans commençait à courir au plus tôt au début de la période durant laquelle le demandeur concerné avait subi le préjudice en cause. Le Comité a reconnu que, pour certaines demandes, le délai de prescription pouvait commencer quelque temps après le début de cette période et qu'il conviendrait de considérer ces demandes d'après les circonstances de l'espèce.

Par suite de cette décision, quelque 160 demandes qui n'avaient pas donné lieu à des poursuites en justice, et pour lesquelles le délai de prescription était venu à expiration après la session de février 2003 du Comité, ont fait l'objet d'un accord à l'amiable.

Actions en justice engagées en France contre Total Fina, le propriétaire du navire et d'autres parties

Le Conseil général de la Vendée et un certain nombre d'autres instances, tant publiques que privées, ont intenté des actions devant divers tribunaux contre le propriétaire du navire, son assureur, des sociétés du groupe TotalFinaElf et d'autres parties, demandant que les défendeurs soient tenus pour conjointement et solidairement responsables de tout dommage non couvert par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Fonds de 1992 a demandé à être autorisé à se porter partie intervenante dans les procédures. À ce

jour seules des audiences sur la procédure ont eu lieu.

Actions en justice engagées par l'État français

L'État français a intenté des poursuites auprès du tribunal de grande instance de Lorient contre Tevere Shipping Co Ltd, Panship Management and Services Srl, Steamship Mutual, Total Transport Corporation, Selmont International Inc, le fonds de limitation dont il est question plus haut, et le Fonds de 1992, pour des demandes d'un montant de €190,5 millions (£135 millions).

L'État français a demandé au tribunal d'ordonner aux défendeurs, à l'exception du fonds de limitation et du Fonds de 1992, de payer le montant susmentionné et a demandé en outre au tribunal de déclarer que ces deux fonds devraient exécuter le jugement dans les limites prévues respectivement dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds.

Action en justice engagée par le Groupe TotalFinaElf

Quatre sociétés appartenant au Groupe TotalFinaElf ont introduit des actions devant le tribunal de commerce de Rennes contre le propriétaire du navire, son assureur, le Fonds de 1992 et d'autres parties pour demander une indemnisation d'un montant de €143 millions (£101 millions).

Action en justice engagée par la Steamship Mutual

La Steamship Mutual a engagé des poursuites auprès du tribunal de commerce de Rennes contre le Fonds de 1992, demandant notamment au tribunal de noter que, s'acquittant des obligations qui lui incombent en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la Steamship Mutual avait versé €12 843 484 (£9,1 millions) c'est-à-dire le montant de limitation applicable au propriétaire du navire, en accord avec le Fonds de 1992 et son Comité exécutif. La Steamship Mutual a également demandé au tribunal de déclarer qu'elle avait rempli toutes les obligations que lui imposait la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, que le montant de limitation avait été acquitté et que le propriétaire du navire était exonéré de la responsabilité qui lui incombait en vertu de la Convention. La Steamship Mutual a demandé en outre au tribunal d'ordonner au

Fonds de 1992 de rembourser tout montant que l'assureur du propriétaire du navire aurait versé au-delà du montant de limitation.

Actions en justice engagées par d'autres demandeurs

Des demandes se chiffrant à €484 millions (£343 millions) ont été déposées contre le fonds de limitation du propriétaire du navire, constitué par la Steamship Mutual. Cette somme englobe les demandes formées par l'État français et par TotalFinaElf. Cependant, la plupart de ces demandes, autres que celles de l'État français et de TotalFinaElf, ont fait l'objet d'un accord; il semblerait donc qu'elles doivent être retirées à l'égard du fonds de limitation dans la mesure où elles portent sur le même préjudice ou dommage. Le Fonds de 1992 a reçu officiellement du liquidateur du fonds de limitation les notifications des demandes formées contre ce fonds.

Sept cent quatre-vingt-quinze demandeurs ont engagé des poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992. Au 31 décembre 2004, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec 407 de ces demandeurs. Les actions engagées par les 388 demandeurs restants (dont 212 paludiers) étaient toujours en instance. Le montant total de ces demandes, hors les demandes de l'État français et de TotalFinaElf, était de €66 millions (£47 millions).

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

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

Un certain nombre de jugements ont été prononcés par les tribunaux français contre le Fonds de 1992. Ces jugements portaient essentiellement sur les demandes d'indemnisation au titre du manque à gagner subi par les personnes dont les biens n'avaient pas été pollués ('préjudice économique pur').

Comme indiqué à la section 11.2, les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 ont adopté des critères de recevabilité des demandes d'indemnisation. S'agissant des demandes au titre de préjudices économiques purs, ces critères peuvent se résumer comme suit.

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

Pour qu'un préjudice économique pur ouvre droit à réparation, il doit y avoir un degré raisonnable de proximité (c'est-à-dire un lien étroit de causalité) entre la contamination et la perte ou le dommage subi par le demandeur. Une demande n'est pas jugée recevable pour la seule raison que la perte ou le dommage considéré ne serait pas survenu s'il n'y avait pas eu de déversement d'hydrocarbures. Pour déterminer si le critère de la proximité raisonnable se trouve rempli, on prend en considération les éléments suivants:

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

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

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

généralement pas suffisant. Les demandes de ce type ne seront donc normalement pas considérées comme recevables dans leur principe.

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

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

Un résumé des jugements est présenté ci-dessous.

Jugements prononcés par le tribunal de commerce de Lorient et la cour d'appel de Rennes

En décembre 2003, le tribunal de commerce de Lorient s'est prononcé dans les secteurs du tourisme et de la pêche sur quatre demandes que le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 avaient rejetées.

L'une de ces demandes, d'un montant de €10 671 (£7 600) portait sur le manque à gagner qu'aurait subi, dans la zone touchée, le propriétaire d'un bien qui devait être loué à d'autres entreprises (et non pas directement à des touristes) mais qui, d'après le demandeur, n'a pas pu l'être par suite des répercussions négatives du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 avait rejeté la demande au motif qu'elle ne répondait pas à ses critères de recevabilité puisqu'il s'agissait d'une 'demande du secteur du tourisme de deuxième degré'.

Dans son jugement, le tribunal de commerce a déclaré avoir pour fonction de déterminer s'il y a eu un dommage et, dans l'affirmative, de l'évaluer conformément aux critères du droit français. Le tribunal a estimé qu'en droit français, une demande d'indemnisation est recevable pour

autant qu'il existe un lien suffisant de causalité entre le sinistre et le dommage et qu'il soit établi que le dommage ne serait pas survenu si le sinistre n'avait pas eu lieu. De l'avis du tribunal, le sinistre de l'*Erika* a été la seule cause de pollution et des conséquences économiques en découlant. Le tribunal a déclaré qu'il n'était pas lié par les critères de recevabilité définis par le Fonds de 1992. Il a ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser au demandeur le montant que celui-ci a réclamé au titre de la perte de revenus locatifs.

Les trois autres jugements concernaient des demandes formées par une personne qui vendait et louait des machines destinées à la fabrication de crème glacée, par un hôtel situé à Carnac et par un ostréiculteur du Morbihan. Le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes au motif que les demandeurs n'avaient pas démontré qu'il y avait un lien suffisant de causalité entre la perte alléguée et la pollution causée par les hydrocarbures provenant de l'*Erika*. Après avoir fait la même déclaration en ce qui concernait les critères à appliquer et avoir fait valoir qu'il n'était pas lié par les critères du Fonds, le tribunal a nommé un expert pour déterminer s'il y avait un lien suffisant de causalité entre la perte alléguée et la pollution par les hydrocarbures et, s'il en était ainsi, pour évaluer le préjudice.

Le Fonds de 1992 a fait appel des quatre jugements.

Dans son argumentation devant la cour d'appel de Rennes au sujet de la demande formée par le propriétaire du bien situé dans la zone touchée, le Fonds de 1992 a maintenu d'une part que la demande en question constituait une 'demande du secteur du tourisme de deuxième degré' et d'autre part que le demandeur tirant la plupart de ses revenus d'activités autres que la location de la propriété en question, il n'était pas suffisamment tributaire de la ressource affectée. Par ailleurs, le Fonds de 1992 a soutenu que le demandeur n'avait pas démontré qu'il aurait en fait été en mesure de louer la propriété en question pendant la période sur laquelle portait la demande.

La cour d'appel, dans un jugement rendu en mai 2004, a rejeté l'appel. Tout en estimant que les critères avancés par le Fonds de 1992 ne liaient pas les tribunaux nationaux, la cour d'appel a considéré que le demandeur n'avait pas démontré qu'il y avait un lien suffisant de causalité entre l'événement en

question et le dommage allégué, et n'avait pas davantage prouvé qu'il s'était produit un quelconque dommage. Le demandeur n'a pas fait appel du jugement de la cour.

Les appels relatifs aux trois autres demandes n'ont pas encore été examinés par la cour d'appel.

Jugement rendu par le tribunal de grande instance de Nantes

En janvier 2004, le tribunal de grande instance de Nantes a prononcé un jugement au sujet des demandes formées par les propriétaires de deux hôtels de Nantes au titre du préjudice économique pur. Le Fonds de 1992 avait rejeté ces demandes car il estimait qu'elles ne répondaient pas aux critères de recevabilité définis par les organes directeurs du Fonds, du fait qu'il n'y avait pas de degré de proximité raisonnable entre les pertes alléguées et la pollution.

Le tribunal a rejeté les demandes compte tenu des critères déterminés par le Fonds et qui, de l'avis du tribunal, étaient dictés par le sens commun, au motif que les demandeurs n'avaient pas prouvé qu'il existait un lien de causalité entre les pertes alléguées et la pollution par les hydrocarbures causée par le sinistre de l'*Erika*. Les demandeurs n'ont pas fait appel du jugement.

Jugement rendu par le tribunal de commerce de Rennes

En avril 2004, le tribunal de commerce de Rennes a rendu un jugement concernant une demande de €86 350 (£61 000) formée par une société de Rennes menant des activités à la fois de tour-opérateur spécialisé dans la vente de circuits de randonnées en Bretagne, en Irlande et dans les Îles anglo-normandes, et d'agence de voyages classique. Cette société a demandé réparation au titre des pertes qu'elle aurait subies en 2000 en raison d'une baisse de ses ventes due au sinistre de l'*Erika*.

Le Fonds de 1992 avait rejeté cette demande. Il a considéré que concernant les ventes effectuées par d'autres tour-opérateurs ('demandes du secteur du tourisme de deuxième degré'), il n'y avait pas de degré raisonnable de proximité entre la pollution et les pertes alléguées. Pour ce qui est des ventes directes aux touristes, le Fonds a estimé qu'aucune perte n'avait été établie.

Le tribunal a invoqué dans son jugement le fait que, en vertu de la Constitution française, les

traités internationaux ratifiés par la France l'emportent sur la législation française et que seules les demandes formées conformément à la Convention pouvaient être déposées contre le propriétaire du navire et son assureur. Le demandeur, contrairement à ce qu'il a soutenu, ne peut pas fonder sa demande sur certaines dispositions du Code civil. Le tribunal a également fait valoir que le Fonds avait établi ses critères de recevabilité dans un souci d'uniformité de façon à garantir l'égalité de traitement des victimes. Le tribunal a rejeté la demande au motif qu'il n'avait pas été établi qu'il y avait un degré de proximité suffisant entre la pollution et le dommage qui aurait été subi dans la mesure où les activités du demandeur n'avaient pas été menées uniquement dans la zone polluée par l'*Erika*, mais également dans d'autres parties de France et à l'étranger et où le demandeur n'était pas fortement tributaire de la zone polluée.

Le demandeur a fait appel du jugement. Un examen complémentaire mené par les experts du Fonds a montré que le demandeur avait fait la preuve d'un préjudice d'un montant de €30 000 (£20 000) en ce qui concernait les ventes directes aux touristes. Un règlement à l'amiable a été conclu pour ce montant et le demandeur a retiré son appel.

Jugement rendu par le tribunal de commerce de Saint-Brieuc

En septembre 2004, le tribunal de commerce de Saint-Brieuc s'est prononcé sur une demande d'un montant de €33 265 (£24 000), présentée par l'exploitant d'un terrain de camping dans les Côtes d'Armor, c'est-à-dire dans la partie septentrionale de la Bretagne, pour des pertes qui auraient été subies en 2001 par suite du sinistre de l'*Erika*.

L'exploitant de ce terrain de camping avait précédemment soumis une demande au titre des pertes subies en 2000. Cette demande avait fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant de €15 883 (£11 000), qui avait été versé au demandeur par le Fonds de 1992 en décembre 2002. Le Fonds avait estimé que, bien que ce terrain de camping se trouve dans le nord de la Bretagne, c'est-à-dire hors de la zone directement affectée par le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*, ce déversement avait entraîné une perte d'activité commerciale pour la saison 2000. Mais, à quelques exceptions près, il n'était plus resté de pollution sur les plages bretonnes après la fin de la saison 2000. Par conséquent, le Fonds de 1992

avait rejeté la demande présentée au titre de pertes survenues pendant la saison 2001 au motif que toute perte d'activité commerciale subie par l'exploitant de ce terrain de camping pendant cette saison était sans rapport avec la pollution des plages par l'*Erika*.

Le tribunal a néanmoins estimé que la demande était recevable car il considérait que la baisse du chiffre d'affaires en 2001, par rapport à 1999, était bel et bien due au sinistre de l'*Erika* et il a ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser des indemnités d'un montant de €26 719 (£18 000).

Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement.

Jugement rendu par le tribunal civil de première instance de Saintes

Le propriétaire d'un restaurant à Barzan, dans le département de Charente-Maritime, avait soumis une demande d'un montant de €30 425 (£22 000), au titre de pertes qu'il aurait subies en 2000, par suite du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds avait rejeté cette demande, au motif qu'elle ne satisfaisait pas aux critères de recevabilité des demandes présentées au titre du préjudice économique pur, en particulier à celui de la proximité géographique de l'activité du demandeur par rapport à la pollution, le restaurant se trouvant à plus de 130 kilomètres de la plage polluée de Charente-Maritime la plus proche.

Le demandeur a saisi le tribunal civil de première instance de Saintes. Il soutenait que la pollution de certaines plages de Charente-Maritime avait eu pour conséquence de décourager les touristes de fréquenter un quelconque lieu de destination dans le département et que la demande respectait donc les critères définis par le Fonds en matière de proximité géographique.

Dans son jugement d'octobre 2004, le tribunal a déclaré qu'il convenait, pour interpréter les Conventions de 1992, d'appliquer les critères de recevabilité du Fonds de 1992, ce qui n'avait pas été contesté par le demandeur.

Le tribunal a souligné que les plages polluées les plus proches du restaurant du demandeur se trouvaient à plus de 100 kilomètres et que le fait que ces plages se situaient dans le même département ne suffisait pas pour satisfaire aux critères de la proximité géographique. Le tribunal a

déclaré qu'il n'avait pas pu y avoir de confusion dans l'esprit des touristes entre les plages polluées et la partie de la côte où se trouvait le restaurant. De plus, le tribunal a estimé que le demandeur ne pouvait être considéré comme économiquement tributaire de la ressource affectée. Le tribunal a également estimé que le demandeur n'avait pas apporté d'élément de preuve à l'appui de son allégation selon laquelle il y avait un lien de cause à effet entre la pollution due au sinistre de l'*Erika* et une baisse du nombre de touristes en visite dans la zone où se trouvait le restaurant ou la baisse du chiffre d'affaires de ce restaurant. Pour ces motifs, le tribunal a estimé que la demande ne respectait pas les critères adoptés par les organes directeurs du Fonds et qu'il n'existait donc pas de lien de causalité suffisant entre le sinistre et la perte alléguée. La demande a donc été rejetée.

À la date de la mise en forme du Rapport annuel, le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.

Jugement rendu par le tribunal de commerce de Nantes

Le propriétaire d'un hôtel louant des appartements avec services à la périphérie de Nantes a soumis une demande d'indemnisation au titre des pertes subies par suite de la baisse de clientèle qui serait due au sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 a rejeté la demande au motif que ces appartements se trouvaient près d'une grande ville à plus de 50 kilomètres de la station balnéaire la plus proche, qu'ils étaient traditionnellement loués tout au long de l'année à des employés de diverses entreprises de Nantes et des alentours et que, les chambres n'étant pas essentiellement occupées par des touristes, il n'existait pas un lien de causalité suffisant entre les pertes alléguées et le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*.

Dans un jugement rendu en novembre 2004, le tribunal de commerce de Nantes a donné raison au Fonds au motif que la demande ne répondait pas aux critères de ce dernier, notamment en ce qui concernait la distance entre les pertes alléguées et le déversement d'hydrocarbures de l'*Erika*.

À la date de la mise en forme du Rapport annuel, le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.

Jugements rendus par le tribunal de commerce de Saint-Nazaire

Un ostréiculteur du département de la Loire-Atlantique avait réclamé une indemnité pour les

pertes qu'il aurait subies en 2000 et 2001; ces demandes ont fait l'objet d'un accord et ont été réglées. Le demandeur avait également présenté une demande d'indemnisation pour un montant de €28 110 (£20 000) au titre de pertes qu'il aurait subies en 2002 mais cette demande avait été rejetée par le Fonds de 1992 au motif qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre la perte qui aurait été subie en 2002 et le sinistre de l'*Erika*. Dans un jugement rendu en décembre 2004, le tribunal a donné raison au Fonds et a rejeté la demande.

Les propriétaires d'un bien situé directement sur la plage dans le département de la Loire-Atlantique avaient demandé une indemnisation pour les dommages causés à ce bien. Le Fonds de 1992 avait évalué cette demande à un montant qui a été contesté par les demandeurs. Dans un jugement rendu en décembre 2004, le tribunal a abouti à une évaluation qui était proche de celle effectuée par le Fonds.

Une petite entreprise gérant un bar-restaurant dans le département de la Loire-Atlantique avait demandé une indemnisation pour perte d'activité en 2000. Les experts du Fonds de 1992 avaient évalué cette demande à la moitié environ du montant réclamé. Le demandeur n'a pas accepté cette évaluation et a saisi le tribunal. Dans un jugement rendu en décembre 2004, celui-ci a accepté l'évaluation effectuée par les experts du Fonds de 1992. Le directeur de l'entreprise a présenté une demande d'indemnisation pour perte de salaire. Le tribunal a rejeté cette demande car le demandeur n'avait pas fourni d'élément de preuve à l'appui de la perte alléguée.

À la date de la mise en forme du Rapport annuel, il n'avait été fait appel d'aucun de ces trois jugements.

Une entreprise du Croisic dans le département de la Loire-Atlantique qui louait et vendait des bateaux de plaisance et des moteurs avait demandé une indemnisation au titre de la baisse des ventes que le sinistre de l'*Erika* aurait causée en 2000. Le Fonds avait accepté la partie de la demande concernant la location des bateaux mais avait rejeté l'allégation de pertes sur les ventes au motif que les ventes concernaient des biens durables et, notamment en ce qui concernait des bateaux,

pouvaient être différées après un événement tel que le déversement d'hydrocarbures par l'*Erika* et qu'il n'y avait donc pas de lien de causalité suffisant entre le sinistre et les pertes alléguées.

Dans un jugement rendu en décembre 2004, le tribunal a estimé que les pertes concernant les ventes ne se seraient pas produites si le sinistre de l'*Erika* n'avait pas eu lieu et que le lien entre l'événement qui avait provoqué les pertes et ces dernières avait été suffisamment établi. Le tribunal a estimé que les critères du Fonds pouvaient contribuer à l'analyse effectuée par le tribunal mais ne liaient pas ce dernier. Il a nommé un expert chargé d'évaluer les pertes subies par le demandeur par suite du sinistre en tenant compte de l'évolution normale du marché. Le Fonds de 1992 ne fera pas appel mais donnera suite à l'étude de l'expert.

Un assureur avait présenté une demande d'indemnisation subrogée contre le Fonds de 1992 pour un montant de €630 000 (£447 000) au titre d'indemnités qu'il avait versées à un groupe d'hôtels de La Baule pour des pertes subies par suite de l'annulation d'une importante rencontre prévue à l'occasion du millénaire qui devait se tenir sur la plage locale. Ce versement avait été effectué en exécution d'une police d'assurance couvrant le coût d'organisation de la rencontre annulée. Le Conseil municipal de La Baule avait en effet émis un décret le 27 décembre 1999 interdisant tout accès aux plages de La Baule, ce qui avait entraîné l'annulation de la rencontre. Le Fonds de 1992, tout en estimant que la demande était recevable en principe, l'avait rejetée au motif que le demandeur n'avait pas soumis suffisamment d'informations pour que le Fonds puisse évaluer les pertes et que l'assureur n'avait pas pris en compte les recettes des hôtels pour la période des fêtes du millénaire qui auraient dû être déduites des pertes découlant de l'annulation de l'événement.

Dans un jugement rendu en décembre 2004, le tribunal a évalué les recettes pour la période des fêtes du millénaire à €200 000 (£142 000). Il a ordonné au propriétaire du navire, à la Steamship Mutual et au Fonds de 1992 de verser à l'assureur le solde de €430 000 (£305 000). Le Fonds de 1992 fera appel du jugement.

Jugements rendus par le tribunal de commerce de Vannes

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

Le propriétaire d'une épicerie située à 200 mètres de la côte dans le département du Morbihan avait soumis une demande d'indemnisation pour manque à gagner et pour le tort moral dû au stress qu'il aurait subis par suite du sinistre. Le Fonds de 1992 avait estimé que la demande au titre du manque à gagner était en principe recevable mais que la perte était bien moindre que celle alléguée. Le Fonds avait rejeté la demande d'indemnisation pour tort moral car en vertu des Conventions ces demandes ne sont pas recevables. Dans un jugement rendu en novembre 2004, le tribunal a souscrit à l'évaluation faite par le Fonds de la perte due à la baisse du chiffre d'affaires et a estimé, comme le Fonds, que la demande pour tort moral ne relevait pas des Conventions de 1992.

Le propriétaire d'un hôtel situé dans le centre de Vannes avait présenté une demande d'indemnisation d'un montant de €59 830 (£42 000) pour manque à gagner en 2000. Le Fonds de 1992 avait approuvé cette demande pour un montant de €16 427 (£12 000) et avait effectué un versement provisoire au demandeur. Celui-ci, saisissant le tribunal, a réclamé que le montant soit porté à €65 100 (£46 000). Dans un jugement rendu en décembre 2004, le tribunal a évalué la perte à €25 546 (£18 000) et a ordonné au Fonds, au propriétaire du navire et à la Steamship Mutual de verser cette somme, déduction faite du montant déjà versé au demandeur. Le Fonds ne fera pas appel du jugement.

En décembre 2004, le tribunal a rendu un jugement concernant les demandes d'indemnisation pour des pertes subies en 2000,

2001 et 2002 par le propriétaire d'un bien situé à Sarzeau dans le département du Morbihan, à un kilomètre de la plage, pour des pertes qu'il aurait subies par suite d'une baisse des recettes tirées de la location de ce bien aux touristes.

Le Fonds de 1992 avait accepté la demande concernant l'année 2000 comme étant recevable en principe mais le montant des pertes tel qu'évalué par le Fonds, qui était inférieur au montant réclamé, n'a pas été accepté par le demandeur. Le tribunal a suivi le Fonds dans son évaluation. Quant aux demandes relatives aux années 2001 et 2002, le Fonds les avait rejetées au motif que le sinistre de l'*Erika* n'avait pas fait baisser les recettes tirées de la location de ce bien pendant ces années. Se référant aux critères du Fonds et en particulier à l'obligation d'établir un lien de causalité suffisant entre la pollution et les pertes du demandeur, le tribunal a estimé que ce dernier n'avait pas fait la preuve d'un tel lien et a rejeté les demandes.

À la date de la mise en forme du Rapport annuel, le demandeur n'avait pas fait appel du jugement.

14.4 AL JAZIAH 1

(Émirats arabes unis, 24 janvier 2000)

Voir les pages 62 et 63.

14.5 SLOPS

(Grèce, 15 juin 2000)

Le sinistre

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

Le *Slops* n'était couvert par aucune assurance responsabilité, 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 à terre.

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

Le *Slops*, immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée en 1994, avait initialement été conçu et construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison. En 1995, il avait subi de gros travaux de transformation durant lesquels l'hélice avait été enlevée et le moteur mis hors service et officiellement plombé. Il a été indiqué qu'il s'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. À ce que l'on savait, les résidus d'hydrocarbures récupérés étaient vendus, après traitement, comme fuel de médiocre qualité.

En juillet 2000, le Comité exécutif a examiné la question de savoir si le *Slops* relevait ou non de la définition du terme 'navire' en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité exécutif a rappelé que l'Assemblée du Fonds de 1992 avait décidé que les engins exploités au large, c'est-à-dire les unités flottantes de stockage (FSU) et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement (FPSO) devaient être considérés comme des navires uniquement lorsqu'ils transportent des hydrocarbures en tant que cargaison à l'occasion d'un voyage à destination ou en provenance d'un port ou d'un terminal situé en dehors du gisement pétrolier dans lequel ils sont normalement exploités. Le Comité exécutif a noté que cette décision se fondait sur les conclusions d'un Groupe

de travail intersessions créé par l'Assemblée pour examiner cette question. Le Comité exécutif a également noté que, bien que le Groupe de travail se soit surtout penché sur l'applicabilité des Conventions de 1992 aux engins utilisés par le secteur off-shore, il n'y avait pas de différence notable entre le stockage et le traitement de pétrole brut dans le secteur offshore et le stockage et le traitement de déchets mazoutés issus de la navigation maritime. Il a en outre été noté que le Groupe de travail avait estimé que, pour relever de la définition du terme 'navire' en vertu des Conventions de 1992, un engin exploité au large devait notamment avoir à bord des hydrocarbures persistants en tant que cargaison ou dans les soutes.

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

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

Actions en justice

Procédures auprès du tribunal de première instance

En février 2002, deux entrepreneurs grecs ont engagé des actions en justice auprès du tribunal de première instance du Pirée contre le propriétaire immatriculé du *Slops* et le Fonds de 1992 pour obtenir réparation à raison de €1,5 million (£1,1 million) et de €787 000 (£557 000) (plus les intérêts), respectivement au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde. Ces entrepreneurs ont allégué que le propriétaire du *Slops* les avait chargés de procéder aux opérations de nettoyage et de prendre des mesures de prévention pour lutter contre le déversement d'hydrocarbures. Ils ont ajouté qu'ils avaient demandé au propriétaire du *Slops* de

rembourser les coûts susmentionnés mais que celui-ci n'avait pas donné suite à cette demande.

Dans leur argumentation, les entrepreneurs ont déclaré que le *Slops* avait été construit uniquement pour le transport des hydrocarbures en mer (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que navire-citerne), qu'il détenait un certificat de nationalité en tant que pétrolier et demeurait immatriculé comme pétrolier auprès du registre des navires du Pirée. Ils ont soutenu également que même dans les cas où il opérait comme zone de séparation (unité de traitement des résidus), le *Slops* flottait en mer et n'avait d'autre fonction que de transporter des hydrocarbures dans sa coque. Ils ont précisé que le *Slops* n'avait aucune assurance de responsabilité répondant à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Ces entrepreneurs ont déclaré que le propriétaire immatriculé ne possédait aucun avoir hormis le *Slops*, qui avait été détruit par un incendie et n'avait donc aucune valeur même comme ferraille. Ils ont avancé qu'ils avaient pris toutes les mesures raisonnables possibles contre le propriétaire du *Slops*, à savoir qu'ils avaient engagé une action en justice à son encontre, enquêté sur sa situation financière et demandé au tribunal de saisir ses avoirs et de le déclarer en faillite. Ils ont soutenu que, puisque le propriétaire n'était manifestement pas en mesure de satisfaire à leurs demandes, ils étaient en droit d'être indemnisés par le Fonds de 1992 au titre des dépenses qu'ils avaient engagées.

Le tribunal a prononcé son jugement en décembre 2002.

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

Pour ce qui est des actions contre le Fonds de 1992, le tribunal a soutenu dans son jugement que le *Slops* relevait de la définition du terme 'navire' énoncée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. De l'avis du tribunal, toute unité flottante, quelle qu'elle soit, initialement construite en tant que bâtiment de mer pour le transport des hydrocarbures est et demeure un navire, bien qu'elle puisse être ultérieurement transformée en un autre type d'unité flottante, comme installation flottante de

réception et de traitement des déchets mazoutés, et bien qu'elle ait pu être immobile ou que l'hélice ait pu être provisoirement enlevée et le moteur plombé. Le tribunal a ordonné au Fonds de 1992 de verser aux entreprises €1,5 millions (£1,1 million) et €787 000 (£557 000) respectivement, soit les montants réclamés, plus les intérêts légitimes à compter de la date de l'assignation (12 février 2002) jusqu'à la date du paiement, et les dépens, de €93 000 (£66 000).

Procédures auprès de la cour d'appel

En février 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné la question de savoir s'il y avait lieu de faire appel du jugement. Au cours des débats, plusieurs délégations ont souligné que la décision du Comité exécutif selon laquelle le *Slops* ne devrait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992 reposait sur une décision de politique générale de l'Assemblée du Fonds relative aux conditions selon lesquelles les unités de stockage flottantes devraient être considérées comme un 'navire' au sens qu'en donnent les Conventions, à savoir seulement quand elles transportent des hydrocarbures en vrac, ce qui impliquait que cela avait lieu pendant un voyage. Ces délégations ont évoqué le préambule des Conventions, qui se réfère spécifiquement au transport d'hydrocarbures. Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 devrait faire appel du jugement.

Dans son appel, le Fonds de 1992 a soutenu que le tribunal de première instance avait considéré à tort que le *Slops* transportait des hydrocarbures au moment du sinistre, s'agissant de la simple présence à bord de résidus d'hydrocarbures comme 'cargaison', c'est-à-dire du transport de ceux-ci. Il a soutenu en outre que selon le tribunal, il y avait transport des 2 000 m³ d'hydrocarbures à bord dans le sens où ils étaient destinés à être transportés vers des raffineries de pétrole, mais que rien ne permettait de prouver que c'était réellement le cas. Le Fonds a appelé l'attention sur un document émis par le Ministère de la marine marchande établissant de façon certaine que le *Slops*, qui constituait une unité industrielle flottante de traitement des résidus d'hydrocarbures et de séparation de ces résidus d'avec l'eau, avait fonctionné continuellement en tant que telle depuis le 2 mai 1995 et était demeuré à compter de cette date en permanence au mouillage sans appareil de propulsion. Le Fonds a affirmé que le *Slops* n'était pas destiné au transport de résidus

d'hydrocarbures vers des raffineries de pétrole et n'avait jamais réalisé ce type d'opération au cours de la période durant laquelle il avait servi d'installation flottante de traitement de résidus d'hydrocarbures, ce transport d'hydrocarbures ayant été effectué au moyen de barges appartenant à des tiers, qui s'étaient amarrés le long du *Slops* de façon à recevoir les résidus d'hydrocarbures et les transportaient vers des raffineries où ils étaient traités. Le Fonds a avancé également que le *Slops* n'avait pas d'assurance de responsabilité en vertu de l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que les autorités grecques ne lui avaient jamais imposé cette obligation. Il a été fait valoir qu'en vertu de l'article VII.10 de cette Convention, celles-ci ne devaient pas autoriser un navire battant le pavillon grec à commercer s'il n'était pas muni d'un certificat attestant que sa responsabilité est couverte. Le Fonds a conclu qu'au vu de ces faits, le *Slops* ne pouvait pas être considéré comme relevant de la définition du terme 'navire' énoncée dans les Conventions de 1992.

Lors d'une audience qui a eu lieu en novembre 2003, les demandeurs ont soutenu que tout type d'engin marin intentionnellement construit pour le transport d'hydrocarbures était considéré comme un navire même s'il avait été transformé ultérieurement et que son moteur avait été provisoirement plombé et, son hélice, enlevée. Ils ont ajouté que le fait que le *Slops* ait été immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée prouvait qu'il s'agissait bien d'un navire. Ils ont soutenu que le terme 'cargaison' ne signifiait pas que le navire était tenu de transporter effectivement des hydrocarbures, ledit terme étant utilisé pour distinguer les hydrocarbures en tant que cargaison des hydrocarbures se trouvant dans les citernes du navire. Les demandeurs ont affirmé qu'au moment du sinistre, le *Slops* avait encore effectivement à son bord des résidus de déchets datant du dernier voyage qu'il avait effectué en tant que pétrolier, en 1995. Ils ont affirmé qu'une assurance n'était pas une condition nécessaire pour que le *Slops* soit considéré comme un navire. Ils ont déclaré en outre que la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, dont l'objectif principal était la protection du milieu marin, fournissait un cadre à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile appelant une interprétation compatible avec cet objectif. Les demandeurs ont ajouté qu'ils avaient été mis au courant de la mauvaise situation

financière du propriétaire immatriculé alors que les opérations de nettoyage avaient considérablement progressé et qu'en tout état de cause ils auraient pu être accusés de contribuer au dommage à l'environnement s'ils n'avaient pas achevé ces opérations. Les demandeurs ont déclaré également que le fait que le Fonds de 1992 ait organisé le voyage en Grèce de deux experts techniques chargés de faire rapport sur le sinistre les amenait à penser que le Fonds était disposé à leur verser des indemnités.

Le Fonds de 1992 a appelé l'attention du tribunal sur la résolution N°8, adoptée en mai 2003 par le Conseil d'administration, selon laquelle celui-ci considère que les tribunaux des États Parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions des organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 concernant l'interprétation et l'application des Conventions.

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

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

exigé que le *Slops* soit assuré conformément à l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et que ceci indiquait également qu'on ne saurait considérer le *Slops* comme un 'navire' en vertu des Conventions de 1992.

Procédures auprès de la Cour suprême

Les demandeurs ont interjeté appel auprès de la Cour suprême.

Dans l'argumentation présentée à la Cour suprême, les demandeurs ont fait valoir que le *Slops*, qui par sa construction, présentait toutes les caractéristiques d'un navire transportant des hydrocarbures, était au mouillage et était utilisé comme une installation flottante de réception et de traitement de produits pétroliers provenant d'autres navires. Ils ont aussi affirmé que par suite d'un incendie, une grosse quantité d'hydrocarbures embarqués en vrac en tant que cargaison dans les citernes du navire, s'était déversée. Les demandeurs ont soutenu que la cour d'appel interprétait de façon incorrecte la définition du terme 'navire' dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Selon les demandeurs il est clair que ce terme est défini de façon non seulement à prévenir la pollution mais aussi à indemniser les victimes de pollution par des hydrocarbures et ceux qui contribuent à la prévention d'une telle pollution.

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

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

Les avocats du Fonds en Grèce ont fait savoir que les arguments opposés par les demandeurs quant à l'évaluation des éléments de preuve, par la cour d'appel, n'étaient pas un point de droit et que, le Code de procédure civile grec ne prévoyait pas que la Cour suprême doive réexaminer l'évaluation des éléments de preuve sauf si la conclusion de la cour d'appel est floue ou imprécise, ce qui n'est pas le cas s'agissant du sinistre du *Slops*.

Le Fonds de 1992 a l'intention d'exposer ses conclusions à la Cour suprême début 2005 et soutient que la cour d'appel a donné une interprétation correcte du terme 'navire' et que l'appel devrait être rejeté. Le Fonds réitérera l'argument présenté à la cour d'appel selon lequel le *Slops* ne pouvait avoir conservé à bord des résidus de précédents voyages compte tenu du fait qu'il avait été transformé en une installation flottante de traitements de déchets pétroliers. Le Fonds fera valoir également qu'en tout état de cause la présomption réfutable qui a été évoquée n'existe pas dans le cas présent. Par ailleurs, le Fonds appellera l'attention de la Cour suprême sur la Résolution N°8 susmentionnée.

14.6 SINISTRE SURVENU EN SUÈDE

(Suède, 23 septembre 2000)

Le sinistre

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

D'après les recherches effectuées par les autorités suédoises, le pétrole pourrait avoir été vidangé dans la zone économique exclusive suédoise à l'est de Gotland, peut-être par le navire-citerne maltais

Alambra, qui était passé dans cette zone au moment supposé du déversement d'hydrocarbures lors d'un déplacement sur ballast à destination de Tallinn (Estonie). Selon le Service des garde-côtes, l'analyse a montré que les échantillons de pétrole prélevés dans les îles contaminées correspondaient à ceux prélevés dans l'*Alambra*.

L'*Alambra* était 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

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 (£26,4 millions).

Demandes d'indemnisation

Le Service des garde-côtes a engagé des dépenses, de SKr 1,1 million (£86 000), et l'Agence suédoise des services de secours, de concert avec les autorités locales, de SKr 4,1 millions (£321 000) au titre des opérations de nettoyage. Le montant global des demandes serait donc nettement inférieur au montant de limitation applicable à l'*Alambra*.

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

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

Imposition d'une amende au propriétaire du navire

Le Service des garde-côtes suédois a condamné le propriétaire de l'*Alambra* à une amende de SKr 439 000 (£34 000) pour pollution des eaux, en vertu de la loi de 1980 sur les mesures contre la pollution provenant d'un navire.

Le propriétaire du navire a fait appel de la décision auprès du tribunal de district de Stockholm. Il a demandé au tribunal d'annuler la décision du Service des garde-côtes au motif que les autorités suédoises n'avaient pas compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux en l'espèce car le déversement allégué était le fait d'un navire étranger, s'était produit dans la zone économique exclusive de la Suède (ZEE) et que l'amende avait été imposée après que l'*Alambra* eut quitté cette zone. Le propriétaire a demandé subsidiairement que l'affaire soit rejetée étant donné qu'il n'y avait eu aucun déversement d'hydrocarbures de l'*Alambra*.

Dans une décision rendue en juillet 2002, le tribunal de district a examiné le premier motif invoqué par le propriétaire du navire, selon lequel il faudrait rejeter l'affaire au motif que les autorités suédoises n'avaient pas compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux concernant le déversement en question. Le tribunal de district a rejeté la demande du propriétaire du navire de ne pas donner suite en l'espèce pour ce motif.

En septembre 2002, la cour d'appel de Stockholm a confirmé la décision du tribunal de district. Le propriétaire du navire a fait appel de cette décision et, en mai 2003, la Cour suprême a autorisé le propriétaire à la saisir de cette affaire.

La Cour suprême a jugé que le Service des garde-côtes de Suède avait compétence pour imposer une amende pour pollution des eaux à un navire étranger dans la ZEE de la Suède et qu'il en serait ainsi même si le navire en cause n'avait pas été arraisonné ou saisi à l'intérieur de la zone économique exclusive suédoise ou dans les eaux territoriales suédoises. La Cour suprême a jugé en outre que l'exercice de cette compétence n'était pas en contradiction avec les obligations internationales de la Suède.

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

En septembre 2003, le Gouvernement suédois a engagé devant le tribunal de district de Stockholm une action en justice contre le propriétaire du navire et le London Club, soutenant que les hydrocarbures en question provenaient de l'*Alambra*, et demandant une indemnisation de SKr 5 260 364 (£412 000) au titre des opérations de nettoyage. Le Gouvernement a également engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 à titre de mesure de sauvegarde pour éviter que sa demande d'indemnisation adressée au Fonds ne soit frappée de prescription. Le Gouvernement a évoqué la responsabilité du Fonds de 1992 de l'indemniser si ni le propriétaire ni le London Club n'étaient déclarés tenus de verser une indemnisation.

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

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

En février 2004, le propriétaire du navire et le London Club ont présenté une argumentation dans laquelle ils rejettent l'allégation du Gouvernement, affirmant qu'il n'a été fourni aucune preuve montrant que les hydrocarbures qui ont pollué les îles provenaient de l'*Alambra*. Ils ont présenté des éléments de preuve émanant d'experts de la Heriot Watt University et de l'AEA Technology du Royaume-Uni qui avaient effectué une analyse comparative des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur la côte suédoise et sur l'*Alambra*. Les experts ont exprimé l'opinion que la conclusion formulée par le laboratoire de la police suédoise, à savoir que les échantillons prélevés sur le navire correspondaient aux échantillons prélevés par le tribunal suédois, était erronée. Les experts faisaient valoir que les échantillons provenant de la pollution et les échantillons prélevés sur le navire différaient quant à la distribution relative d'un groupe d'hydrocarbures aromatiques

polynucléaires (HAP) et que les échantillons prélevés sur le navire contenaient un groupe d'HAP caractéristiques du mazout que l'on ne retrouvait pas dans les échantillons provenant de la pollution. Les experts concluaient que les échantillons de la pollution avaient les caractéristiques du pétrole brut, tandis que les échantillons prélevés sur le navire correspondaient plus typiquement à un mélange de pétrole brut et de mazout.

En octobre 2004, les autorités suédoises ont remis leurs conclusions en réponse à l'argumentation du propriétaire du navire et du London Club. Elles ont fait valoir que les échantillons de la pollution et les échantillons prélevés sur le navire étaient très semblables pour ce qui est de la distribution des HAP et que l'absence d'HAP qui caractérisent le mazout dans les échantillons provenant de la pollution pouvait s'expliquer par l'exposition des hydrocarbures aux intempéries après leur déversement. Les autorités ont fait observer par ailleurs que si les échantillons de la pollution avaient été du pétrole brut et les échantillons prélevés sur le navire un mélange de pétrole brut et de mazout, il y aurait eu entre ces deux types d'hydrocarbures des différences bien plus nombreuses, et plus nettes, que ce qu'avait démontré l'analyse.

Le Fonds de 1992 a examiné les éléments de preuve présentés par le propriétaire du navire/London Club et les autorités suédoises. Il considère que les différences mises en évidence dans les profils d'hydrocarbures des échantillons de la pollution et des échantillons prélevés sur le navire étaient très légères et tenaient probablement à l'utilisation de méthodes et d'instruments différents plutôt qu'à des différences dans les échantillons. Le Fonds a estimé également que les profils d'hydrocarbures des échantillons prélevés tant sur le site pollué que sur le navire suggèrent avec force qu'il s'agit de pétrole brut plutôt que de mazout. Il en conclut donc qu'il n'y a aucune raison d'être en désaccord avec les conclusions des autorités suédoises selon lesquelles les échantillons de pollution provenaient de l'*Alambra*.

Le tribunal devrait rendre son jugement début 2005.

14.7 ZEINAB

(Émirats arabes unis, 14 avril 2001)

Voir les pages 66 et 67.



14.8 PRESTIGE

(Espagne, 13 novembre 2002)

Le sinistre

Le 13 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, qui transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd, a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures à environ 30 km au large du Cap Finisterre (Galice, Espagne). Le 19 novembre, pendant qu'on le remorquait vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 km à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de 3 500 mètres et de 3 830 mètres, respectivement. Environ 25 000 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire. Au cours des semaines qui ont suivi, les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave se sont poursuivies à un rythme qui a lentement diminué. Le Gouvernement espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 800 tonnes de cargaison restaient à bord de l'épave.

En raison du caractère très persistant de la cargaison du *Prestige*, les fuites d'hydrocarbures ont dérivé longtemps au gré des vents et des courants, parcourant de grandes distances. La côte ouest de

la Galice (Espagne) a été très polluée et les hydrocarbures ont finalement gagné le Golfe de Gascogne polluant la côte nord de l'Espagne et le littoral français. Des traces d'hydrocarbures ont été découvertes au Royaume-Uni (Îles anglo-normandes, Île de Wight et Kent).

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

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

Le *Prestige* était inscrit auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association (London Club).

Enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave

Le Gouvernement espagnol a mis en place un Comité technique international, placé sous la coordination de la compagnie pétrolière espagnole Repsol YPF, pour envisager les méthodes possibles d'enlèvement des hydrocarbures restés à bord de l'épave.

En décembre 2003, après plusieurs essais en Méditerranée puis sur le lieu de l'épave, le Gouvernement espagnol a décidé d'enlever la cargaison demeurée à bord, à l'aide d'un système de va-et-vient de conteneurs en aluminium remplis par gravité par des orifices forés dans les citernes. Un contrat visant à enlever les hydrocarbures restés à bord du *Prestige* a été signé entre le Gouvernement espagnol et Repsol YPF. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures, qui ont débuté en mai 2004, ont été achevées en septembre 2004. Quelque 13 000 tonnes de cargaison ont été enlevées de la partie avant de l'épave. Il restait environ 700 tonnes dans la partie arrière qui a été traitée avec des agents biologiques destinés à accélérer le processus de dégradation des hydrocarbures.

Le Gouvernement espagnol a évalué à environ €100 millions (£71 millions) le coût de ces opérations.

Bureaux des demandes d'indemnisation

Un grand nombre de demandes d'indemnisation étant attendues, le London Club et le Fonds de 1992, après avoir consulté les autorités espagnoles et françaises, ont ouvert un Bureau des demandes d'indemnisation à La Corogne (Espagne) et à Bordeaux (France).

Responsabilité du propriétaire du navire

Le montant de limitation applicable au *Prestige*, en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, est approximativement de 18,9 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) ou €22 777 986 (£16 millions). Le 28 mai 2003, le propriétaire du navire a déposé €22 777 986 auprès du tribunal pénal de Corcubión (Espagne) pour constituer le fonds de limitation.

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

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

du Fonds concernant la date du premier versement des indemnités.

Suivant les principes appliqués dans l'affaire du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé en février 2003 que, dans l'affaire du *Prestige*, la conversion se ferait sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS, à la date de l'adoption par le Comité exécutif du compte rendu des décisions de cette session, soit le 7 février 2003. Par conséquent, 135 millions de DTS correspondent à €171 520 703 (£121,4 millions).

Niveau des paiements

Examen de la question par le Comité exécutif en mai 2003

Contrairement à ce qui s'était passé dans des affaires antérieures, l'assureur du *Prestige* (le London Club) a décidé de ne pas effectuer de paiement à hauteur du montant de limitation du propriétaire du navire, suivant en cela le conseil juridique selon lequel, si le Club devait payer les demandeurs de la même manière que par le passé, les tribunaux espagnols ne tiendraient très probablement pas compte de ces paiements lors de la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire et le Club risquerait alors de payer deux fois le montant de limitation.

À sa session de mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devraient, pour le moment, être limités à 15% du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds et le London Club. Le Comité a décidé en outre que le Fonds de 1992 devrait, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, payer les demandeurs, même si le London Club ne leur versait pas une indemnisation directement.

Examen de la question par le Comité exécutif en octobre 2003 et février 2004

À ses sessions d'octobre 2003 et de février 2004, le Comité exécutif a décidé que compte tenu des incertitudes qui continuaient de régner quant au niveau des demandes recevables, il conviendrait de maintenir le niveau de paiement à 15%.

Examen de la question par le Comité exécutif en mai 2004

Lors de la session du Comité exécutif de mai 2004, le Gouvernement espagnol a évalué le total des

dommages subis en Espagne à €834,8 millions (£591 millions). Le Gouvernement français a estimé que le total des pertes enregistrées en France se situait entre €145,2 et €202,3 millions (£103 à 143 millions) alors que, d'après les prévisions, les pertes maximums devaient être d'environ €176 millions (£125 millions). La délégation portugaise a déclaré que le montant total des dommages subis au Portugal était de quelque €3,3 millions (£2,3 millions).

Compte tenu des chiffres fournis par les gouvernements des trois États concernés et des incertitudes qui subsistaient quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir pour l'instant le niveau des paiements à 15% des pertes ou dommages subis par les différents demandeurs.

Examen du niveau des paiements par le Comité exécutif à la session d'octobre 2004

À la session d'octobre 2004 du Comité exécutif, les délégations française et espagnole ont fait savoir qu'elles avaient tenu des consultations sur la manière de traiter l'affaire du *Prestige* afin d'étudier les possibilités d'améliorer le règlement des demandes d'indemnisation. De l'avis de ces délégations, le niveau d'indemnisation fixé à 15% avait laissé les victimes dans une situation peu satisfaisante.

La délégation espagnole a fait savoir que, par suite du dispositif mis en place pour dédommager les victimes, l'administration espagnole avait eu à souffrir directement du faible niveau des paiements puisqu'elle avait dû engager de très fortes dépenses pour lutter contre les effets du sinistre et dédommager les victimes.

La délégation française a également indiqué qu'en France l'annonce de la fixation du niveau des paiements à 15%, qui constituait le niveau le plus faible de l'histoire des Fonds de 1971 et de 1992, avait déclenché des réactions d'incompréhension et d'hostilité à l'égard du système international. Du point de vue de la délégation française, malgré les pertes constatées, le petit nombre de demandes soumises pourrait s'expliquer du fait que, pour de nombreuses entreprises, un niveau d'indemnisation de 15% ne compensait pas le coût supplémentaire de la présentation d'une demande d'indemnisation ni le temps consacré à répondre aux demandes de renseignements des experts qui s'ensuivaient.

Il a été déclaré que de l'avis des deux gouvernements, relever le niveau d'indemnisation devrait être une priorité pour le Fonds de 1992 pour l'année à venir, compte tenu notamment de l'échéance prochaine du délai de prescription de trois ans frappant les demandes d'indemnisation. Selon ces gouvernements, pour permettre aux victimes qui ne l'avaient pas encore fait de soumettre une demande dans les délais requis, il était nécessaire de leur adresser un message clair afin qu'elles puissent juger, en fonction des pertes financières qu'elles estimaient avoir subies et du montant qu'elles étaient susceptibles de recouvrer, s'il y avait lieu ou non d'entreprendre une action judiciaire avant novembre 2005. Les deux délégations ont fait valoir que les demandeurs devaient être informés dès que possible de la possibilité d'être dédommagés car il serait particulièrement préjudiciable à l'image du Fonds que d'importants relèvements du niveau des paiements soient décidés après l'expiration du délai de prescription, ce qui priverait un certain nombre de victimes de la possibilité de prendre les mesures appropriées.

Les délégations espagnole et française ont demandé instamment au Fonds de prendre toutes les mesures nécessaires pour que soient traitées rapidement les demandes reçues (qui représentaient une part importante des pertes estimatives pour chaque pays) afin qu'on puisse déterminer de manière réaliste la possibilité de relever le niveau d'indemnisation à la prochaine session du Comité et, pour ce faire, les deux délégations se sont de nouveau engagées à fournir aux experts du Fonds les explications dont ceux-ci pourraient avoir besoin.

L'Administrateur a déclaré que d'après les chiffres soumis par les gouvernements des trois pays touchés par le sinistre, le total des demandes susceptibles de donner lieu à indemnisation s'élevait à quelque €1 038 millions (£735 millions) et qu'il n'était donc pas possible, à son avis, de relever à ce stade le niveau des paiements au-delà de 15%. Il a fait observer que, conformément à la position adoptée par les organes directeurs des FIPOL, le niveau des paiements devrait être fixé en fonction des risques encourus par le Fonds de 1992 et non pas en fonction de l'évaluation des demandes à laquelle il a procédé.

Un certain nombre de délégations ont indiqué que bien qu'elles soient d'accord sur le fait que le niveau

de paiement de 15% actuel, le plus faible dans l'histoire des Fonds, était très défavorable aux demandeurs, le Fonds n'avait pas d'autres options que de maintenir ce niveau pour l'instant mais qu'il conviendrait de le revoir chaque fois que la possibilité s'en présenterait.

Vu l'incertitude qui demeurerait quant au niveau des demandes recevables, le Comité exécutif a décidé de maintenir le niveau actuel des paiements à 15% des pertes ou dommages subis par les demandeurs concernés.

Demandes d'indemnisation

Espagne

Au 31 décembre 2004, le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 700 demandes d'indemnisation pour un montant total de €711 millions (£501 millions). L'une de ces demandes d'indemnisation, de €132 millions (£93,5 millions), émanait d'un groupe de 58 associations de Galice, des Asturies et de la Cantabrique qui représentent 13 600 pêcheurs et ramasseurs de coquillages, et quatre demandes avaient été formulées par le Gouvernement espagnol, la première en octobre 2003 pour €383,7 millions (£272 millions), la deuxième en janvier 2004 pour €44,6 millions (£32 millions) et, la troisième, en avril 2004 pour €85,5 millions (£60,5 millions). Une quatrième demande a été déposée en décembre 2004 pour €46,5 millions (£33 millions). Les demandes du Gouvernement espagnol portent sur les dépenses engagées jusqu'à la fin d'avril 2004 au titre des opérations de nettoyage en mer et à terre, des indemnités versées aux pêcheurs et aux ramasseurs de coquillages, de l'allégement fiscal accordé aux entreprises touchées

par le déversement, des frais administratifs et des frais afférents aux campagnes de publicité. L'une des rubriques, qui portait sur les opérations de nettoyage effectuées dans le Parc atlantique national, se chiffrait à €11,9 millions (£8,4 millions). Cette rubrique a été retirée car une autre source de financement a été obtenue pour ces opérations.

On trouvera ventilées dans le tableau ci-dessous les différentes catégories de demandes d'indemnisation reçues par le Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

En décembre 2003, l'Administrateur a évalué à titre provisoire à €107 millions (£76 millions) la première demande du Gouvernement espagnol. Pour le détail des sommes versées à celui-ci, voir plus bas.

Depuis décembre 2003, un certain nombre de réunions ont été tenues avec des représentants du Gouvernement espagnol et une quantité considérable de renseignements supplémentaires a été fournie à l'appui des demandes. La coopération avec des représentants du Gouvernement espagnol se poursuit et des progrès sont enregistrés concernant l'évaluation des quatre demandes qu'il a déposées. Des discussions ont lieu actuellement en vue d'étudier de près les moyens d'accélérer l'examen de volumes considérables de documents relatifs aux opérations de nettoyage du littoral.

Trois cent cinquante-trois autres demandes, pour un montant total de €18 millions (£12,6 millions), ont été évaluées à €2 millions (£1,4 million). Bon nombre des demandes restantes ne s'appuient pas sur des pièces justificatives suffisantes et les

Catégorie des demandes (Espagne)	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Domages aux biens	224	2 414 473
Nettoyage	16	4 161 279
Mariculture	12	8 026 408
Pêche et ramassage de coquillages	145	134 263 917
Tourisme	10	612 472
Entreprises de transformation/vente du poisson	247	12 173 669
Divers	42	1 202 436
Gouvernement espagnol	4	548 392 876
Total	700	711 274 529

demandeurs ont été invités à fournir ces pièces. Des paiements provisoires, de €18 081 (£12 820), ont été effectués à hauteur de 15% des montants estimés au titre de 38 des demandes évaluées⁷. Cent vingt demandes ont été rejetées, la plupart du fait que le demandeur n'avait pas démontré qu'il avait subi une perte. Les demandes restantes sont dans l'attente d'une réponse de la part des demandeurs ou sont réexaminées parce que les demandeurs ne sont pas d'accord sur le montant estimé.

France

Au 31 décembre 2004, le Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux avait reçu 377 demandes, d'un montant total de €92,1 millions (£65,2 millions). On trouvera dans le tableau ci-dessous une ventilation des différentes catégories de demandes reçues.

Sur les 377 demandes présentées au Bureau des demandes d'indemnisation, au 31 décembre 2004, 233 (62%) avaient été évaluées. Au total €160 000 (£110 000) avaient été versés, soit 15% du montant approuvé au titre de 43 demandes.

Cent quatorze ostréiculteurs du Bassin d'Arcachon, près de Bordeaux, avaient déposé des demandes pour un total de €1 million (£848 000) au titre des pertes qu'ils auraient subies en raison de la résistance du marché due à la pollution. Ces demandes ont été examinées par les experts engagés par le London Club et le Fonds de 1992. Quarante-vingt-quatre d'entre elles, d'un montant total de €539 000 (£380 000), ont été évaluées à €179 000 (£126 000). Les experts nommés par le London

Club et le Fonds de 1992 examinent actuellement les 30 demandes restantes.

Le bureau des demandes d'indemnisation a reçu 149 demandes concernant le secteur touristique d'un total de €15,4 millions (£10,9 millions). Quarante-vingt-six de ces demandes ont été évaluées à €3,8 millions (£2,7 millions).

En mai 2004, le Gouvernement français a soumis une demande d'indemnisation pour €67,5 millions (£48 millions) au titre des dépenses encourues pour le nettoyage et les mesures de sauvegarde. Les experts nommés par le Fonds de 1992 et le London Club procèdent actuellement à l'évaluation de cette demande. En octobre 2004, des représentants du Fonds et les experts engagés par celui-ci ont rencontré des représentants du Gouvernement français pour discuter du processus d'évaluation et du complément d'information nécessaire pour achever l'évaluation.

Trente et une demandes supplémentaires, d'un montant total de €6,1 millions (£4,3 millions) ont été déposées par les autorités locales au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage. Dix de ces demandes ont été évaluées à €116 000 (£82 000).

Portugal

Le Gouvernement portugais a présenté une demande de €3,3 millions (£2,3 millions) au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Une réunion a eu lieu en juillet 2004 entre les représentants du Fonds de 1992 et les

Catégorie des demandes (France)	Nombre de demandes	Montant réclamé €
Dommages aux biens	9	87 772
Nettoyage	31	6 100 456
Mariculture	118	1 638 646
Ramassage de coquillages	3	116 810
Bateaux de pêche	51	780 302
Tourisme	149	15 403 598
Entreprises de transformation/vente du poisson	6	276 200
Divers	9	236 947
Gouvernement français	1	67 499 154
Total	377	92 139 885

⁷ Les indemnités versées par le Gouvernement espagnol aux demandeurs avaient été déduites au moment de calculer les versements provisoires.

administrations publiques concernées. À la suite de cette réunion, le Gouvernement du Portugal s'est engagé à fournir des renseignements supplémentaires à l'appui de sa demande.

Paiements effectués et autre assistance financière apportée par les autorités espagnoles

Le Gouvernement espagnol et les autorités régionales ont indemnisé à hauteur de €40 (£28) par jour toutes les personnes directement touchées par les interdictions de pêche, au nombre desquelles figuraient des ramasseurs de coquillages, des pêcheurs côtiers, ainsi que des personnes dont le travail à terre est fortement tributaire de la pêche, tels les poissonniers, les réparateurs de filets de pêche et les employés des coopératives de pêche, des criées ou des fabriques de glace. Certains de ces paiements ont été intégrés dans les demandes subrogées des autorités espagnoles en vertu de l'article 9.3 de la Convention de 1992 portant création du Fonds; d'autres demandes subrogées devraient être présentées.

Le Gouvernement espagnol a également fourni une aide à d'autres particuliers et entreprises touchés par le déversement d'hydrocarbures, sous forme de prêts, d'abattements fiscaux et de dispenses des cotisations dues à la sécurité sociale.

En juin 2003, le Gouvernement espagnol a adopté une législation sous la forme d'un décret royal (Real Decreto-Ley) ouvrant un crédit de €160 millions (£113 millions) destiné à dédommager intégralement les victimes de la pollution. Pour percevoir une indemnité, les demandeurs devaient déposer leurs demandes le 31 décembre 2003 au plus tard, renoncer à réclamer sous une quelconque autre forme une indemnité liée au sinistre du *Prestige* et transférer leurs droits à indemnisation au Gouvernement espagnol. Il est prévu dans le décret que l'évaluation des demandes d'indemnisation sera effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En juillet 2004, un autre décret royal a relevé le montant disponible pour indemnisation, le portant à €249,5 millions (£177 millions). De plus, ce décret a prolongé le délai durant lequel les personnes des secteurs de la pêche, de la récolte de coquillages et de l'aquaculture peuvent demander

réparation au titre des pertes directement subies du fait du sinistre, de façon à inclure 2004. Les crédits disponibles aux fins de l'indemnisation des pertes subies en 2004 sont limités en vertu de ce décret à €3 millions (£2,1 millions). Les demandeurs sont tenus de soumettre leurs demandes au titre des pertes au 31 mars 2005 au plus tard.

À la session de février 2004 du Comité exécutif, la délégation espagnole a déclaré que le Gouvernement espagnol avait reçu près de 29 000 demandes d'indemnisation de la part de victimes du sinistre du *Prestige* souhaitant utiliser le mécanisme de paiement prévu par le premier décret royal. Cette délégation a déclaré également qu'environ 22 800 de ces demandes se rapportaient aux groupes de personnes travaillant dans le secteur de la pêche, et seraient évaluées selon un système d'évaluations objectives ou de barème. Il a été noté que quelque 5 000 demandes formulées par d'autres groupes feraient l'objet d'une estimation au cas par cas.

Le Gouvernement espagnol a informé le Fonds de 1992 que, selon le système appliqué au traitement des demandes dans le secteur de la pêche, l'évaluation était effectuée par le biais de formules prenant en compte différents facteurs comme la taille des bateaux de pêche, le nombre de membres d'équipage et la durée de l'interdiction de pêche. D'après les renseignements fournis par le Gouvernement espagnol en août 2004, des accords ont été conclus avec la grande majorité des personnes travaillant dans ce secteur et des paiements, d'environ €75 millions (£51 millions), effectués en vertu des décrets royaux.

Le Fonds de 1992 a été informé que les demandes formulées par 3 638 personnes en vertu des décrets doivent faire l'objet d'une évaluation au cas par cas par le Consorcio de Compensación de Seguros (le Consorcio), groupement d'assurances d'État qui a été créé pour verser des indemnités au titre de dommages que les polices d'assurance commerciales ne couvrent généralement pas, comme les dommages dus à des actes terroristes ou à des catastrophes naturelles.

Les décrets royaux prévoyant que l'évaluation des demandes doit être effectuée selon les critères retenus pour l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, des réunions ont eu lieu entre les représentants du

Catégorie de demandes que le Consorcio doit évaluer	Nombre de demandes	Nombre de demandeurs
Mariculture (dommages aux biens et manque à gagner)	30	1 910
Pêche (dommages aux biens et manque à gagner)	55	737
Vendeurs de poissons et de coquillages (manque à gagner)	366	412
Entreprises de transformation du poisson et des coquillages (manque à gagner)	62	86
Autres activités (manque à gagner)	143	157
Personnes travaillant dans le secteur de la pêche (manque à gagner)	76	214
Tourisme (manque à gagner)	18	18
Activités à terre (dommages et manque à gagner au cours des opérations de nettoyage)	71	71
Dommages aux biens	10	13
Divers	18	20
Total	849	3 638

Consorcio et ceux du Fonds de 1992, pour débattre des critères en question. Le Consorcio a fourni des précisions sur les demandes, indiquées dans le tableau ci-dessus.

Les experts nommés par le Consorcio et ceux nommés par le London Club et le Fonds de 1992 procéderont à des évaluations conjointes de ces demandes d'indemnisation.

Paiements effectués et autre assistance financière apportée par les autorités françaises

Le Gouvernement français a mis en place un système permettant d'effectuer les paiements au-delà des sommes versées par le Fonds de 1992 aux demandeurs appartenant au secteur de la pêche et à celui du ramassage des coquillages qui ont présenté une demande dans ce sens au plus tard le 13 décembre 2004. Le Gouvernement acquerra par subrogation les droits des demandeurs à l'égard du London Club et du Fonds de 1992 jusqu'à hauteur des sommes versées.

Le Gouvernement a créé une commission chargée d'administrer ce mécanisme et de déterminer le montant à verser à chaque demandeur. La commission a décidé que s'agissant des demandes sur le montant desquelles un accord a été conclu entre le demandeur d'une part et le London Club et le Fonds de 1992 d'autre part, la commission verserait 85% du montant convenu. Lorsqu'on ne

s'est pas entendu sur le montant, la commission établit les pertes subies et fixe le montant à payer.

Le Gouvernement a approuvé les paiements à effectuer à 175 demandeurs pour un montant total de €1,15 million (£800 000), paiements qui seront effectués au début de 2005.

Paiements au Gouvernement espagnol

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

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

- L'Assemblée a autorisé l'Administrateur, sous réserve d'une évaluation générale par ce dernier du total des dommages recevables survenus en Espagne dans le cadre du sinistre du *Prestige*, à verser la différence entre les 15% du montant évalué de la demande soumise le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de €383,7 millions = €57 555 000). Ce versement serait effectué sous réserve

également que le Gouvernement espagnol fournisse une garantie émanant d'un organisme financier qui ne soit pas l'État espagnol et dont la solvabilité répondrait aux critères arrêtés dans les directives internes en matière de placements du Fonds de 1992, de manière à protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement.

- L'Assemblée a décidé que cette garantie devrait couvrir la différence entre les 15% du montant évalué de la demande présentée le 2 octobre 2003 et un montant égal à 15% de la demande soumise (15% de 383,7 millions = €57 555 000). En outre, il a été décidé que les termes et conditions de la garantie devraient être établis à la satisfaction de l'Administrateur.

L'Assemblée a décidé que le Comité exécutif devrait, à sa prochaine session, réexaminer les paiements effectués. Il a également été décidé que si le Comité exécutif réduisait le montant du versement, la différence devrait être remboursée au Gouvernement espagnol.

Il a été décidé en outre que si un autre État ayant subi des pertes en raison du sinistre du *Prestige* présentait une demande de versement selon les mêmes termes, cette demande devrait être soumise au Comité exécutif.

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

De plus, l'Administrateur a effectué avec l'aide de divers experts une évaluation générale du total des dommages recevables survenus en Espagne, selon laquelle ce total serait d'au moins €303 millions.

Se fondant sur ces chiffres et tel qu'autorisé par l'Assemblée, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000 (£28,8 millions), correspondant à la différence entre 15% de €383,7 millions ou €57 555 000 et 15% du montant de la demande du

Gouvernement espagnol évalué à titre provisoire à €16 050 000. Ce paiement a été fait contre une garantie bancaire fournie par le Gouvernement espagnol qui couvrait la différence susmentionnée (de €41 505 000) émise par l'Instituto de Credito Oficial, banque espagnole renommée sur le marché financier, et contre l'engagement du Gouvernement espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée.

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

Enquêtes sur la cause du sinistre

L'autorité maritime des Bahamas, c'est-à-dire l'autorité de l'État du pavillon, a mené une enquête sur la cause du sinistre. Le rapport d'enquête a été publié en novembre 2004 et le Fonds de 1992 procède à son examen.

Le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre dans le cadre d'une procédure pénale. Il enquête sur le rôle du capitaine du *Prestige* et d'un fonctionnaire qui est intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol, et sur celui d'un gérant de la société gestionnaire du navire.

La Commission permanente d'enquête sur les événements de mer, qui dépend du Ministère espagnol de l'infrastructure et des travaux publics, est en train de rassembler les informations nécessaires pour publier un rapport sur le sinistre du *Prestige*.

S'agissant de la France, un magistrat instructeur de Brest mène actuellement une enquête sur la cause du sinistre.

Le Fonds de 1992 suit ces enquêtes par l'intermédiaire de ses juristes espagnols et français.

Actions en justice

Espagne

Environ 2 000 demandeurs se sont associés à la procédure judiciaire engagée devant le tribunal pénal de Corcubión (Espagne). Aucune précision sur les préjudices subis n'a été communiquée au tribunal. Cent quarante-neuf de ces demandeurs



Prestige: les falaises rocheuses difficiles d'accès ont gêné les opérations d'enlèvement des hydrocarbures

ont présenté leurs demandes au Bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne. L'on s'attend à ce que certains des demandeurs qui ont passé un accord de règlement avec le Gouvernement espagnol en vertu des décrets royaux retirent leurs demandes de la procédure.

En juillet 2004, le Gouvernement espagnol a présenté une requête au tribunal de Corcubión en vue d'obtenir le remboursement du montant de €22 777 986 (£16,1 millions) déposé auprès du tribunal dans le but de constituer le fonds de limitation. Dans sa requête, le Gouvernement espagnol a fait valoir que le tribunal devait lui rembourser ce montant étant donné qu'il versait des indemnités aux victimes du déversement.

Le Fonds de 1992 et les autres parties intervenant dans la procédure juridique auprès du tribunal de Corcubión ont soumis des argumentations s'opposant à cette demande. Le Fonds de 1992 a notamment avancé que, conformément à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le fonds de limitation doit être réparti par le tribunal entre tous les demandeurs qui sont en droit d'obtenir une indemnisation au titre des

dommages par pollution, proportionnellement à leurs demandes établies. Le Fonds a souligné que le sinistre avait également eu un impact en France et au Portugal et que les victimes des dommages par pollution dans ces pays avaient droit à une part du fonds de limitation.

En juillet 2004, le tribunal de Corcubión a rejeté la demande du Gouvernement espagnol pour des raisons de procédure. Le Gouvernement espagnol a fait appel de cette décision mais le 4 octobre 2004 l'appel a été retiré de la procédure.

France

À la demande d'un certain nombre de communes, le tribunal administratif de Bordeaux a désigné des experts pour déterminer l'étendue de la pollution en différents points de la zone polluée.

En juillet 2003, cinq ostréiculteurs ont engagé une procédure en référé à l'encontre du propriétaire du navire, du London Club et du Fonds de 1992 devant le tribunal de commerce de Marennes (Oléron) pour demander le versement provisoire de sommes atteignant au total environ €400 000 (£283 000). En juillet 2004, le tribunal a rendu un

jugement en référé rejetant la demande au motif que les demandeurs n'avaient pas fourni suffisamment d'éléments de preuve permettant de justifier la procédure en référé. Dans son jugement, le tribunal a invité les demandeurs à soumettre leurs demandes auprès du Bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux.

États-Unis

L'État espagnol a engagé une action en justice contre l'American Bureau of Shipping (ABS), la société de classification du *Prestige*, devant le tribunal fédéral de première instance de New York (le tribunal de New York) pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, dommages que l'on estimait initialement devoir dépasser US\$700 millions (£365 millions) et plus tard US\$1 milliard (£520 millions). L'État espagnol a notamment soutenu que l'ABS avait fait preuve de négligence dans l'inspection du *Prestige* et n'avait pas décelé de corrosion, de déformation permanente, de matériaux défectueux et de fatigue dans le navire et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.

L'ABS a réfuté l'accusation de l'État espagnol et a lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que si l'État avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle et a demandé que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS de tous les montants que ce dernier serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*. Le tribunal de New York a rejeté la demande reconventionnelle présentée par l'ABS au motif que l'État espagnol avait droit à l'immunité souveraine. L'ABS tente d'obtenir le réexamen de sa demande par le tribunal ou l'autorisation de faire appel.

Les autorités régionales du Pays basque espagnol ont engagé une action en justice contre l'ABS devant le tribunal fédéral de première instance de Houston, au Texas, réclamant des indemnités au titre des frais de nettoyage et des sommes versées à des particuliers et des entreprises pour un montant de US\$50 millions (£26 millions). Ces autorités ont soutenu, entre autres, que l'ABS n'avait pas inspecté convenablement le *Prestige* alors qu'il était

tenu de le faire, et avait déclaré que ce navire était en état de naviguer, ce qui n'était pas le cas. L'action en justice a été renvoyée au tribunal de New York qui traite de la demande présentée par l'État espagnol dont il est question plus haut.

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

À sa session d'octobre 2004, le Comité exécutif a étudié la question de savoir si le Fonds de 1992 devait engager une action récursoire contre l'American Bureau of Shipping (ABS).

La politique des FIPOL en ce qui concerne les actions récursoires telle qu'établie par les Assemblées peut se résumer comme suit:

La politique des Fonds consiste à intenter une action récursoire chaque fois que cela est approprié. Les Fonds doivent, dans chaque cas d'espèce, envisager s'il serait possible de recouvrer tous les montants qu'ils auraient versés aux victimes auprès du propriétaire du navire ou d'autres parties, sur la base de la législation nationale applicable. Si des questions de principe sont en jeu, la question des coûts ne devrait pas être le facteur déterminant pour les FIPOL au moment de décider d'engager ou non une action en justice. La décision des Fonds d'intenter ou non une telle action devrait être prise dans chaque cas particulier en fonction des chances d'aboutir dans le cadre du système juridique en question.

Dans des cas antérieurs, les FIPOL n'avaient normalement pas pris de décision sur la question de savoir s'il convenait d'engager des actions récursoires tant que l'enquête sur la cause du sinistre menée par les autorités compétentes n'était pas terminée ou que les Fonds n'avaient pas pu recevoir d'informations suffisantes sur ce point par d'autres voies. Dans certains cas, par exemple dans celui du sinistre de l'*Erika*, le Fonds avait pris sans tarder des mesures pour éviter qu'une action récursoire ne soit frappée de prescription.

Dans le cas du sinistre du *Prestige*, le Fonds de 1992 n'avait pas encore été en mesure d'obtenir des renseignements détaillés sur la cause du sinistre, et les enquêtes menées en Espagne et en France

n'avaient pas été menées à leur terme. L'Administrateur n'avait donc pas pu se faire une opinion définitive sur la question de savoir si le Fonds de 1992 devrait engager des actions récursoires concernant le sinistre et, dans l'affirmative, contre quelles parties, mais l'État espagnol et le Pays basque ayant engagé une action contre l'ABS, il a estimé qu'il serait souhaitable que le Comité exécutif décide à ce stade si le Fonds de 1992 devrait également engager une action contre l'ABS.

Du point de vue de l'Administrateur, le Fonds de 1992 avait le choix entre deux juridictions possibles principalement, à savoir les États-Unis, où le défendeur s'est constitué en société, et l'Espagne, où la plus grande partie du dommage par pollution s'est produit. Même s'il était peut-être possible d'engager cette action en France, au Portugal ou au Royaume-Uni, qui ont également été touchés par le sinistre, l'Administrateur était d'avis qu'il ne serait ni opportun ni utile que le Fonds engage une action dans ces juridictions.

L'Administrateur avait soumis au Comité exécutif un document dans lequel il procédait à une analyse détaillée des questions aussi bien de procédure que de fond qu'il y avait lieu de prendre en considération dans ce contexte. Il a fait valoir que lorsque le Comité exécutif examinerait s'il y a lieu d'engager un recours contre l'ABS, il souhaiterait peut-être tenir compte du but principal poursuivi par le Fonds de 1992 dans une telle action, à savoir recouvrer une part importante du montant que le Fonds aurait versé (et aurait à verser) à titre d'indemnisation ou démontrer qu'il souhaitait contribuer à la sécurité de la navigation.

Considérations exprimées par le Comité exécutif

En ce qui concerne les États-Unis, le Fonds de 1992 engagerait une action devant la juridiction d'un pays non membre, où les procès étaient très onéreux et les chances de réussite très incertaines. Le Comité a en revanche noté que le Fonds, par le biais du processus de communication des pièces du dossier avant l'audience, aurait accès aux documents susceptibles de fournir des éléments de preuve essentiels sur lesquels fonder l'action en question et qu'il serait relativement facile de mettre à exécution un jugement contre les avoirs de l'ABS.

De l'avis des avocats américains du Fonds, il était peu probable qu'une action du Fonds de 1992 contre l'ABS aux États-Unis puisse être suspendue en attendant les résultats de l'enquête sur la cause du sinistre ou l'issue de l'action engagée par l'État espagnol contre l'ABS et donc que, si le Fonds devait intenter un procès aux États-Unis, cela entraînerait des dépens considérables dès le début. Selon les points de vue des avocats américains et espagnols du Fonds, il ne serait normalement pas possible au Fonds, une fois qu'il aurait engagé une action contre l'ABS aux États-Unis, d'abandonner cette action et d'en intenter une nouvelle en Espagne.

Pour ce qui est d'une action en Espagne, les avocats espagnols du Fonds ont émis l'avis qu'elle serait probablement suspendue en attendant que la procédure pénale aboutisse à un jugement définitif, qu'en Espagne les possibilités d'accéder aux documents en possession du défendeur étaient limitées et qu'il serait peut-être plus difficile de mettre à exécution un jugement favorable rendu par un tribunal espagnol contre les avoirs de l'ABS aux États-Unis.

S'agissant de la possibilité de voir les tribunaux tenir l'ABS pour responsable envers le Fonds, la jurisprudence relative aux actions pour indemnisation en dehors des relations contractuelles ou quasi-contractuelles n'était pas favorable au Fonds de 1992, que ce soit aux États-Unis ou en Espagne et il était clair qu'une action intentée par le Fonds se rapporterait à une situation extracontractuelle.

Toutefois, ces dernières années, la question de la sécurité de la navigation était devenue un problème majeur et il était possible que les tribunaux, en particulier les tribunaux européens, soient davantage enclins à reconnaître également dans les situations extracontractuelles la responsabilité des personnes qui par négligence causent des sinistres par pollution ou y contribuent. Par ailleurs, les éléments de preuve qui seraient produits dans le contexte de toute procédure juridique établiraient peut-être que l'ABS avait fait preuve de négligence lorsqu'il avait inspecté le *Prestige*.

Étant donné l'ampleur des dommages par pollution causés par le sinistre du *Prestige* en

Espagne, en France et au Portugal par rapport au montant total disponible en vertu des Conventions de 1992, l'État espagnol (comme tous les autres demandeurs) serait loin d'être intégralement indemnisé en vertu des Conventions au titre des dommages par pollution qu'il a subis et même si le Fonds de 1992 contre l'ABS – qu'il intente son action aux États-Unis ou en Espagne – avait gain de cause, il n'était pas certain qu'il soit en mesure de recouvrer des montants importants. Le montant de la demande de l'État espagnol contre l'ABS était déjà si élevé que, même si l'action de l'État espagnol n'aboutissait que partiellement, la couverture d'assurance de l'ABS ne serait probablement pas suffisante ou l'ABS ne serait sans doute pas en mesure de payer le solde et le Fonds de 1992, au cas où il aurait gain de cause contre l'ABS, se trouverait en concurrence avec l'État espagnol et les autorités régionales du Pays basque pour ce qui est des sommes susceptibles d'être disponibles pour exécuter les jugements contre l'ABS.

Étant donné les dépens très élevés que le Fonds de 1992 encourrait s'il engageait une action en recours contre l'ABS aux États-Unis, le risque considérable d'échec de cette action et la difficulté pour le Fonds de recouvrer les sommes versées au titre du préjudice économique pur, l'Administrateur a estimé, tout compte fait, que si une action en recours était engagée, il serait préférable qu'elle le soit en Espagne. Selon lui toutefois, il n'était pas certain qu'une action engagée en Espagne puisse être couronnée de succès et on rencontrerait des difficultés de procédure, y compris des problèmes de prescription.

En ce qui concerne le calendrier d'une action récursoire, l'Administrateur estime que si le Fonds devait engager une action en Espagne, il devrait au préalable attendre que les résultats des enquêtes sur la cause du sinistre soient connus mais que si, en revanche, le recours était engagé aux États-Unis, cette action devrait être engagée le plus tôt possible.

Toutes les délégations ont réaffirmé leur soutien à la politique du Fonds tendant à engager des actions récursoires contre des tiers chaque fois que cela était approprié. Toutefois, plusieurs délégations ont été d'avis qu'il était prématuré de décider à ce stade s'il y avait lieu ou non d'engager une action récursoire contre l'ABS étant donné le manque d'éléments d'appréciation.

La plupart des délégations ont été d'avis que le Fonds de 1992 ne devrait pas engager d'action récursoire aux États-Unis dans la mesure où les coûts seraient très élevés et où il y avait peu de chances de succès. Ces délégations ont fait savoir que s'il était décidé qu'une action récursoire se justifiait compte tenu d'autres éléments obtenus dans le cadre des enquêtes en cours sur la cause du sinistre, il serait préférable d'entreprendre cette action en Espagne. Ces délégations ont également noté que l'introduction d'une action en justice en Espagne n'était pas soumise à des considérations de délai de prescription imminent et qu'il y avait donc lieu de repousser toute décision en attendant l'issue de ces enquêtes.

Le Comité exécutif a décidé que le Fonds de 1992 ne devrait pas tenter d'action récursoire contre l'ABS aux États-Unis. Il a d'autre part décidé de repousser toute décision concernant une telle action contre l'ABS en Espagne jusqu'à ce que d'autres détails sur la cause du sinistre du *Prestige* soient connus. L'Administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux États-Unis, de suivre les enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toutes mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 dans toute juridiction pertinente.

Le Comité a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds à l'égard d'actions en justice contre d'autres parties.

14.9 SINISTRE SURVENU À BAHREÏN

(Royaume de Bahreïn, mars 2003)

Le sinistre

Le 15 mars 2003, la police de l'air de Bahreïn (Air Wing of the Bahrain Ministry of Interior) a signalé la présence d'une nappe de pétrole à 20 milles au large de la côte nord de Bahreïn. Le 17 mars, les hydrocarbures ont commencé à s'échouer sur le rivage de la côte nord du Royaume de Bahreïn, et durant trois jours de nouvelles nappes d'hydrocarbures ont atteint les côtes est et ouest de l'île Al Muharraq. Une certaine quantité de pétrole a pénétré dans le port de Mina Sulman, et a pollué un port de pêche, souillant bateaux et engins de pêche.

Les hydrocarbures sont parvenus à proximité des prises d'eau de mer de deux centrales

électriques/usines de dessalement et d'une autre usine de dessalement. Environ 18 kilomètres de littoral ont été pollués par une quantité d'hydrocarbures estimée à 100 tonnes. Du pétrole aurait atteint le littoral du Royaume d'Arabie saoudite non loin de la voie d'accès reliant Bahreïn au continent.

Opérations de nettoyage

Le Service des garde-côtes de Bahreïn a aidé la Commission publique de la protection des ressources marines, de l'environnement et de la faune sauvage à effectuer des opérations de nettoyage en mer entre le 15 et le 24 mars 2003. Le 22 mars, les responsables de la météorologie et de l'environnement de l'Arabie saoudite ont fourni aux autorités de Bahreïn environ 2 000 mètres de barrages flottants et un navire écopeur. Ce matériel a été rendu à l'Arabie saoudite le 28 mars.

Le Ministère de l'électricité et de l'eau a déployé des barrages à proximité des prises d'eau de mer des centrales électriques/usines de dessalement de Sitra et de Hidd et de l'usine de dessalement d'Addur. Il a également procédé à des opérations de nettoyage du littoral pour empêcher les hydrocarbures de souiller les circuits de refroidissement et la charge d'alimentation de dessalement de ces installations.

Le Ministère des municipalités et de l'agriculture et la compagnie pétrolière de Bahreïn, la Bahrain Petroleum Company (BAPCO), ont effectué d'importantes opérations de nettoyage du littoral et évacué les déchets. Ces opérations ont été commencées le 19 mars et terminées le 18 avril 2003.

Enquête sur l'origine de la pollution

Analyses chimiques

Les autorités de Bahreïn ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures et les ont envoyés à des laboratoires à Bahreïn et en Arabie saoudite aux fins d'analyses. Le Centre d'aide mutuelle pour les situations d'urgence en mer (MEMAC) de Bahreïn a également prélevé des échantillons et les a envoyés au Fonds de 1992, pour analyse. Les analyses effectuées à Bahreïn ont été peu concluantes bien qu'il ait été signalé que la teneur en soufre du pétrole prélevé correspondait étroitement au pétrole brut d'Iraq (Bassorah). Le laboratoire en Arabie saoudite a conclu que le pétrole était du brut d'Iraq.

Les échantillons envoyés au Fonds de 1992 ont été soumis à un laboratoire écossais spécialisé dans l'analyse et les empreintes de pétrole. Ce laboratoire, en l'absence d'hydrocarbures de référence pour permettre des comparaisons avec les échantillons et compte tenu de son expérience, a conclu que les hydrocarbures prélevés pouvaient provenir d'Arabie saoudite, du Koweït ou du sud de l'Iraq.

En février 2004, le MEMAC a prélevé un échantillon de pétrole brut d'Iraq (Bassorah) d'une citerne destinée à l'exportation qui se trouvait au terminal pétrolier d'Al-Baker (Iraq) et l'a envoyé au Fonds de 1992. Le laboratoire écossais l'a ensuite analysé et a constaté que les 'empreintes' des échantillons des nappes d'hydrocarbures correspondaient très étroitement à l'échantillon du pétrole brut d'Iraq (Bassorah). Le laboratoire a conclu que les résidus d'hydrocarbures prélevés sur la côte nord de Bahreïn correspondaient à ce à quoi l'on pourrait s'attendre dans le cas du pétrole brut de Bassorah exposé à un processus de dégradation naturelle pendant plusieurs jours.

Imagerie par satellite

Le MEMAC a obtenu une imagerie par satellite (bande d'ondes visibles) de la United States National Oceanic and Atmospheric Agency. Selon l'imagerie du 14 mars 2003, les hydrocarbures au nord de Bahreïn couvraient une zone de 50 milles carrés, ce qui indiquait que le déversement avait eu lieu quelques jours avant le 14 mars. La zone était sous les nuages entre le 6 et le 13 mars 2003; aucune imagerie satellite n'a donc été possible entre ces dates. La journée du 5 mars était dégagée mais rien ne prouvait la présence d'hydrocarbures sur l'eau ce jour là. Le MEMAC a conclu que les hydrocarbures avaient dû être déversés après le 5 mars et quelques jours avant le 14 mars 2003.

Prévision a posteriori de la trajectoire de la nappe de pétrole

Le MEMAC a modélisé la trajectoire d'hydrocarbures en sens inverse de la position de la nappe d'hydrocarbures signalée le 15 mars par l'aviation, d'après les données sur les vents et les courants locaux. Il en est résulté une étroite corrélation avec la position du pétrole observée par image satellite le 14 mars. D'autres prévisions a posteriori de la trajectoire de la nappe de pétrole ont montré que le déversement a selon toute vraisemblance eu lieu le 8 mars 2003 ou autour de



Des hydrocarbures bruts émulsionnés provenant d'une source inconnue ont pollué le littoral de Bahreïn et affecté la pêche de subsistance

cette date à proximité du mouillage du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah au large de la côte d'Arabie saoudite.

En dépit d'enquêtes approfondies, le MEMAC n'a pas été en mesure d'identifier de navire à l'origine du déversement. Les exploitants du terminal pétrolier d'Al Ju'aymah ont déclaré qu'aucun pétrolier n'était arrivé dans le terminal avec un chargement partiel de pétrole d'Iraq en vertu du programme des Nations Unies 'Pétrole contre nourriture' au cours de la période considérée.

Le MEMAC a procédé à d'autres analyses de la trajectoire de la nappe d'hydrocarbures pour établir à partir d'éventuelles sources définies de pétrole au nord de Bahreïn si les déversements d'hydrocarbures émanant de l'une d'entre elles auraient pu souiller la côte de Bahreïn dans les conditions dominantes du vent et des courants. Des sources potentielles ont été déterminées: les terminaux pétroliers d'Al Ju'aymah et de Ras Tannurah (Arabie saoudite), l'oléoduc Arabie saoudite-Bahreïn, le gisement de pétrole au large et l'oléoduc d'Abu Saafah, les gisements de pétrole au large de Zuluf, d'Houyt et de Marjan et le terminal pétrolier d'Al-Baker (Iraq). Les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole ont montré que

des déversements à partir des deux terminaux pétroliers se trouvant en Arabie saoudite ou des gisements pétroliers au large de Zuluf, d'Houyt et de Marjan n'auraient atteint que le littoral de ce pays, et que le pétrole qui aurait été déversé à partir de l'oléoduc Arabie saoudite-Bahreïn n'aurait pollué que la côte ouest de Bahreïn. Selon les prévisions relatives à la trajectoire, un déversement provenant du gisement pétrolier d'Abu Saafah n'aurait pas atteint Bahreïn quoiqu'elles aient aussi indiqué qu'un rejet à partir de l'oléoduc aurait pu polluer sa côte. Cependant, l'image satellite obtenue le 14 mars 2003 a montré la présence d'hydrocarbures au nord de l'oléoduc et étant donné que les vents soufflaient constamment en provenance du nord durant la période considérée, le MEMAC a conclu que l'oléoduc ne pouvait pas avoir été à l'origine de la pollution. Il ressort également des analyses de trajectoire que les hydrocarbures déversés à partir du terminal d'Al-Baker se seraient échoués sur la côte koweïtienne.

Applicabilité de la Convention de 1992 portant création du Fonds

À sa session d'octobre 2002, le Comité exécutif a confirmé son interprétation de la Convention de 1992 portant création du Fonds sur ce point, à savoir que cette Convention s'appliquait aux

déversements d'hydrocarbures persistants même si le navire d'où provenaient les hydrocarbures ne pouvait pas être identifié, pour autant qu'il était démontré à la satisfaction du Fonds de 1992 ou, en cas de différend, à la satisfaction du tribunal compétent, que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini dans la Convention de 1992 portant création du Fonds.

En mai 2004, le Comité exécutif a étudié si les dommages par pollution nés du sinistre de Bahreïn étaient couverts par les Conventions de 1992.

Compte tenu des analyses chimiques effectuées par le laboratoire écossais des échantillons de la nappe de pétrole prélevés sur le littoral de Bahreïn et de l'échantillon de référence recueilli au terminal d'exportation d'Al-Baker (Iraq), l'Administrateur a estimé fort probable que les hydrocarbures déversés étaient du pétrole brut d'Iraq (Bassorah). De plus, d'après l'imagerie satellite et les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole effectuées par le MEMAC, l'Administrateur a considéré que la pollution ne provenait vraisemblablement pas d'un gisement de pétrole au large, d'un oléoduc sous-marin ou d'un terminal pétrolier. Le terminal pétrolier d'Al-Baker était une source potentielle de pollution par du pétrole brut d'Iraq (Bassorah) mais d'après les analyses de la trajectoire de la nappe de pétrole, les hydrocarbures rejetés à partir du terminal auraient atteint la côte koweïtienne. La distance qui sépare le terminal d'Al-Baker et la côte nord de Bahreïn est d'environ 500 km; si, à cause des vents dominants les hydrocarbures n'avaient pas pu s'échouer sur la côte du Koweït, ils auraient mis, selon les analyses de la trajectoire, environ 13 jours pour atteindre la côte nord de Bahreïn. Toutefois, les analyses chimiques des échantillons de la nappe d'hydrocarbures ont indiqué que le pétrole était relativement peu dégradé, de sorte qu'il n'avait pas pu être exposé aux éléments naturels durant un temps aussi long.

Compte tenu des éléments de preuve ci-dessus, l'Administrateur a établi que la pollution avait été causée par un navire transportant des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison dans le cadre d'un transport de pétrole brut d'Iraq en vertu du Programme des Nations unies 'Pétrole contre nourriture' ou bien d'opérations illégales de contrebande de pétrole. L'Administrateur a donc estimé que les dommages par pollution nés de ce sinistre étaient couverts par les Conventions de 1992, et que bien que l'on ne puisse pas

identifier de navire à l'origine de la pollution, le Fonds de 1992 était tenu de verser des indemnités.

Bon nombre de délégations ont été d'avis que les éléments de preuve disponibles semblaient démontrer de manière on ne peut plus convaincante que la source de la pollution avait été un 'navire' tel que défini dans les Conventions de 1992 et se sont félicitées de la manière systématique dont les autorités de Bahreïn avaient mené l'enquête.

Le Comité exécutif a décidé que les demandes nées du sinistre étaient couvertes par la Convention de 1992 portant création du Fonds et que les demandes d'indemnisation présentées par les autorités de Bahreïn étaient en principe recevables.

Demandes d'indemnisation

Cinq organismes publics, le MEMAC et la BAPCO ont déposé des demandes pour un montant total de US\$1,1 million (£573 000) au titre du coût des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage. Ces demandes ont été évaluées en tout à US\$689 000 (£359 000). Au 31 décembre 2004, six de ces demandes, pour un montant total de US\$858 000 (£445 000), avaient été réglées à hauteur de US\$674 000 (£351 000). Une demande d'un montant de US\$283 000 (£148 000) au titre de mesures de protection des prises d'eau de mer de deux centrales électriques/usines de dessalement, et évaluée à US\$15 000 (£8 000), n'a pas été réglée.

Des demandes d'un montant total de US\$1,6 million (£830 000) ont été déposées par la Direction des ressources marines pour le compte de 434 pêcheurs au titre des dommages aux biens et du préjudice économique. Ces demandes ont été réglées à hauteur de US\$542 000 (£282 000).

14.10 BUYANG

(République de Corée, 22 avril 2003)

Le sinistre

Le navire-citerne coréen *Buyang* (187 tjb) a heurté une roche submergée sous le grand pont de Geoje qui relie la ville de Tongyeong à l'île de Geoje (République de Corée). On estime que 35 à 45 tonnes de fuel lourd se sont par la suite échappées d'une citerne percée.

Le *Buyang* était assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA), qui n'est pas membre de l'International Group of P&I Clubs. Celle-ci a accepté la proposition du Fonds de 1992 d'appliquer le Mémoire d'accord que le Fonds de 1992 avait signé avec l'International Group of P&I Clubs, en vertu duquel les deux parties chargeraient conjointement les inspecteurs et les experts de surveiller les opérations de nettoyage et de collaborer à l'évaluation des demandes d'indemnisation pour les dommages de pollution. Une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens a été désignée pour effectuer ce travail au nom de la KSA et du Fonds de 1992.

Les hydrocarbures ont pollué un certain nombre de plages de sable et de galets sur diverses îles situées entre l'île de Geoje et la ville de Tongyeong. Une partie des hydrocarbures a rencontré des bancs d'algues flottantes avant de s'échouer, ce qui a augmenté le volume des déchets mazoutés à ramasser en vue de leur évacuation.

Un grand nombre de casiers de pêche et autres installations maricoles ont été touchés par les hydrocarbures, qui ont aussi touché les zones de pêche de plusieurs villages. Les coques de nombreux bateaux de pêche ont été contaminées, ce qui a obligé à interrompre la pêche en attendant qu'elles soient nettoyées.

Opérations de nettoyage

Les opérations de nettoyage au large ont été menées par la police maritime, par la Fédération coréenne de lutte contre la pollution marine (Korean Marine Pollution Response Corporation) et par les pêcheurs locaux. Ces opérations ont été achevées en quatre jours.

Le propriétaire du *Buyang* a chargé une entreprise spécialisée dans la lutte contre les déversements d'hydrocarbures d'organiser les opérations de nettoyage à terre qui ont été menées par 65 personnes engagées sur place et par trois navires de pêche appartenant aux associations de pêcheurs des villages concernés. Les opérations de nettoyage à terre ont duré un mois au total.

Demandes d'indemnisation

Le montant de limitation applicable au *Buyang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,4 millions).

Les demandes relatives aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde, d'un montant total de Won 1 162 millions (£585 000), ont fait l'objet d'un accord pour Won 1 007 millions (£507 000). Toutes les demandes au titre de la pêche et de la mariculture, d'un montant total de Won 3 621 millions (£1,8 million), ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un total de Won 328 millions (£165 000).

Aucune demande née de ce sinistre n'est restée en suspens. Étant donné que le montant total des demandes approuvées reste bien en deçà du montant de limitation applicable au *Buyang*, le Fonds de 1992 n'aura pas à verser d'indemnités.

14.11 HANA

(République de Corée, 13 mai 2003)

Le sinistre

Le caboteur-citerne coréen *Hana* (196 tjb), qui était amarré le long d'un débarcadère de l'île Youngdo, Busan (République de Corée), a été heurté par un autre caboteur-citerne, le *Haedong* (699 tjb). Sous l'effet de cette collision, la tôle d'enveloppe de l'une des citernes à cargaison du *Hana* a été percée et environ 34 tonnes de fuel-oil moyen se sont déversées.

Le *Hana* était assuré contre les risques de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA), qui n'est pas membre de l'International Group of P&I Clubs. Cette association et le Fonds de 1992 ont décidé de coopérer selon les mêmes modalités que celles qui avaient été convenues pour le sinistre du *Buyang*.

Les coques de plusieurs centaines de navires, dont des caboteurs-citernes, des chalands-citernes, des remorqueurs, des navires en construction dans des chantiers navals locaux et des bateaux de pêche, ont été contaminées par les hydrocarbures.

Le pétrole a pénétré dans les citernes à terre d'un important exportateur de poissons vivants, à destination du Japon, dans lesquelles du poisson était alors stocké. L'entreprise a pris un certain nombre de mesures destinées à minimiser les dommages par pollution causés aux stocks de poissons et on croit comprendre qu'un chargement a été expédié outre-mer peu de temps après.

Le quai de l'un des grands marchés de poissons de Busan a été fortement contaminé par les hydrocarbures mais des bateaux de pêche ont pu débarquer leur cargaison de prises sur d'autres marchés de Busan.

Opérations de nettoyage

Des navires de la police maritime de Busan, de la Fédération coréenne de lutte contre la pollution des mers (Korean Marine Pollution Response Corporation), de l'Administration de la région de Busan et de la Marine nationale de la République de Corée, ont participé à des opérations de nettoyage en mer, qui ont été terminées au bout de trois jours.

Six entreprises locales de nettoyage ont organisé des opérations de nettoyage du littoral et ont entrepris de nettoyer les murs du quai et les digues, les coques des navires et des bateaux de pêche, opérations qui ont toutes été achevées en un mois.

Demandes d'indemnisation

La limite de responsabilité applicable au *Hana* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,4 millions).

Des demandes de Won 1 702 millions (£856 000), au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde, ont été approuvées pour Won 1 242 millions (£625 000). Des demandes au titre des dommages matériels, de Won 19,2 millions (£10 000), ont été approuvées pour le montant réclamé.

Toutes les demandes au titre de la pêche correspondant à un total de Won 71,8 millions (£36 000) ont été approuvées pour un montant total de Won 22,5 millions (£11 000).

Étant donné que le total des demandes approuvées est nettement inférieur au montant de limitation applicable au *Hana* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de verser des indemnités.

14.12 VICTORIYA

(Fédération de Russie, 30 août 2003)

Le sinistre

Le pétrolier russe *Victoriya* (2 003 tjb) a pris feu et a explosé dans le terminal de Ocityabysk près de

Syzran sur la Volga, en Fédération de Russie. Le pétrolier était alors en train de charger du brut, dont une quantité importante mais inconnue s'est déversée dans le fleuve. Un membre de l'équipage a été tué.

Le *Victoriya* avait une assurance-responsabilité pour les risques de pollution, contractée auprès de Terra Nova Protection and Indemnity (Terra Nova). Terra Nova n'appartient pas à l'International Group of P&I Clubs mais a accepté d'appliquer l'esprit du Mémoire d'accord signé par le Fonds de 1992 et le Groupe international aux termes duquel les deux parties chargeraient conjointement des inspecteurs et des experts de surveiller les opérations de nettoyage et d'aider à évaluer les demandes d'indemnisation au titre des dommages dus à la pollution.

Un expert de la Fédération internationale des armateurs pétroliers contre la pollution (ITOPF) s'est rendu sur le lieu du déversement en septembre et décembre 2003 et a également assisté à plusieurs réunions organisées à Moscou avec des représentants des administrations d'État pour le transport maritime et le transport fluvial du Ministère des transports de la Fédération de Russie.

Opérations de nettoyage

Le propriétaire du navire a engagé plusieurs entreprises pour procéder aux opérations de nettoyage et empêcher que les hydrocarbures ne continuent de s'échapper du navire, et notamment pour transborder tout le reste de la cargaison se trouvant encore à bord du navire.

Lorsque l'expert de l'ITOPF est arrivé sur place, il ne restait guère d'hydrocarbures flottant sur le fleuve alors que l'on n'avait pas commencé de nettoyage secondaire des hydrocarbures échoués le long des rives du fleuve et rivages des îles. L'expert de l'ITOPF a adressé plusieurs recommandations aux autorités sur la manière de procéder au nettoyage dans ces zones, opération qui, à son avis, appelait des mesures supplémentaires. Les opérations de nettoyage se sont achevées au début de décembre 2003, avant que le fleuve ne soit gelé.

Impact du déversement

Une des rives de la Volga, fleuve d'une largeur d'une dizaine de kilomètres à l'endroit du sinistre, et plusieurs îles ont été polluées par les hydrocarbures de manière intermittente sur une longueur



L'épave calcinée du Victoriya sur la Volga, en Russie

d'environ 55 kilomètres en aval du terminal. Le niveau de pollution a baissé au fur et à mesure qu'on s'éloignait du point d'origine, la pollution la plus forte s'étant produite à 15 kilomètres du terminal. Il existe sur cette portion de fleuve de nombreuses îles indiquées ou non sur les cartes et entourées de marais. La plupart de ces marais n'ont pas été pollués par les hydrocarbures bien que la végétation ait été tâchée légèrement à certains endroits. Quelques zones de marais ont été plus gravement contaminées, de sorte qu'un mois après le sinistre il restait des traces d'hydrocarbures flottant librement entre les plantes.

Plusieurs lieux de loisirs à proximité de Syzran, y compris des plages publiques et privées, des cales de construction et des appontements de clubs nautiques, ont été pollués soit sous l'effet direct du déversement soit au cours des opérations de nettoyage.

Une entreprise locale de pêche et de traitement du poisson qui dispose des droits exclusifs de pêche commerciale dans les eaux se trouvant en aval du lieu du sinistre a peut-être dû interrompre ses activités pendant la période où les hydrocarbures flottaient librement sur le fleuve. De plus, un certain nombre de pêcheurs à plein temps qui vivent de leur pêche exercent leur activité dans la

zone touchée bien qu'à ce que l'on croit savoir, ils ne soient pas autorisés à vendre leurs prises.

Applicabilité des Conventions

En octobre 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a examiné les questions de savoir si le *Victoriya* était un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, et si les Conventions de 1992 s'appliquaient aux dommages dus à la pollution causée sur le parcours intérieur des cours d'eau, non soumis aux marées.

Le *Victoriya* était inscrit au Registre maritime russe de navigation pour naviguer sur les voies fluviales et maritimes et naviguait régulièrement en Méditerranée, sur la mer Noire et sur la mer Baltique. À partir d'octobre 2002, le *Victoriya* avait navigué en Turquie, en Grèce et en Ukraine et, au moment du sinistre, il était en route vers un port de la mer Noire situé hors de la Russie. Le Comité a estimé que le *Victoriya* était donc un 'navire' aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le sinistre a eu lieu sur la Volga à environ 1 300 kilomètres de la mer Caspienne et de la mer d'Azov à l'intérieur des terres. L'article II a) i) de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et l'article 3 a) i) de la Convention de 1992 portant création du Fonds disposent que les Conventions

s'appliquent exclusivement aux dommages causés par la pollution survenue sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un État contractant. En vertu des principes généraux du droit public international, le 'territoire' d'un État englobe les eaux intérieures, y compris les cours d'eau.

Au cours des débats du Comité exécutif, certaines délégations ont exprimé des réserves quant à l'applicabilité des Conventions de 1992, appelant l'attention sur le préambule de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, qui se référerait précisément à la pollution due au transport maritime d'hydrocarbures dans le monde, et sur l'exclusion de la navigation intérieure du champ d'application de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Tout en notant le caractère inhabituel du sinistre eu égard à son emplacement dans le cours supérieur d'un cours d'eau, la plupart des délégations ont considéré que les Conventions de 1992 étaient applicables puisque le *Victoriya* était un navire de mer et que les dommages causés par la pollution étaient survenus sur le territoire d'un État contractant.

Le Comité a décidé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds s'appliquaient au sinistre du *Victoriya*.

Demandes d'indemnisation

Le montant de limitation applicable au *Victoriya* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,4 millions).

En février 2004, l'assureur du propriétaire du navire a communiqué au Fonds que des demandes d'un montant total d'environ US\$500 000 (£260 000) au titre des coûts afférents aux opérations de nettoyage et aux mesures de sauvegarde devraient être présentées. Une demande pourrait être déposée par une entreprise locale de transformation du poisson au titre du manque à gagner pour interruption de ses activités.

En octobre 2004, l'assureur a indiqué que le règlement des demandes n'avait guère progressé, mais qu'aucune nouvelle demande n'avait été déposée. Étant donné que le montant total réclamé est bien inférieur au montant de limitation applicable au *Victoriya* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de verser des indemnités.

14.13 DUCK YANG

(République de Corée, 12 septembre 2003)

Le sinistre

Les amarres du navire-citerne coréen *Duck Yang* (149 tjb) ont cédé dans le port de Busan (République de Corée), sous l'effet de vents violents et d'une forte mer dus au typhon 'Maemi'. Le navire a heurté une barge ainsi que le mur de quai de l'appontement central du port avant de se retourner sur le côté et de couler. Le capitaine et l'ingénieur en chef du navire ont été portés disparus. Environ 300 tonnes de fuel-oil lourd se sont échappées de deux citernes à cargaison dont les trappes de visite étaient ouvertes et d'une autre citerne de cargaison dont le bordé de fond avait été perforé.

Le propriétaire du navire a engagé une société locale d'assistance qui a réussi à ressortir le navire de l'eau au moyen de grues flottantes. Les hydrocarbures qui restaient à bord ont alors été transbordés sur un autre pétrolier.

Le *Duck Yang* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korea Shipping Association (KSA), qui n'est pas membre de l'International Group of P&I Clubs. La KSA et le Fonds de 1992 ont décidé de coopérer sur les mêmes bases que celles convenues dans le cadre des sinistres du *Buyang* et du *Hana*.

Les hydrocarbures se sont largement dispersés dans tout le port de Busan polluant les coques de plus de 100 navires. Il s'est révélé difficile de nettoyer les coques de certains de ces navires à cause de l'accès malaisé que l'on avait entre les navires et les murs de quai et en raison des changements de franc-bord au fur et à mesure que les cargaisons étaient chargées ou déchargées.

Plusieurs appontements ont été tellement pollués qu'il a fallu interdire aux navires d'apponter jusqu'à ce qu'ils aient été nettoyés.

Du fait que les hydrocarbures ne sont pas sortis de la zone portuaire, l'impact sur la pêche a été minime. Toutefois, plusieurs restaurants de fruits de mer crus qui prennent de l'eau de mer pour alimenter leurs réservoirs-viviers ont dû interrompre leur activité commerciale à cause de la présence des hydrocarbures.



Des mélanges d'hydrocarbures et de débris flottants entravent les opérations de récupération sur l'eau après le sinistre du Duck Yang, en République de Corée

Opérations de nettoyage

La police maritime, la Marine de guerre et plusieurs entrepreneurs commerciaux ont mobilisé une flotte de 27 navires d'intervention pour lutter contre la pollution provoquée par les hydrocarbures qui s'étaient échappés.

Les opérations de nettoyage sur l'eau se sont achevées le 20 septembre 2003 mais le nettoyage des appontements, des digues et d'autres structures artificielles ne devait être mené à son terme qu'à la mi-octobre.

Demandes d'indemnisation

Le montant de limitation applicable dans le cadre du sinistre du *Duck Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 3 millions de DTS (£2,4 millions).

Des demandes au titre des mesures de sauvegarde et des opérations de nettoyage, y compris le nettoyage des coques de plus de 100 navires, correspondant à Won 3 695 millions (£1,9 million), ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de Won 2 883 millions (£1,5 million). Des demandes de Won 46 millions (£23 000), déposées au titre des

dommages aux biens et du manque à gagner dus à l'interruption de l'activité des navires dans le port de Busan, ont fait l'objet d'un accord de règlement pour Won 43 millions (£22 000).

Il n'y a aucune demande en attente au titre de ce sinistre. Le montant total des demandes approuvées est bien inférieur au montant de limitation applicable au *Duck Yang* et le Fonds de 1992 ne sera donc pas tenu de verser des indemnités.

14.14 KYUNG WON

(République de Corée, 12 septembre 2003)

Le sinistre

La barge-citerne coréenne *Kyung Won* (144 tjb), alors qu'elle était au mouillage près du port de Gwangyang, dans l'île de Namhae (République de Corée), s'est échouée sur la digue du village de Yu Po lors du passage du typhon 'Maemi'. Une centaine de tonnes de fuel-oil lourd s'est échappée de fissures dans la citerne à cargaison avant qu'une entreprise puisse colmater ces fissures et transborder le reste des hydrocarbures. La barge a ensuite été remorquée jusqu'à un chantier naval de Busan pour y être réparée.

Le Fonds de 1992 a engagé une équipe d'inspecteurs et d'experts coréens pour surveiller les opérations de nettoyage et enquêter sur l'impact éventuel de la pollution sur la pêche et l'aquaculture.

Opérations de nettoyage

La police maritime, une entreprise privée de nettoyage et la société coréenne de lutte contre la pollution marine (KMPPRC) ont déployé 31 navires d'intervention pour procéder aux opérations de nettoyage en mer. Ces opérations se sont terminées le 17 septembre 2003, le reste des hydrocarbures s'étant échoué sur le littoral.

Deux entreprises privées de nettoyage, travaillant sous la direction de la société KMPPRC, ont organisé des opérations de nettoyage du littoral, qui ont été menées à bien par une main-d'oeuvre locale issue des communautés de pêcheurs touchées par la pollution. Ces opérations ont été achevées à la mi-décembre 2003.

Impact du déversement

Environ 14 kilomètres de côtes, le long desquelles se trouvaient 17 villages de pêcheurs, ont été pollués par les hydrocarbures, dont six kilomètres fortement. Le littoral se compose d'un mélange de sable, de galets et de rochers et également de brisélames et de digues.

Le long de la côte entourant l'île de Namhae, qui a été touchée, la pêche et l'aquaculture comprennent la récolte intertidale de produits de la mer, la pêche côtière à partir de navires et au filet fixe, des exploitations de conchyliculture et des alevinières à terre qui produisent toute une gamme de produits de la mer. Bon nombre de ces activités ont également souffert des effets directs du typhon.

La concomitance du déversement d'hydrocarbures et du passage du typhon a eu pour effet que des hydrocarbures se sont retrouvés piégés dans des boues intertidales sur lesquelles étaient établies, sur deux sites, d'importantes exploitations de pêche aux palourdes. L'association de pêcheurs de Namhae avait le choix entre excaver la boue pour enlever les hydrocarbures, ce qui aurait causé un dommage durable à la pêche aux palourdes, et laisser les hydrocarbures se dégrader naturellement. L'association a décidé d'opter pour la seconde solution, reconnaissant que le manque d'oxygène dans les couches de boue inférieures ralentirait la vitesse de biodégradation, ce qui aurait pour résultat de prolonger la fermeture des exploitations.

Le Fonds a accepté de financer une étude menée par le Korea Ocean Research and Development Institute pour surveiller l'évolution dans le temps des concentrations d'hydrocarbures dans les sédiments et les palourdes afin de pouvoir déterminer le point auquel les niveaux étaient suffisamment bas pour permettre aux exploitations de rouvrir. On a constaté que des échantillons de sédiments et de palourdes recueillis en avril 2004 sur l'un des sites contenaient des niveaux d'hydrocarbures similaires aux niveaux de fond présents dans les échantillons témoins recueillis hors de la zone touchée et cette exploitation a été rouverte. Par contre, on a constaté que les échantillons recueillis sur l'autre site contenaient des niveaux d'hydrocarbures élevés comparés aux niveaux de fond et cette seconde exploitation est restée fermée. D'autres échantillons de palourdes et de sédiments ont été recueillis sur ce dernier site en août 2004, date à laquelle les niveaux d'hydrocarbures présents dans les coquillages étaient retombés aux niveaux de fond, bien que les sédiments en contiennent encore une concentration élevée par endroits. L'association de pêcheurs de Namhae a décidé en conséquence de rouvrir l'exploitation en septembre 2004.

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

Le *Kyung Won*, qui a été construit en 1986, était une barge de mer non motorisée comprenant six citernes à cargaison, dont une équipée de serpentins de chauffage, une superstructure à l'arrière, deux générateurs et une chaudière. Chaque citerne à cargaison disposait d'un trou d'homme et d'une ligne de fret.

À l'époque du sinistre, le *Kyung Won* n'était enregistré auprès d'aucune société de classification et n'avait aucune assurance-responsabilité. Il semble que son assurance-responsabilité ait expiré en mai 2002 lorsque le propriétaire du navire a fait faillite et que, depuis lors, les anciens employés du propriétaire du navire aient continué d'exploiter le navire en qualité de barge de soutage.

En octobre 2003, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé que puisque le *Kyung Won* n'avait pas d'assurance-responsabilité contre les risques de pollution et que le propriétaire du navire n'aurait probablement pas les moyens financiers de verser des indemnités importantes, le Fonds de 1992



Une étude a été effectuée afin de déterminer les niveaux d'hydrocarbures dans les sédiments et les palourdes, à la suite du sinistre du Kyung Wong, en République de Corée

devrait honorer les demandes d'indemnisation approuvées même si le propriétaire du navire n'avait rien payé.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Won 3 117 millions (£1,6 million) au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été approuvées à raison de Won 2 921 millions (£1,5 million).

Des demandes d'un montant total de Won 3 672 millions (£1,9 million) au titre des pertes subies par les secteurs de la pêche et de l'aquaculture ont été approuvées à raison de Won 407 millions (£205 000).

On ne s'attend pas à recevoir d'autres demandes au titre de ce sinistre.

Examen concernant la possibilité d'engager une action en recours contre le propriétaire du navire

En novembre 2003, l'Administrateur a examiné la question de savoir si le Fonds devrait demander la saisie du *Kyung Won*, en vue de recouvrer le montant de la vente aux enchères du navire dans le cas où le Fonds obtiendrait un jugement contre

le propriétaire au titre de ses demandes subrogées. Cette demande de saisie aurait empêché le propriétaire de vendre le navire tout en l'autorisant à poursuivre ses activités.

Avant de déterminer s'il y avait lieu de demander la saisie, l'Administrateur a chargé les avocats coréens engagés par le Fonds de faire estimer la valeur du *Kyung Won*. Ceux-ci ont informé l'Administrateur que la valeur du *Kyung Won* était de l'ordre de Won 70 à 80 millions (£35 000 à £40 000) et que le propriétaire avait hypothéqué le navire pour un montant de Won 50 millions (£25 000). Étant donné les coûts probables afférents à la poursuite d'un recours éventuel et la valeur limitée du *Kyung Won* par rapport au montant total encouru par le Fonds de 1992 au titre des demandes, l'Administrateur a décidé qu'il n'était pas fondé de saisir le navire aux fins d'une éventuelle demande par subrogation.

14.15 JEONG YANG

(République de Corée, 23 décembre 2003)

Le sinistre

Peu après avoir quitté le terminal L-G Caltex de

Yeosu (République de Corée), le navire-citerne coréen *Jeong Yang* (4 061 tjb), en charge, est entré en collision avec le navire-citerne coréen *Sung Hae* (5 914 tjb), à l'état léger. Du fait de cette collision, deux citernes à cargaison du *Jeong Yang* ont été perforées, ce qui a entraîné le déversement d'environ 700 tonnes de fuel-oil lourd. Le *Jeong Yang* s'est échoué sur une côte boueuse en tentant d'éviter la collision mais a été renfloué à l'aide d'un remorqueur.

La cargaison restée à bord du *Jeong Yang* a été déchargée le 24 décembre 2003.

En raison du point d'écoulement élevé des hydrocarbures et de la température ambiante de la mer, les hydrocarbures déversés se sont solidifiés sous forme de petits tapis pouvant atteindre jusqu'à 10 centimètres d'épaisseur. Ils ont dérivé avec la marée montante jusqu'au terminal d'où le navire avait appareillé, ce qui a permis aux membres du personnel de ce terminal d'en retenir la majeure partie à l'aide de barrages déployés en permanence.

Des boules de goudron pouvant faire jusqu'à 20 centimètres de diamètre se sont échouées sur quatre kilomètres le long de la côte de l'île Myodo, au nord du terminal, et sur 22 km du littoral de Namhaedo, à l'est du terminal.

Le *Jeong Yang* était inscrit auprès de la Sveriges Ångfartygs Assurans Förening (Swedish Club), et le *Sung Hae* auprès de la United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited.

Le Swedish Club et le Fonds de 1992 ont conjointement nommé des experts coréens qu'ils ont chargés de suivre les opérations de nettoyage et d'aider à l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre des dommages par pollution. Un représentant de l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) s'est rendu en Corée le 23 décembre 2003.

Opérations de nettoyage

Une soixantaine de navires, dont des embarcations spécialisées dans la lutte contre la pollution et des bateaux de pêche, ont été mobilisés pour lutter contre les hydrocarbures en mer. Du fait de la nature des hydrocarbures, le ramassage a été effectué mécaniquement, à l'aide de bennes à griffe et de chargeurs à benne frontale placés sur des barges. Au 31 décembre 2003, on avait récupéré

tous les hydrocarbures retenus dans les barrages au niveau du terminal ainsi que les autres hydrocarbures flottants, et commencé à nettoyer et à démonter le matériel.

On a déployé des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer de trois centrales électriques et d'une aciérie, au nord du terminal. Le nettoyage manuel du littoral a été rapide et efficace à cause de la nature solide des hydrocarbures, qui ainsi ne se sont pas répandus à la surface et n'ont pas pénétré dans les sédiments des plages.

En mars 2004, de nouveaux dépôts d'hydrocarbures, dont il a été confirmé ultérieurement qu'ils provenaient du *Jeong Yang*, ont été découverts sur le littoral de l'île de Namhae et à proximité de Yeosu. Par conséquent, les autorités ont ordonné la reprise des opérations de nettoyage. Ce nettoyage secondaire s'est terminé en avril 2004. Au cours des mois d'été cependant, certains hydrocarbures piégés dans les structures des brise-lames et des digues ont commencé à s'échapper en raison du niveau élevé de la température ambiante, menaçant des plages de loisir voisines. Un autre nettoyage, qui a duré jusqu'à fin juillet 2004, a donc été nécessaire.

Impact du déversement

Le fait que l'on ait réussi à retenir la majeure partie des hydrocarbures au niveau du terminal a limité l'impact du déversement sur la pêche et l'aquaculture. Le déploiement des barrages autour des prises d'adduction d'eau de mer a été un succès et il n'a donc pas été nécessaire de fermer les centrales électriques et l'aciérie.

En janvier 2004, les autorités coréennes ont enjoint au propriétaire du navire d'effectuer des études d'impact sur l'environnement après un déversement dans les trois mois à compter de la date du sinistre. Cette injonction avait pour fondement juridique la loi coréenne sur la prévention de la pollution des mers, qui prescrit d'effectuer de telles études si le volume du déversement est supérieur à 50 m³ et s'est étendu, ou risque de s'étendre, sur une superficie de 100 000 m² ou plus. La loi énonce les sujets sur lesquels doivent porter ces études, à savoir la description de l'environnement naturel et l'impact des hydrocarbures sur les écosystèmes marins, les produits de la mer et l'environnement socioéconomique. En émettant cette injonction, les autorités coréennes ont fourni au propriétaire du

navire les noms de quatre instituts de recherche entre lesquels choisir pour faire effectuer les études demandées.

Le Swedish Club et le Fonds de 1992 ont protesté auprès des autorités coréennes en faisant valoir que toute décision de mener des études devrait être prise au cas par cas et non sur la base d'une quantité et d'une surface recouverte données. Le Club et le Fonds ont appelé l'attention sur le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds et ses critères de recevabilité en matière d'études après un déversement. Il a été argué du fait que la majeure partie du déversement dû au *Jeong Yang* avait été retenue et récupérée dans les limites d'un port désigné situé dans une zone fortement industrialisée et que, par conséquent, un impact majeur sur l'environnement marin était improbable. Les autorités ont pris note des préoccupations exprimées par le Club et le Fonds mais ont déclaré n'avoir d'autre choix que de se conformer à la législation susmentionnée.

En mars 2004, deux des instituts de recherche désignés ont soumis des propositions détaillées d'études relatives aux domaines susmentionnés. Le Fonds ayant présenté des observations au sujet de ces deux propositions, l'un des instituts a soumis une proposition révisée qui tenait compte de la plupart des préoccupations du Fonds liées à la nature et à l'ampleur du régime d'échantillonnage et d'analyse à adopter et à l'examen de l'impact socioéconomique du déversement. Sur la base de cette présentation révisée, le Swedish Club et le Fonds de 1992 ont admis la recevabilité de principe des coûts de l'étude, fixés à Won 140 millions (£70 000).

En décembre 2004, l'institut de recherche sélectionné a présenté son rapport final, dans lequel il concluait que le déversement d'hydrocarbures n'avait eu d'incidences préjudiciables sur aucun des secteurs considérés.

Demands d'indemnisation

Toutes les demandes au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, d'un montant total de Won 4 917 millions (£2,5 millions), ont été approuvées à raison de Won 3 992 millions (£2 millions).

Les demandes au titre de la pêche, d'un montant total de Won 1 065 millions (£536 000), ont été

approuvées et acquittées à raison de Won 78,4 millions (£40 000).

Des demandes d'un montant total de Won 115 millions (£58 000) au titre des pertes alléguées du fait de l'interruption des opérations des navires dans le port de Yeosu sont en cours d'évaluation.

Le montant de limitation applicable au *Jeong Yang* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,6 millions). Étant donné que le montant total des demandes approuvées et en suspens est bien inférieur à ce montant, le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de verser d'indemnités en rapport avec ce sinistre.

14.16 N°11 HAE WOON

(République de Corée, 22 juillet 2004)

Le sinistre

Le navire-citerne coréen *N°11 Hae Woon* (110 tjb) est entré en collision avec le bateau de pêche coréen *N°5 Dae Woon* (94 tjb) au large de l'île de Geoje (République de Corée). On estime qu'une citerne à cargaison aurait laissé échapper quelque 12 tonnes de fuel-oil lourd dans la mer.

Le propriétaire du navire a pris des dispositions pour que la cargaison qui restait à bord soit transbordée sur deux autres navires. La coque, endommagée, ayant été réparée temporairement, le navire s'est dirigé vers Yeosu le 23 juillet pour y être réparé de façon permanente.

Les hydrocarbures déversés ont dérivé vers plusieurs plages de loisirs dans et autour de Busan qui, à ce moment-là, selon des informations, étaient fréquentées par plus d'un million de personnes. Grâce à un effort concerté pour récupérer les hydrocarbures en mer et au fait que le vent ait tourné, le littoral n'a pas été touché.

Le *N°11 Hae Woon* était couvert par une assurance-responsabilité pour les cas de pollution auprès de la Korean Shipping Association (KSA). Cette association et le Fonds de 1992 ont décidé de coopérer selon les mêmes modalités que pour les sinistres du *Buyang*, du *Hana* et du *Duck Yang*.



Les plages d'agrément ont échappé de peu à la marée noire à la suite du sinistre du N°11 Hae Woon, en République de Corée

Opérations de nettoyage

La police maritime de Busan, assistée de sept entreprises de nettoyage, a monté une opération de récupération d'hydrocarbures en mer de grande ampleur à laquelle ont participé 32 navires d'intervention et 14 bateaux de pêche. En outre, quelque 2 000 mètres de barrages ont été déployés pour éloigner les hydrocarbures des plages de loisirs.

Les opérations de nettoyage se sont terminées le 24 juillet, lorsqu'il a été établi que la faible quantité d'hydrocarbures qui restait en mer ne représentait plus une menace pour la côte coréenne.

Demandes d'indemnisation

Le montant de limitation applicable au N°11 Hae Woon en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS (£3,6 millions). Des demandes d'un montant total de Won 487 millions (£245 000) au titre du coût des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde ont été réglées à hauteur de Won 354 millions (£178 000).

Étant donné que le littoral n'a pas été contaminé et qu'il n'y a eu aucun impact sur la pêche ou la mariculture, le coût total du sinistre est bien en deçà du montant de limitation applicable au navire. Le Fonds de 1992 ne sera donc pas tenu de verser d'indemnités.

ANNEXE I

STRUCTURE DES FIPOL

ORGANES DIRECTEURS DU FONDS DE 1992

ASSEMBLÉE

composée de tous les États Membres

8ème session extraordinaire

Président: M. Willem Oosterveen (Pays-Bas)
 Vice-Présidents: M. José Aguilar Salazar (Mexique)
 M. Zafrul Alam (Singapour)

9ème session

Président: M. Willem Oosterveen (Pays-Bas)
 Vice-Présidents: M. José Aguilar Salazar (Mexique)
 M. Seiichi Ochiai (Japon)

COMITÉ EXÉCUTIF

24ème – 26ème sessions

Président: M. Jerry Rysanek (Canada)
 Vice-Présidents: M. Volker Schöfisch (Allemagne)

Allemagne	France	Japon
Australie	Grèce	Pays-Bas
Cameroun	Grenade	Pologne
Canada	Îles Marshall	Singapour
Émirats arabes unis	Inde	Suède

27ème session

Président: Mme Lolan Margaretha Eriksson (Finlande)
 Vice-Président: M. Volker Schöfisch (Allemagne)

Algérie	Fédération de Russie	Portugal
Allemagne	Finlande	République de Corée
Australie	Inde	Royaume-Uni
Chine (Région administrative spéciale de Hong-Kong)	Italie	Uruguay
Émirats arabes unis	Japon	
	Pays-Bas	

CONSEIL D'ADMINISTRATION DU FONDS DE 1971

composé de tous les États ayant été à un moment quelconque Membres du Fonds de 1971

13ème et 14ème sessions

Président par intérim: M. John Wren (Royaume-Uni)

15ème session

Président: M. Raja Malik (Malaisie)
Vice-Président: M. John Wren (Royaume-Uni)

SECRETARIAT COMMUN***Cadres***

Administrateur:	M. Måns Jacobsson
Administrateur adjoint/Conseiller technique:	M. Joe Nichols
Conseiller juridique:	M. Masamichi Hasebe
Assistante personnelle de l'Administrateur:	Mme Jill Martinez
Chef du Service des demandes d'indemnisation:	M. José Maura
Responsables des demandes d'indemnisation:	M. Patrick Joseph Mme Chiara Della Mea
Chef du Service des finances et de l'administration:	M. Ranjit Pillai
Chargé de l'informatique:	M. Robert Owen
Chargée des questions de personnel:	Mme Rachel Dockerill
Chargée des finances:	Mme Latha Srinivasan
Administrateur de bureau:	M. Modesto Zotti
Chef du Service des relations extérieures et des conférences:	Mme Catherine Grey
Chargée de l'information:	Mme Stephanie Mulot

COMMISSAIRE AUX COMPTES DES FONDS DE 1971 ET 1992

Le contrôleur et vérificateur général
du Royaume-Uni
Sir John Bourn

ORGANE COMMUN DE CONTRÔLE DE GESTION

M. Charles Coppolani (France) (Président)
M. Eugenio Conte (Italie)
M. Maurice Jaques (Canada)
M. Heikki Mutttilainen (Finlande)
M. Reinhard Renger (Allemagne)
M. Hisashi Tanikawa (Japon)
M. Nigel Macdonald (Personnalité extérieure - expert)

ORGANES CONSULTATIFS SUR LES PLACEMENTS

M. David Jude
M. Brian Turner
M. Simon Whitney-Long

ANNEXE II

NOTE SUR LES ÉTATS FINANCIERS PUBLIÉS DES FONDS DE 1971 ET DE 1992 POUR 2003

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 2003, tels qu'approuvés par la 15^{ème} session du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et par la 9^{ème} 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 2003.

Le Directeur
pour le contrôleur et vérificateur général
National Audit Office du Royaume-Uni
G Miller
le 31 janvier 2005

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 2003

Comprenant:

- RÉSUMÉ ANALYTIQUE
- ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION
- CONSTATATIONS DÉTAILLÉES
- SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS ANTÉRIEURES
- REMERCIEMENTS

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble 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'), conformément au Règlement financier du Fonds, aux normes de vérification des comptes de l'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques (INTOSAI) et 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.
- 2 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 du Fonds de 1971 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2003.
- 3 Les observations relatives à ma vérification sont présentées ci-dessous et dans la section du présent rapport intitulée 'Constatations détaillées'. Ma vérification comptable concernant le Fonds de 1971 est combinée avec celle que j'ai effectuée pour le Fonds de 1992. Par conséquent, nombre d'observations et de certitudes sont communes aux deux et sont prises en compte dans mes rapports sur les états financiers des deux Fonds.

Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation

- 4 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1971 en 2003 était de £10,7 millions. Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces paiements au titre des demandes et ont constaté que ceux-ci étaient correctement étayés et conformes au Règlement financier et aux procédures établies du Fonds. Ils ont également confirmé que les demandes avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, et qu'il avait été dûment tenu compte des intérêts du Fonds et du demandeur.

Les contrôles financiers en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 5 Outre le travail de vérification du montant des demandes et des versements effectués au titre des demandes, mes collaborateurs ont effectué un examen annuel de l'ensemble des systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:
 - les contributions et autres recettes;
 - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
 - les dépenses relatives au Secrétariat (personnel et autres dépenses administratives);
 - les liquidités et les placements; et
 - le solde des fonds constitués pour les grosses demandes d'indemnisation
- 6 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées. Au sujet des contrôles relatifs au placement des

liquidités détenues en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, mes collaborateurs ont confirmé que le Secrétariat avait appliqué la politique du Fonds en matière de placements, qui porte sur la pertinence et l'étendue des placements effectués auprès des différents établissements financiers.

Accord de règlement relatif à l'action en recours au titre du sinistre du Sea Empress

- 7 Comme suite à la décision du Comité exécutif selon laquelle le Fonds de 1971 devrait engager une action en justice contre l'autorité portuaire de Milford Haven (MHPA) dans le cadre du sinistre du *Sea Empress*, le Fonds de 1971 et l'autorité portuaire en question sont convenus en février 2003 d'étudier de près la possibilité d'un accord de règlement par le biais d'une médiation. Celle-ci a eu lieu en octobre 2003 et, de ce fait, le Conseil d'administration a été en mesure d'approuver une proposition d'accord de règlement par le versement au Fonds de £20 millions par les assureurs de l'autorité portuaire de Milford Haven.
- 8 Mes collaborateurs ont examiné de près l'accord de règlement passé avec la MHPA de façon à vérifier le montant en cause et ont confirmé que le paiement avait été reçu intégralement.

Travaux de l'Organe de contrôle de gestion

- 9 Comme cela a été noté dans mon précédent Rapport, un comité de contrôle de la gestion (auquel les Fonds se réfèrent en tant qu'Organe de contrôle de gestion) a été créé en 2002. Mes collaborateurs ont assisté aux quatre réunions de l'Organe de contrôle de gestion tenues en 2003. Ces réunions ont porté sur nombre de questions, dont l'état d'avancement et les constatations de la vérification comptable et de la gestion des risques.
- 10 La gestion des risques relève de la responsabilité du Secrétariat des FIPOL mais l'Organe de contrôle de gestion est convenu qu'il serait utile qu'il examine les risques auxquels les FIPOL doivent faire face. Mes collaborateurs ont donné des conseils et aidé à dresser une "carte" des risques encourus et à élaborer un état des risques stratégiques. Le Secrétariat a classé par catégories les principaux risques stratégiques auxquels les Fonds sont exposés dans les domaines de la continuité des activités, des processus de traitement des demandes, des risques financiers, de la gestion des ressources humaines, des risques liés à la réputation. Des travaux sont en cours pour permettre d'identifier les risques spécifiques encourus dans chacun de ces cinq domaines.
- 11 Le travail efficace et productif réalisé par l'Organe de contrôle de gestion et l'évolution du champ qu'il recouvre pour englober les risques encourus en matière d'activités et de fonctionnement représentent une contribution significative aux dispositifs de gestion et à la direction des opérations et des ressources des Fonds.

Fin de la Convention de 1971 portant création du Fonds et questions relatives à la notion d'entreprise prospère

- 12 La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre des États Membres du Fonds est passé à 24; la Convention ne s'applique donc pas aux sinistres survenus après cette date.
- 13 Les états financiers du Fonds de 1971 ont été élaborés et vérifiés sous l'angle d'une entreprise prospère pour l'exercice clos le 31 décembre 2003 puisque le Fonds de 1971 doit continuer de fonctionner dans un avenir prévisible, jusqu'à ce que tous les paiements au titre des demandes en suspens soient effectués.

En résumé

- 14 Bien que n'étant pas de grande taille, le Secrétariat des Fonds constitue un élément important et très efficace de contrôle et de gestion financiers. Les résultats de notre vérification comptable pour 2003 ont été entièrement satisfaisants et le travail de vérification accompli par mes collaborateurs permet au Conseil d'administration d'être pratiquement certain que la gestion et la direction financière des FIPOL sont correctes.

ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION

Étendue de la vérification

15 J'ai vérifié les 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 2003. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions de la Convention de 1971 portant création du Fonds et de l'article 13 du Règlement financier du Fonds de 1971. 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 justificatives réunies lors de la vérification.

Objectif de la vérification

16 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 2003 avaient été reçues et encourues aux fins approuvées par le Conseil d'administration du Fonds de 1971, si les recettes et les dépenses étaient correctement classées et comptabilisées conformément au Règlement financier du Fonds de 1971, et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 2003.

Normes de vérification

17 La vérification des états financiers du Fonds de 1971 à laquelle j'ai procédé pour 2003 a été effectuée conformément aux normes de vérification des comptes de l'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques (INTOSAI), 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.

Méthode de vérification

18 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.

19 Conformément aux normes communes de vérification des comptes, j'ai examiné par sondage les pièces justificatives à l'appui des montants et des précisions communiquées dans le cadre des états financiers. Il s'agit notamment de ce qui suit:

- examen général des méthodes de comptabilité relatives au Fonds de 1971;
- évaluation des contrôles internes concernant les recettes et dépenses; les comptes bancaires; les soldes des fonds des grosses demandes d'indemnisation;
- sondage de corroboration de tout type d'opération;
- sondage de corroboration des soldes enregistrés en fin d'exercice; et
- vérification finale visant à m'assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds de 1971 et reflétaient bien la situation.

20 Cette méthode de vérification a essentiellement pour but de me permettre de former une opinion sur les états financiers du Fonds. Par conséquent, je n'ai pas procédé à un examen détaillé de tous les aspects des systèmes de données budgétaires et financières du Fonds, et mes conclusions ne devraient pas être considérées comme un rapport exhaustif à ce sujet.

Compte rendu

21 Au cours de ma vérification des comptes, mes collaborateurs ont recherché les explications qu'ils estimaient nécessaires en l'occurrence concernant les questions apparues lors de l'examen des contrôles internes, des écritures comptables et des états financiers. Les observations sur les questions qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention du Conseil d'administration, sont présentées dans le présent

rapport. Conformément aux méthodes en vigueur habituellement, mes collaborateurs rendent compte des constatations supplémentaires dans une lettre formelle adressée à l'Administrateur.

Conclusion de la vérification

- 22 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 du Fonds de 1971 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2003.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 23 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1971 en 2003 était de £10,7 millions (alors qu'en 2002, ce montant était de £41,2 millions), et se rapportait presque entièrement aux sinistres de l'*Aegean Sea* (35%), du *Nissos Amorgos* (35%) et du *Sea Empress* (15%).
- 24 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces versements et les pièces justificatives détenues au siège du Secrétariat, à Londres, et ont discuté des demandes correspondantes avec le Secrétariat, notamment l'Administrateur, l'Administrateur adjoint, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et les responsables des demandes d'indemnisation.
- 25 De plus, mes collaborateurs ont procédé à l'examen des demandes d'indemnisation pour garantir que celles-ci avaient toutes été traitées conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds de 1971. Ils ont en outre confirmé qu'elles avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, compte dûment tenu des intérêts du Fonds et des demandeurs.
- 26 Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les paiements avaient été étayés de manière appropriée, et que les demandes en cause avaient été traitées selon les Règlements en vigueur et réglées rapidement.

Contrôles financiers dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 27 Pour la vérification des comptes de 2003, mes collaborateurs ont examiné les principaux systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds de 1971 en ce qui concerne:
- les recettes des contributions et autres;
 - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
 - les dépenses afférentes au Secrétariat (personnel et autres dépenses administratives);
 - les liquidités et les placements; et
 - les soldes des fonds des grosses demandes d'indemnisation.
- 28 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôles satisfaisants et les sondages ont montré que les procédures de contrôle avaient été respectées durant l'exercice financier.
- 29 Pour ce qui est des contrôles relatifs aux placements des liquidités détenues en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, la politique arrêtée par le Fonds de 1971 en matière de placements indique le type d'établissement financier (et la cote de crédit requise à cette fin) 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 établissements appropriés pour la détention des placements du Fonds.
- 30 Mes collaborateurs ont passé en revue les recommandations de l'Organe consultatif sur les placements, et examiné par sondage un échantillon des placements du Fonds de 1971. Ils ont confirmé que ceux-ci avaient été traités conformément à la politique déclarée en matière de placements.

Accord de règlement relatif à l'action en recours au titre du sinistre du *Sea Empress*

- 31 En octobre 1999, le Comité exécutif avait décidé que le Fonds de 1971 devrait engager une action en justice contre l'autorité portuaire de Milford Haven (MHPA) dans le cadre du sinistre du *Sea Empress*. En février 2003, le Fonds de 1971 et la MHPA sont convenus d'étudier de près la possibilité d'un accord de règlement par le biais d'une médiation. Celle-ci a eu lieu en octobre 2003. Le Conseil d'administration a approuvé une proposition d'accord de règlement par le versement au Fonds de £20 millions par les assureurs de l'autorité portuaire de Milford Haven au 31 décembre 2003.
- 32 Mes collaborateurs ont examiné de près l'accord de règlement passé avec la MHPA de façon à vérifier le montant en cause et ont confirmé que le paiement avait été reçu intégralement au 31 décembre 2003.

Travaux de l'Organe de contrôle de gestion

- 33 Comme cela a été noté dans mon précédent Rapport, un comité de contrôle de la gestion (auquel les Fonds se réfèrent en tant qu'Organe de contrôle de gestion) a été créé en 2002. Les sept membres de cet Organe ont été élus lors de la session conjointe du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et de l'Assemblée du Fonds de 1992 tenue en octobre 2002. L'Organe de contrôle de gestion a présenté son premier rapport aux organes directeurs en octobre 2003.
- 34 La mise en place de l'Organe de contrôle de gestion est une initiative importante pour la bonne gestion et la direction financière des opérations des Fonds. Mes collaborateurs ont assisté aux quatre réunions de l'Organe de contrôle de gestion tenues en 2003. Ces réunions ont porté sur nombre de questions, dont l'état d'avancement et les constatations de la vérification comptable et de la gestion des risques.
- 35 La gestion des risques relève de la responsabilité du Secrétariat des FIPOL mais l'Organe de contrôle de gestion est convenu qu'il serait utile qu'il examine les risques auxquels les FIPOL doivent faire face et participe à l'élaboration de dispositifs de gestion systématique des risques.
- 36 Le Secrétariat a établi avec un consultant extérieur et d'après les conseils et avec l'aide de mes collaborateurs, une "carte" des risques auxquels les FIPOL sont exposés. Tout d'abord, le Secrétariat a commencé à procéder à l'articulation d'un état des risques stratégiques et a classé par catégories les principaux risques stratégiques dans cinq domaines:
- continuité des activités
 - processus de traitement des demandes
 - risques financiers
 - gestion des ressources humaines
 - risques liés à la réputation
- 37 Actuellement, des travaux sont en cours pour permettre d'identifier les risques spécifiques encourus dans chacun de ces cinq domaines. Mes collaborateurs continueront de soutenir les efforts déployés pour mettre au point les dispositifs de gestion des risques et d'y participer, en consultation avec le Secrétariat et l'Organe de contrôle de gestion.

Fin de la Convention de 1971 portant création du Fonds et questions relatives à la notion d'entreprise prospère

- 38 La Convention de 1971 portant création du Fonds a cessé d'être en vigueur le 24 mai 2002, date à laquelle le nombre des États Membres du Fonds est passé à 24. La Convention ne s'applique donc pas aux sinistres survenus après cette date.
- 39 Le fait que la Convention de 1971 portant création du Fonds ait cessé d'être en vigueur n'a pas en soi pour effet la liquidation du Fonds de 1971 car celle-ci ne peut avoir lieu qu'après la conclusion d'accords de règlement relatifs à la totalité des demandes en attente nées des sinistres et le paiement de la totalité des dépenses.

- 40 Le Fonds de 1971 a souscrit une assurance pour couvrir le coût des sinistres survenus entre le 25 octobre 2000 et le 25 octobre 2002 afin qu'en cas de sinistre majeur, la responsabilité des contribuables dans les États Membres restants, de moins en moins nombreux, soit limitée. Les dépenses afférentes à deux sinistres, celui du *Singapura Timur* et celui du *Zeinab*, sont remboursées actuellement par le biais de cette police d'assurance.
- 41 Les états financiers du Fonds de 1971 ont donc été élaborés et vérifiés sous l'angle d'une entreprise prospère, pour l'exercice clos le 31 décembre 2003 puisque les opérations du Fonds doivent se poursuivre dans un avenir prévisible, jusqu'à ce que tous les paiements relatifs au titre des demandes d'indemnisation en souffrance soient acquittés.
- 42 Mes collaborateurs ont noté que plusieurs fonds des grosses demandes d'indemnisation doivent être clos en 2004; les excédents dégagés sur ces comptes doivent être remboursés aux contribuables de ces fonds en 2004.

Autres questions financières

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 43 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.

SUITE DONNÉE À MES RECOMMANDATIONS DE L'ANNÉE ANTÉRIEURE

- 44 Dans mon rapport de 2002, j'ai présenté un compte rendu sur la vérification comptable effectuée par mes collaborateurs concernant les dépenses liées aux demandes d'indemnisation; le fonctionnement des contrôles financiers; les accords de règlement globaux; l'Organe de contrôle de gestion nouvellement créé; la fin de la Convention de 1971 portant création du Fonds et les questions relatives à la notion d'entreprise prospère. Le présent rapport couvre la totalité sans exception des questions qui se sont posées.

REMERCIEMENTS

- 45 Je suis heureux de faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs pour la coopération et le concours 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
le 30 juin 2004

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 2003 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 VI, 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 2003. L'Administrateur était chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers basé sur la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers conformément aux normes de vérification des comptes des Institutions supérieures de contrôle des finances publiques, l'INTOSAI, et 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 selon le cas. 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'erreur substantielle. 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 2003 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 décisions officielles des organes directeurs.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn
le 30 juin 2004

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 2003

	2003		2002	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	(5 056)		1 725	
Montant total contributions		(5 056)		1 725
Divers				
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Vistabella</i>	13 170		14 358	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Pontoon 300</i>	16 522		14 154	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	13 303		12 402	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Braer</i>	4 816		879	
Intérêts sur un prêt au FGDI du <i>Sea Empress</i>	21 485		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	2 090		2 221	
Moins les intérêts, annulés, sur les arriérés de contributions	(21)		-	
Intérêts sur les placements	88 389		209 027	
Montant total divers		159 754		253 041
TOTAL DES RECETTES		154 698		254 766
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		533 140		737 150
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation	951 906		444 012	
Recouvrement des sommes versées à l'assureur	(518 528)	433 378	(218 107)	225 905
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	190 678		205 765	
Frais de voyage	17 323		26 808	
Frais divers	531		391	
Recouvrement des sommes versées à l'assureur	(25 286)		(2 293)	
Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation		183 246		230 671
TOTAL DES DÉPENSES		1 149 764		1 193 726
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses		(995 066)		(938 960)
Ajustement du taux de change		-		(1 115)
Solde reporté: 1 ^{er} janvier		5 508 941		6 449 016
Solde au 31 décembre		4 513 875		5 508 941

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 2003

	<i>Aegean Sea</i>		<i>Braer</i>	
	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £
RECETTES				
Contributions				
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	(8 392)	-	(8 232)	-
Montant total des contributions	(8 392)	-	(8 232)	-
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	-	-	-	-
Moins les intérêts, annulés, sur les arriérés de contributions	-	-	-	-
Intérêts sur les placements	669 752	1 578 562	-	26 826
Intérêts sur les prêts au FGDI de l' <i>Osung N°3</i>	44 198	48 495	-	-
Intérêts sur les prêts au FGDI du <i>Nissos Amorgos</i>	-	-	-	-
Recettes accessoires	-	-	-	-
Recouvrement du fait de l'accord de règlement	-	-	-	-
Montant total divers	713 950	1 627 057	-	26 826
MONTANT TOTAL DES RECETTES	705 558	1 627 057	(8 232)	26 826
DÉPENSES				
Indemnisation/prise en charge financière	2 895 274	26 088 477	-	669 610
Honoraires	897 279	21 663	5 484	517 737
Intérêts sur un emprunt auprès du Fonds général	-	-	4 816	879
Frais de voyage	-	4 352	-	-
Frais divers	(952)	38 563	-	38
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	3 791 601	26 153 055	10 300	1 188 264
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	(3 086 043)	(24 525 998)	(18 532)	(1 161 438)
Ajustement du taux de change	4 094	4 161	-	-
Solde reporté: 1er janvier	21 275 306	45 797 143	(53 448)	1 107 990
Solde au 31 décembre	18 193 357	21 275 306	(71 980)	(53 448)

<i>Keumdong N°5</i>		<i>Sea Empress</i>		<i>Nakhodka</i>	
2003	2002	2003	2002	2003	2002
£	£	£	£	£	£
(2 299)	-	-	-	-	-
(2 299)	-	-	-	-	-
-	1 366	-	3 708	19 954	4 561
-	-	-	(70)	-	-
263 177	283 827	450	63 085	508 767	270 797
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	48 432	-
-	-	-	-	-	-
-	-	20 000 000	-	-	14 632 127
263 177	285 193	20 000 450	66 723	577 153	14 907 485
260 878	285 193	20 000 450	66 723	577 153	14 907 485
-	433 247	324 172	3 596 244	-	6 283 689
2 554	-	1 241 708	489 434	14 076	-
-	-	21 485	-	-	-
-	-	-	-	-	-
3	-	182	400	12	8
2 557	433 247	1 587 547	4 086 078	14 088	6 283 697
258 321	(148 054)	18 412 903	(4 019 355)	563 065	8 623 788
-	-	-	-	(365)	(1 297)
6 814 510	6 962 564	86 184	4 105 539	14 413 356	5 790 865
7 072 831	6 814 510	18 499 087	86 184	14 976 056	14 413 356

**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 2003**

	<i>Sea Prince</i>		<i>Yeo Myung</i>	
	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £
RECETTES				
Contributions				
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	(3 902)	-	(453)	-
Montant total des contributions	(3 902)	-	(453)	-
Divers				
Intérêts sur les arriérés de contributions	259	1 881	-	247
Intérêts sur les placements	399 324	392 647	139 987	141 906
Intérêts sur le dépôt effectué auprès du tribunal	24 228	-	-	-
Remboursement du montant déposé auprès du tribunal	1 112 894	-	-	-
Montant total divers	1 536 705	394 528	139 987	142 153
MONTANT TOTAL DES RECETTES	1 532 803	394 528	139 534	142 153
DÉPENSES				
Indemnisation/Prise en charge financière	9 324	51 818	-	-
Honoraires	55 733	171 545	-	-
Intérêts sur l'emprunt auprès du FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	-	-	-	-
Intérêts sur l'emprunt auprès du fonds général	-	-	-	-
Intérêts sur l'emprunt auprès du FGDI du <i>Nakhodka</i>	-	-	-	-
Frais de voyage	-	3 548	199	-
Divers	22	1 112 938	-	-
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	65 079	1 339 849	199	-
Excédent/(déficit) des recettes sur les dépenses	1 467 724	(945 321)	139 335	142 153
Ajustement du taux de change	(76 677)	-	-	-
Solde reporté: 1 ^{er} janvier	9 783 210	10 728 531	3 618 948	3 476 795
Solde au 31 décembre	11 174 257	9 783 210	3 758 283	3 618 948

<i>Yuil N°1</i>		<i>Nissos Amorgos</i>		<i>Osung N°3</i>	
2003	2002	2003	2002	2003	2002
£	£	£	£	£	£
(2 697)	-	-	-	-	-
(2 697)	-	-	-	-	-
297	1 468	745	180	3 218	2 015
200 352	226 476	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
200 649	227 944	745	180	3 218	2 015
197 952	227 944	745	180	3 218	2 015
567 455	175 601	3 686 244	861 953	-	-
128 834	10 443	40 336	58 006	-	-
-	-	-	-	44 198	48 495
-	-	13 303	12 402	-	-
-	-	48 432	-	-	-
-	3 548	-	5 320	-	-
19	6	266	83	-	-
696 308	189 598	3 788 581	937 764	44 198	48 495
(498 356)	38 346	(3 787 836)	(937 584)	(40 980)	(46 480)
-	-	(23)	-	-	-
5 634 008	5 595 662	(333 299)	604 285	(1 513 153)	(1 466 673)
5 135 652	5 634 008	(4 121 158)	(333 299)	(1 554 133)	(1 513 153)

ANNEXE VII

BILAN DU FONDS DE 1971 AU 31 DÉCEMBRE 2003

	2003	2002
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	75 867 272	63 299 787
Contributions non acquittées	781 543	895 637
Intérêts sur les arriérés de contributions non acquittées	60 653	57 691
Montants dus par le FGDI du <i>Vistabella</i>	515 835	490 762
Montants dus par le FGDI du <i>Pontoon 300</i>	498 809	413 076
Montants dus par le FGDI du <i>Nissos Amorgos</i> au fonds général et au FGDI du <i>Nakhodka</i>	4 121 158	333 299
Montants dus par le FGDI du <i>Braer</i>	71 980	53 448
Montants dus par le FGDI de l' <i>Osung N°3</i> au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	1 554 133	1 513 153
Montants dus par le Fonds de 1992	-	48 072
Taxes recouvrables	81 887	36 765
Montants divers à recevoir	20 237	139 890
MONTANT TOTAL DE L'ACTIF	83 573 507	67 281 580
PASSIF		
Comptes créanciers divers	168	1 641
Compte des contribuables	133 416	145 476
Montants dus au Fonds de 1992	116 525	-
Montants dus au FGDI de l' <i>Aegean Sea</i>	18 193 357	21 275 306
Montants dus au FGDI du <i>Keumdong N°5</i>	7 072 831	6 814 510
Montants dus au FGDI du <i>Sea Empress</i>	18 499 087	86 184
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	14 976 056	14 413 356
Montants dus au FGDI du <i>Sea Prince</i>	11 174 257	9 783 210
Montants dus au FGDI du <i>Yeo Myung</i>	3 758 283	3 618 948
Montants dus au FGDI du <i>Yuil N°1</i>	5 135 652	5 634 008
MONTANT TOTAL DU PASSIF	79 059 632	61 772 639
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	4 513 875	5 508 941
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	83 573 507	67 281 580

ANNEXE VIII

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1971 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2003**

	2003		2002	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		63 299 787		88 126 932
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent d'exploitation	9 960 560		(27 238 529)	
(Augmentation)/Diminution du passif	233 735		(104 231)	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	98 118		(683 169)	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		10 292 413		(28 025 929)
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	2 275 072		3 198 784	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		2 275 072		3 198 784
Liquidités au 31 décembre		75 867 272		63 299 787

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 2003

Comprenant:

- RÉSUMÉ ANALYTIQUE
- ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION
- CONSTATATIONS DÉTAILLÉES
- SUITE DONNÉE AUX RECOMMANDATIONS ANTÉRIEURES
- REMERCIEMENTS

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Résultats d'ensemble 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'), conformément au Règlement financier du Fonds, aux normes de vérification des comptes de l'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques (INTOSAI) et 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.
- 2 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 du Fonds de 1992 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2003.
- 3 Les observations relatives à ma vérification sont présentées ci-dessous et dans la section du présent rapport intitulée 'Constatations détaillées'.

Dépenses relatives aux demandes d'indemnisation

- 4 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1992 en 2003 était de £69,8 millions. Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces paiements au titre des demandes et ont constaté que ceux-ci étaient correctement étayés et conformes au Règlement financier et aux procédures établies du Fonds. Ils ont également confirmé que les demandes avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, et qu'il avait été dûment tenu compte des intérêts du Fonds et du demandeur.

Les bureaux de traitement des demandes

- 5 Un bureau de traitement des demandes d'indemnisation a été ouvert à La Corogne (Espagne) en 2002 et un autre à Bordeaux (France) en 2003 pour le traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Prestige*, survenu en novembre 2002.
- 6 Fin 2003, le total des indemnités versées par le biais de ces bureaux n'était que de £511. Mes collaborateurs ont l'intention de se rendre dans ces bureaux fin 2004 pour examiner l'efficacité opérationnelle des procédures locales et des contrôles relatifs au traitement et au règlement des demandes.

Les contrôles financiers en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 7 Outre l'important travail de vérification du montant des demandes et des versements au titre des demandes mentionné ci-dessus, mes collaborateurs ont effectué un examen annuel des systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds en ce qui concerne:

- les contributions et autres recettes;
 - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
 - les dépenses relatives au Secrétariat (personnel et autres dépenses administratives);
 - les liquidités et les placements; et
 - les soldes des fonds constitués pour les grosses demandes d'indemnisation.
- 8 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôle adéquats et que les procédures de contrôle avaient été respectées au cours de l'exercice financier considéré. Au sujet des contrôles relatifs au placement des liquidités détenues en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, mes collaborateurs ont confirmé que le Secrétariat avait appliqué la politique déclarée du Fonds en matière de placements, qui porte sur la pertinence et l'étendue des placements effectués auprès des différents établissements financiers.

Travaux de l'Organe de contrôle de gestion

- 9 Comme cela a été noté dans mon précédent Rapport, un comité de contrôle de la gestion (auquel les Fonds se réfèrent en tant qu'Organe de contrôle de gestion) a été créé en 2002. Mes collaborateurs ont assisté aux quatre réunions de l'Organe de contrôle de gestion tenues en 2003. Ces réunions ont porté sur nombre de questions, dont l'état d'avancement et les constatations de la vérification comptable et de la gestion des risques.
- 10 La gestion des risques relève de la responsabilité du Secrétariat des FIPOL mais l'Organe de contrôle de gestion est convenu qu'il serait utile qu'il examine les risques auxquels les FIPOL doivent faire face. Mes collaborateurs ont donné des conseils et aidé à dresser une "carte" des risques encourus et à élaborer un état des risques stratégiques. Le Secrétariat a classé par catégories les principaux risques stratégiques auxquels les Fonds sont exposés dans les domaines de la continuité des activités, des processus de traitement des demandes, des risques financiers, de la gestion des ressources humaines, des risques liés à la réputation. Des travaux sont en cours pour permettre d'identifier les risques spécifiques encourus dans chacun de ces cinq domaines.
- 11 Le travail efficace et productif réalisé par l'Organe de contrôle de gestion et l'évolution du champ qu'il recouvre pour englober les risques encourus en matière d'activités et de fonctionnement représentent une contribution significative aux dispositifs de gestion et à la direction des opérations et des ressources des Fonds.

En résumé

- 12 Bien que n'étant pas de grande taille, le Secrétariat des Fonds constitue un élément important et très efficace de contrôle et de gestion financiers. Les résultats de notre vérification comptable pour 2003 ont été entièrement satisfaisants et le travail de vérification accompli par mes collaborateurs permet à l'Assemblée d'être pratiquement certaine que la gestion et la direction financière des FIPOL sont correctes.

ÉTENDUE DE LA VÉRIFICATION ET MÉTHODE DE VÉRIFICATION

Étendue de la vérification

- 13 J'ai vérifié les 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 2003. Je les ai examinés en tenant dûment compte des dispositions du Protocole de 1992 modifiant la Convention de 1971 portant création du Fonds et de l'article 13 du Règlement financier du Fonds de 1992. 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 justificatives réunies lors de la vérification.

Objectif de la vérification

- 14 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 2003 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 de 1992, et si les états financiers reflétaient bien la situation financière au 31 décembre 2003.

Normes de vérification

- 15 La vérification des états financiers du Fonds de 1992 à laquelle j'ai procédé pour 2003 a été effectuée conformément aux normes de vérification des comptes de l'Organisation internationale des institutions supérieures de contrôle des finances publiques (INTOSAI), 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'erreur substantielle.

Méthode de vérification

- 16 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.
- 17 Conformément aux normes communes de vérification des comptes, j'ai examiné par sondage les pièces justificatives à l'appui des montants et des précisions communiquées dans le cadre des états financiers. Il s'agit notamment de ce qui suit:
- examen général des méthodes de comptabilité relatives au Fonds de 1992;
 - évaluation des contrôles internes concernant les recettes et dépenses; les comptes bancaires; les soldes des fonds des grosses demandes d'indemnisation;
 - sondage de corroboration de tout type d'opération;
 - sondage de corroboration des soldes enregistrés en fin d'exercice; et
 - vérification finale visant à m'assurer que les états financiers donnaient une image exacte des écritures comptables du Fonds de 1992 et reflétaient bien la situation.
- 18 Cette méthode de vérification 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.

Compte rendu

- 19 Au cours de ma vérification des comptes, mes collaborateurs ont recherché les explications qu'ils estimaient nécessaires en l'occurrence concernant les questions apparues lors de l'examen des contrôles internes, des écritures comptables et des états financiers. Les observations sur les questions qui, à mon avis, devraient être portées à l'attention de l'Assemblée, sont présentées dans le présent rapport. Conformément aux méthodes en vigueur habituellement, mes collaborateurs rendent compte des constatations supplémentaires dans une lettre formelle adressée à l'Administrateur.

Conclusion de la vérification

- 20 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 du Fonds de 1992 pour l'exercice financier clos le 31 décembre 2003.

CONSTATATIONS DÉTAILLÉES

Dépenses au titre des demandes d'indemnisation

- 21 Le montant total des demandes et des versements effectués au titre des demandes par le Fonds de 1992 en 2003 était de £69,8 millions (en 2002, ce montant était de £34,7 millions) et se rapportait presque entièrement aux sinistres du *Prestige* et de l'*Erika* (62% et 37%, respectivement).
- 22 Mes collaborateurs ont examiné un échantillon de ces versements et les pièces justificatives détenues au siège du Secrétariat, à Londres, et ont discuté des demandes correspondantes avec le Secrétariat, notamment l'Administrateur, l'Administrateur adjoint, le Chef du Service des demandes d'indemnisation et les responsables des demandes d'indemnisation.
- 23 De plus, mes collaborateurs ont procédé à l'examen des demandes d'indemnisation pour garantir que celles-ci avaient toutes été traitées conformément aux Règlements et aux procédures établies du Fonds de 1992. Ils ont en outre confirmé qu'elles avaient été vérifiées et avaient fait l'objet d'accords de règlement dans les meilleurs délais, compte dûment tenu des intérêts du Fonds et des demandeurs.
- 24 Dans l'ensemble, mes collaborateurs ont constaté que les paiements avaient été étayés de manière appropriée, et que les demandes en cause avaient été traitées selon les Règlements en vigueur et réglées rapidement.

Bureaux des demandes d'indemnisation

- 25 Un bureau de traitement des demandes d'indemnisation a été ouvert à La Corogne (Espagne) en 2002 et un autre à Bordeaux (France) en 2003 pour le traitement des demandes d'indemnisation nées du sinistre du *Prestige*, survenu en novembre 2002.
- 26 Fin 2003, des demandes pour £379 millions et £5,1 millions, respectivement, avaient été déposées. Toutefois, il n'a été versé que £511 par ces bureaux car le bureau du Fonds à Londres avait procédé aux paiements nécessaires jusqu'alors. Mes collaborateurs envisagent de se rendre dans ces bureaux fin 2004 pour examiner si les méthodes et contrôles mis en place pour le traitement local et l'indemnisation des demandes étaient satisfaisants, et pour en déterminer le degré d'efficacité opérationnelle.

Contrôles financiers dans le cadre du Secrétariat du Fonds

- 27 Pour la vérification des comptes de 2003, mes collaborateurs ont examiné les principaux systèmes de contrôle financier en vigueur dans le cadre du Secrétariat du Fonds de 1992 en ce qui concerne:
- les recettes des contributions et autres;
 - les demandes et les versements effectués au titre des demandes;
 - les dépenses afférentes au Secrétariat (personnel et autres dépenses administratives);
 - les liquidités et les placements; et
 - les soldes des fonds des grosses demandes d'indemnisation.
- 28 Mes collaborateurs ont constaté que ces systèmes étaient dotés de dispositifs de contrôles satisfaisants et les sondages ont montré que les procédures de contrôle avaient été respectées durant l'exercice financier.
- 29 Pour ce qui est des contrôles relatifs aux placements des liquidités détenues en attendant la conclusion d'accords de règlement des demandes, la politique arrêtée par le Fonds de 1992 en matière de placements indique le type d'établissement financier (et la cote de crédit requise à cette fin) 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 établissements appropriés pour la détention des placements du Fonds.

- 30 Mes collaborateurs ont passé en revue les recommandations de l'Organe consultatif sur les placements, et examiné par sondage un échantillon des placements du Fonds de 1992. Ils ont confirmé que ceux-ci avaient été traités conformément à la politique déclarée en matière de placements.

Nouveau fonds des grosses demandes d'indemnisation

- 31 En 2003, les dépenses au titre du sinistre du *Prestige* ont dépassé 4 millions de droits de tirage spéciaux et un nouveau fonds des grosses demandes d'indemnisation a donc été constitué.
- 32 Mes collaborateurs ont vérifié qu'un compte avait été convenablement ouvert pour ce fonds, outre le versement de £39 914 906 au Gouvernement espagnol que l'Assemblée avait autorisé à sa 8ème session.

Travaux de l'Organe de contrôle de gestion

- 33 Comme cela a été noté dans mon précédent Rapport, un comité de contrôle de la gestion (auquel les Fonds se réfèrent en tant qu'Organe de contrôle de gestion) a été créé en 2002. Les sept membres de cet Organe ont été élus lors de la session conjointe du Conseil d'administration du Fonds de 1971 et de l'Assemblée du Fonds de 1992 tenue en octobre 2002. L'Organe de contrôle de gestion a présenté son premier rapport aux organes directeurs en octobre 2003.
- 34 La mise en place de l'Organe de contrôle de gestion est une initiative importante pour la bonne gestion et la direction financière des opérations des Fonds. Mes collaborateurs ont assisté aux quatre réunions de l'Organe de contrôle de gestion tenues en 2003. Ces réunions ont porté sur nombre de questions, dont l'état d'avancement et les constatations de la vérification comptable et de la gestion des risques.
- 35 La gestion des risques relève de la responsabilité du Secrétariat des FIPOL mais l'Organe de contrôle de gestion est convenu qu'il serait utile qu'il examine les risques auxquels les FIPOL doivent faire face et participe à l'élaboration de dispositifs de gestion systématique des risques.
- 36 Le Secrétariat a établi avec un consultant extérieur et d'après les conseils et avec l'aide de mes collaborateurs, une "carte" des risques auxquels les FIPOL sont exposés. Tout d'abord, le Secrétariat a commencé à procéder à l'articulation d'un état des risques stratégiques et classé par catégories les principaux risques stratégiques dans cinq domaines:
- continuité des activités
 - processus de traitement des demandes
 - risques financiers
 - gestion des ressources humaines
 - risques liés à la réputation
- 37 Actuellement, des travaux sont en cours pour permettre d'identifier les risques spécifiques encourus dans chacun de ces cinq domaines. Mes collaborateurs continueront de soutenir les efforts déployés pour mettre au point les dispositifs de gestion des risques et d'y participer, en consultation avec le Secrétariat et l'Organe de contrôle de gestion.

Autres questions financières

Contrôle des fournitures et du matériel.

- 38 Il est signalé dans la note 14b) se rapportant aux états financiers que la valeur des fournitures et du matériel s'élevait à £372 589 au 31 décembre 2003. 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 de 1992, mais sont comptabilisés comme des dépenses au moment de l'achat.

- 39 Mes collaborateurs ont procédé à un examen par sondage relatif à l'existence et à la valeur des fournitures et du matériel en vertu de l'article 13.16 d) du Règlement financier. Cet examen m'a convaincu que les inventaires des fournitures et du matériel au 31 décembre 2003 reflétaient correctement les avoirs détenus par le Fonds de 1992. Aucune perte n'a été signalée par le Fonds durant l'exercice considéré.

Montants passés par pertes et profits et cas de fraude

- 40 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.

SUITE DONNÉE À MES RECOMMANDATIONS DE L'ANNÉE ANTÉRIEURE

- 41 Dans mon rapport de 2002, j'ai présenté un compte rendu sur la vérification comptable effectuée par mes collaborateurs concernant les dépenses liées aux demandes d'indemnisation; la visite de mes collaborateurs au bureau de traitement des demandes d'indemnisation de Lorient; le fonctionnement des contrôles financiers; les accords de règlement globaux; l'Organe de gestion nouvellement créé. Le présent rapport couvre la totalité sans exception des questions qui se sont posées.

REMERCIEMENTS

- 42 Je suis heureux de faire part de mes remerciements à l'Administrateur et à ses collaborateurs pour la coopération et le concours 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
le 30 juin 2004

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 2003 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 VII, 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 2003. L'Administrateur était chargé de préparer ces états financiers et j'ai pour tâche de donner mon avis sur les états financiers basé sur la vérification que j'ai effectuée.

J'ai vérifié les états financiers conformément aux normes de vérification des comptes des Institutions supérieures de contrôle des finances publiques, l'INTOSAI, et 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'erreur substantielle. 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 2003 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 décisions officielles des organes directeurs.

Conformément à l'article 13 du Règlement financier, j'ai aussi établi un rapport étendu sur ma vérification des états financiers du Fonds.

Le contrôleur et vérificateur général du Royaume-Uni
Commissaire aux comptes
Sir John Bourn
le 30 juin 2004

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 2003

	2003		2002	
	£	£	£	£
RECETTES				
Contributions				
Contributions	2 828 982		4 874 981	
Ajustement des quotes-parts des années précédentes	11 148		1 034	
Montant total des contributions		2 840 130		4 876 015
Divers				
Recettes accessoires	680		8 842	
Intérêt sur un emprunt auprès du Fonds HNS	1 230		611	
Intérêt sur un emprunt auprès du Fonds complémentaire	723		-	
Intérêt sur un emprunt auprès du FDGI du <i>Prestige</i>	4 932		-	
Intérêts sur les arriérés de contributions	10 136		6 874	
Intérêts sur les placements	925 862		888 964	
Montant total divers		943 563		905 291
MONTANT TOTAL DES RECETTES		3 783 693		5 781 306
DÉPENSES				
Dépenses du Secrétariat				
Engagements de dépenses		2 010 655		1 662 701
Demandes d'indemnisation				
Indemnisation		419 882		444 012
Frais afférents aux demandes d'indemnisation				
Honoraires	3 381 479		101 718	
Frais de voyage	41 915		17 771	
Divers	11 033		638	
Montant total des frais afférents aux demandes d'indemnisation		3 434 427		120 127
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES		5 864 964		2 226 840
(Déficit)/Excédent des recettes sur les dépenses		(2 081 271)		3 554 466
Ajustement du taux de change		6 802		(7)
Solde reporté: 1 ^{er} janvier		23 640 071		20 085 612
Solde au 31 décembre		21 565 602		23 640 071

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 2003

	<i>Nakhodka</i>		<i>Erika</i>		<i>Prestige</i>	
	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £	2003 £	2002 £
RECETTES						
Contributions						
Contributions (sixième prélèvement)	- 10 963 750		-	-	-	-
Contributions (quatrième prélèvement)	-	- 27 999 938	-	-	-	-
Contributions (troisième prélèvement)	-	-	- 24 999 978		-	-
Montant total des contributions	- 10 963 750	27 999 938	24 999 978		-	-
Divers						
Intérêt sur un emprunt auprès du FDGI du <i>Prestige</i>	60 631	-	-	-	-	-
Intérêts sur les arriérés de contributions	134	13 155	22 077	19 918	-	-
Moins les intérêts sur les arriérés de contributions auxquels il a été renoncé	-	(29)	-	(578)	-	-
Intérêts sur les placements	1 278 706	950 056	3 010 374	2 407 587	-	-
Recouvrement du fait de l'accord global	- 16 272 186		-	-	-	-
Montant total divers	1 339 471	17 235 368	3 032 451	2 426 927	-	-
MONTANT TOTAL DES RECETTES	1 339 471	28 199 118	31 032 389	27 426 905	-	-
DÉPENSES						
Indemnisation	- 12 952 288	23 218 618	15 730 700	39 914 906		-
Honoraires	18 456	618 896	2 659 213	4 693 769	19 385	-
Intérêt sur un emprunt auprès du Fonds général	-	-	-	-	4 932	-
Intérêt sur un emprunt auprès du FDGI du <i>Nakhodka</i>	-	-	-	-	60 631	-
Frais de voyage	-	92 111	5 787	21 943	4 309	-
Divers	19	10 975	1 395	12 754	2 498	-
MONTANT TOTAL DES DÉPENSES	18 475	13 674 270	25 885 013	20 459 166	40 006 661	-
(Déficit)/excédent des recettes sur les dépenses	1 320 996	14 524 848	5 147 376	6 967 739	(40 006 661)	-
Ajustement du taux de change	-	(58 288)	(11 120)	135 001	(383)	-
Solde reporté: 1er janvier	36 799 343	22 332 783	62 363 760	55 261 020	-	-
Solde au 31 décembre	38 120 339	36 799 343	67 500 016	62 363 760	40 007 044	-

ANNEXE XIII

BILAN DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2003

	2003	2002
	£	£
ACTIF		
Disponibilités en banque et en caisse	88 672 665	124 145 243
Contributions non acquittées	71 578	190 472
Intérêts sur les arriérés de contributions	11 250	20 629
Montants dus par le FGDI du <i>Prestige</i> au Fonds général et FDGI du <i>Nakhodka</i>	40 007 044	-
Montants dus par le Fonds HNS	37 511	26 793
Montants dus par le Fonds complémentaire	38 506	-
Montants dus par le Fonds de 1971	116 525	-
Taxes recouvrables	181 313	298 563
Montants divers à recevoir	170 086	111 405
MONTANT TOTAL DES AVOIRS	129 306 478	124 793 105
PASSIF		
Fonds de prévoyance du personnel	1 779 825	1 519 143
Montants dus au Fonds de 1971	-	48 072
Comptes créanciers divers	18 109	8 691
Engagements non acquittés	98 261	50 294
Contributions payées d'avance	220 938	351 912
Compte des contribuables	3 388	11 819
Montants dus au FGDI du <i>Nakhodka</i>	38 120 339	36 799 343
Montants dus au FGDI de l' <i>Erika</i>	67 500 016	62 363 760
MONTANT TOTAL DU PASSIF	107 740 876	101 153 034
SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	21 565 602	23 640 071
MONTANT TOTAL DU PASSIF ET SOLDE DU FONDS GÉNÉRAL	129 306 478	124 793 105

ANNEXE XIV

**ÉTAT DE LA TRÉSORERIE DU FONDS DE 1992 POUR L'EXERCICE FINANCIER
ALLANT DU 1^{er} JANVIER AU 31 DÉCEMBRE 2003**

	2003		2002	
	£	£	£	£
Liquidités au 1 ^{er} janvier		124 145 243		97 863 543
ACTIVITÉS D'EXPLOITATION				
Excédent/(Déficit) d'exploitation	(40 839 203)		20 877 152	
(Augmentation)/Diminution des comptes débiteurs	21 093		702 717	
Augmentation/(Diminution) des comptes créditeurs	36 693		373 648	
Liquidités nettes provenant des activités d'exploitation		(40 781 417)		21 953 517
RÉMUNÉRATION DES PLACEMENTS				
Intérêts sur les placements	5 308 839		4 328 183	
Rentrées nettes provenant de la rémunération des placements		5 308 839		4 328 183
Liquidités au 31 décembre		88 672 665		124 145 243

ANNEXE XV

FONDS DE 1971: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2004
(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2004; MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA
VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES

	2004 £
Contributions annuelles 2003 reçues en 2004	16 788 000
Autres recettes:	
Intérêts sur les placements	1 990 000
Remboursement du dépôt effectué auprès du tribunal (sinistre du <i>Keumdong N°5</i>)	795 000

TOTAL DES RECETTES	19 573 000
Remboursement aux contribuables du surplus des fonds des grosses demandes d'indemnisation	(69 576 000)

FONDS DE 1971 ET DE 1992: COÛTS DU SecrÉTARIAT COMMUN

	2004 £	2003 £
Budget	3 292 250	3 012 857
Dépenses	2 635 000	2 543 795
Fonds de 1971 uniquement		
Liquidation:		
Budget	250 000	250 000
Dépenses	17 145	-

DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION

	2004 £	2004 £	2004 £
Sinistre			Total
	Indemnisation/ Prise en charge financière	Dépenses au titre des demandes d'indemnisation	
<i>Nissos Amorgos</i>	4 716 000	149 000	4 865 000
<i>Yuil N°1</i>	706 000	202 000	908 000
<i>Keumdong N° 5</i>	85 000	-	85 000
<i>Pontoon 300</i>	-	87 000	87 000
Autres sinistres	4 000	139 000	143 000
TOTAL DES DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION	5 511 000	577 000	6 088 000

ANNEXE XVI

FONDS DE 1992: PRINCIPAUX MONTANTS FINANCIERS POUR 2004
(MONTANTS DES RECETTES/DÉPENSES 2004: MONTANTS ARRONDIS ET SOUS RÉSERVE DE LA
VÉRIFICATION COMPTABLE PAR LE COMMISSAIRE AUX COMPTES)

RECETTES

	2004 £
Contributions annuelles 2003 reçues en 2004:	
Fonds général	6 894 000
Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour le <i>Prestige</i>	73 797 000
Autres recettes:	
Intérêts sur les placements	4 690 000
TOTAL DES RECETTES	85 381 000
Remboursement aux contribuables du surplus des fonds des grosses demandes d'indemnisation	(37 700 000)

FONDS DE 1992 ET DE 1971: COÛTS DU SECRÉTARIAT COMMUN

	2004 £	2003 £
Budget	3 292 250	3 012 857
Dépenses	2 635 000	2 543 795

DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION

	2004 £	2004 £	2004 £
Sinistre	Indemnisation	Dépenses au titre des demandes d'indemnisation	Total
<i>Erika</i>	7 503 000	2 009 000	9 512 000
<i>Prestige</i>	123 000	2 614 000	2 737 000
<i>Kyung Won</i>	1 567 000	149 000	1 716 000
Sinistre au Bahreïn	363 000	9 000	372 000
Autres sinistres	0	209 000	209 000
TOTAL DES DÉPENSES AU TITRE DES DEMANDES D'INDEMNISATION	9 556 000	4 990 000	14 546 000

ANNEXE XVII

FONDS DE 1992: QUANTITÉS D'HYDROCARBURES DONNANT LIEU À CONTRIBUTION REÇUES PENDANT L'ANNÉE CIVILE 2003 DANS LE TERRITOIRE DES ÉTATS QUI ÉTAIENT MEMBRES DU FONDS DE 1992 AU 31 DÉCEMBRE 2004
telles que notifiées au 31 décembre 2004

État Membre	Hydrocarbures donnant lieu à contribution (tonnes)	Pourcentage du total
Japon	252 748 856	18,70%
Italie	133 602 437	9,89%
République de Corée	114 418 021	8,47%
Pays-Bas	107 776 492	7,97%
France	98 979 302	7,32%
Inde	97 394 756	7,21%
Canada	77 913 816	5,77%
Royaume-Uni	69 153 635	5,12%
Singapour	68 357 194	5,06%
Espagne	62 067 283	4,59%
Allemagne	36 907 138	2,73%
Australie	29 942 181	2,22%
Turquie	25 383 329	1,88%
Grèce	21 474 916	1,59%
Suède	21 124 350	1,56%
Norvège	19 300 287	1,43%
Portugal	14 572 880	1,08%
Mexique	12 420 610	0,92%
Philippines	11 621 983	0,86%
Finlande	11 411 489	0,84%
Belgique	7 505 022	0,56%
Venezuela	6 561 334	0,49%
Danemark	5 329 791	0,39%
Nouvelle-Zélande	5 121 914	0,38%
Maroc	4 607 100	0,34%
Irlande	4 186 385	0,31%
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	3 938 735	0,29%
Tunisie	3 844 545	0,28%
Croatie	3 697 498	0,27%
Fédération de Russie	3 440 569	0,25%
Jamaïque	2 235 272	0,17%
Sri Lanka	2 045 118	0,15%
Chypre	1 997 228	0,15%
Ghana	1 910 086	0,14%
Cameroun	1 748 305	0,13%
Angola	1 717 793	0,13%
Uruguay	1 637 280	0,12%
Malte	1 398 551	0,10%
Algérie	613 950	0,05%
Madagascar	454 157	0,03%
Maurice	373 088	0,03%
Kenya	341 055	0,03%
Barbade	176 620	0,01%
	1 351 452 351	100,00%

Notes

Les pays dont la liste suit ont reporté une quantité nulle d'hydrocarbures donnant lieu à contribution: Antigua-et-Barbuda, Belize, Brunéi Darussalam, Émirats arabes unis, Fidji, Îles Marshall, Islande, Lettonie, Libéria, Lituanie, Monaco, Mozambique, Namibie, Oman, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Pologne, Qatar, Seychelles, Slovénie, Tonga et Vanuatu.

Les pays dont la liste suit n'ont pas fait parvenir de rapport: Argentine, Bahamas, Bahreïn, Cambodge, Cap-Vert, Colombie, Comores, Congo, Djibouti, Dominique, Gabon, Géorgie, Grenade, Guinée, Nigéria, Panama, République dominicaine, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Samoa, Sierra Leone, Trinité-et-Tobago et République-Unie de Tanzanie.

ANNEXE XVIII

FONDS DE 1971: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2004)

Dans le présent tableau, les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage
- Mesures de sauvegarde
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement/études

Quand le tableau indique que les demandes ont été approuvées, cela signifie que les montants ont été convenus avec les demandeurs mais pas nécessairement que les demandes ont été acquittées en partie ou en totalité.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
1	<i>Irving Whale</i>	7.9.70	Golfe du St Laurent (Canada)	Canada	2 261	(inconnue)
2	<i>Antonio Gramsci</i>	27.2.79	Ventspils (URSS)	URSS	27 694	R 2 431 584
3	<i>Miya Maru N°8</i>	22.3.79	Bisan Seto (Japon)	Japon	997	¥37 710 340
4	<i>Tarpenbek</i>	21.6.79	Selsey Bill (Royaume-Uni)	République fédérale d'Allemagne	999	£64 356
5	<i>Mebaruzaki Maru N°5</i>	8.12.79	Mebaru (Japon)	Japon	19	¥845 480
6	<i>Showa Maru</i>	9.1.80	Naruto Strait (Japon)	Japon	199	¥8 123 140
7	<i>Unsei Maru</i>	9.1.80	Akune (Japon)	Japon	99	¥3 143 180
8	<i>Tanio</i>	7.3.80	Bretagne (France)	Madagascar	18 048	FF11 833 718

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Naufrage	(inconnue)			L' <i>Irving Whale</i> a été renfloué en 1996. Le tribunal canadien a débouté le demandeur de son action contre le Fonds de 1971 au motif que celui-ci ne pouvait être tenu pour responsable d'événements s'étant produits avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1971 portant création du Fonds à l'égard du Canada.
Échouement	5 500	Frais de nettoyage	SKr95 707 157	
Abordage	540	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥108 589 104 ¥31 521 478 <u>¥9 427 585</u> ¥149 538 167	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours.
Abordage	(inconnue)	Frais de nettoyage	£363 550	
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 recouvrés par voie de recours.
Abordage	<140			La responsabilité ayant été répartie entre les deux navires impliqués, le Fonds de 1971 n'a pas été appelé à verser d'indemnités.
Rupture	13 500	Frais de nettoyage Frais liés au tourisme Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes	FF219 164 465 FF2 429 338 FF52 024 <u>FF494 816</u> FF222 140 643	Le versement total correspond à la limite de l'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1971 portant création du Fonds; les paiements effectués par le Fonds de 1971 représentent 63,85% des montants acceptés; US\$17 480 028 recouvrés par voie de recours.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
9	<i>Fwenas</i>	3.6.80	Oresund (Suède)	Suède	999	SKr612 443
10	<i>Hosei Maru</i>	21.8.80	Miyagi (Japon)	Japon	983	¥35 765 920
11	<i>Jose Marti</i>	7.1.81	Dalarö (Suède)	URSS	27 706	SKr23 844 593
12	<i>Suma Maru N°11</i>	21.11.81	Karatsu (Japon)	Japon	199	¥7 396 340
13	<i>Globe Asimi</i>	22.11.81	Klaipeda (URSS)	Gibraltar	12 404	R 1 350 324
14	<i>Ondina</i>	3.3.82	Hambourg (République fédérale d'Allemagne)	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383
15	<i>Shiota Maru N°2</i>	31.3.82	Île de Takashima (Japon)	Japon	161	¥6 304 300
16	<i>Fukutoko Maru N°8</i>	3.4.82	Baie de Tachibana (Japon)	Japon	499	¥20 844 440
17	<i>Kifuku Maru N°35</i>	1.12.82	Ishinomaki (Japon)	Japon	107	¥4 271 560
18	<i>Shinkai Maru N°3</i>	21.6.83	Ichikawa (Japon)	Japon	48	¥1 880 940
19	<i>Eiko Maru N°1</i>	13.8.83	Karakuwazaki (Japon)	Japon	999	¥39 445 920
20	<i>Koei Maru N°3</i>	22.12.83	Nagoya (Japon)	Japon	82	¥3 091 660
21	<i>Tsunehisa Maru N°8</i>	26.8.84	Osaka (Japon)	Japon	38	¥964 800

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Abordage	200	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Prise en charge financière	SKr3 187 687 DKr418 589 SKr153 111	SKr449 961 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	Doubaï (Émirats arabes unis)	Panama	1 345	£92 800 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Échouement	20	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥68 609 674 ¥25 502 144 <u>¥1 346 480</u> ¥95 458 298	
Abordage	80	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥26 124 589 <u>¥474 080</u> ¥26 598 669	¥8 866 222 recouverts par voie de recours.
Abordage	700			Le total des dommages convenu à l'amiable ou fixé par le tribunal (Lit 11 583 298 650) est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Échouement	300	Frais de nettoyage Prise en charge financière	DKr9 455 661 <u>DKr394 043</u> DKr9 849 704	
Déversement	(inconnue)			Demande contre le Fonds de 1971 (US\$44 204) retirée.
Abordage	200	Frais de nettoyage	DM3 220 511	DM333 027 recouverts par voie de recours.
Déversement	0,1	Prise en charge financière	¥104 987	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Déversement	15	Frais de nettoyage Frais de nettoyage Frais de nettoyage Autres pertes de recettes Prise en charge financière	US\$1 133 FF708 824 DA5 650 £126 120 DA293 766	
Échouement	150-200	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	SKr23 168 271 SKr49 361 <u>SKr685 437</u> SKr23 903 069	
Échouement	600-700	Frais de nettoyage	Fmk1 849 924	Les demandes de l'URSS pour les frais de nettoyage (R 1 417 448) n'ont pas été acquittées par le Fonds de 1971 parce que l'URSS n'était pas membre de celui-ci à la date du sinistre.
Abordage	15			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (les montants convenus sont de ¥35 346 679 pour 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 de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention pour le Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$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 de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention pour le Canada. Les demandes pour frais de nettoyage (Can\$10 475) sont restées sans suite.
Débordement d'un manche d'approvisionnement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥492 635 <u>¥549 600</u> ¥1 042 235	
Erreur de transbordement des hydrocarbures	7	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥19 159 905 <u>¥742 880</u> ¥19 902 785	
Déversement	(inconnue)	Autres dommages aux biens Prise en charge financière	¥273 580 <u>¥403 280</u> ¥676 860	
Erreur de manipulation de cargaison	(inconnue)	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥8 285 960 <u>¥431 761</u> ¥8 717 721	
Débordement pendant le déchargement	250			Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire (le montant convenu pour les frais de nettoyage est de Can\$292 110).

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
47	<i>Dainichi Maru N°5</i>	28.10.89	Yaizu (Japon)	Japon	174	¥4 199 680
48	<i>Daito Maru N°3</i>	5.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	93	¥2 495 360
49	<i>Kazuei Maru N°10</i>	11.4.90	Osaka (Japon)	Japon	121	¥3 476 160
50	<i>Fuji Maru N°3</i>	12.4.90	Yokohama (Japon)	Japon	199	¥5 352 000
51	<i>Volgoneft 263</i>	14.5.90	Karlskrona (Suède)	URSS	3 566	SKr3 205 204
52	<i>Hato Maru N°2</i>	27.7.90	Kobe (Japon)	Japon	31	¥803 200
53	<i>Bonito</i>	12.10.90	Tamise (Royaume-Uni)	Suède	2 866	£241 000 (estimation)
54	<i>Rio Orinoco</i>	16.10.90	Île d'Anticosti (Canada)	Îles Caïmans	5 999	Can\$1 182 617
55	<i>Portfield</i>	5.11.90	Pembroke (Pays de Galles, Royaume-Uni)	Royaume-Uni	481	£69 141
56	<i>Vistabella</i>	7.3.91	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	FF2 354 000 (estimation)
57	<i>Hokunan Maru N°12</i>	5.4.91	Île d'Okushiri (Japon)	Japon	209	¥3 523 520
58	<i>Agip Abruzzo</i>	10.4.91	Livourne (Italie)	Italie	98 544	Lit 21 800 000 000 (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>Kibnu</i>	16.1.93	Tallinn (Estonie)	Estonie	949	113 000 DTS (estimation)
66	<i>Sambo N°11</i>	12.4.93	Séoul (République de Corée)	République de Corée	520	Won 77 786 224 (estimation)
67	<i>Taiko Maru</i>	31.5.93	Shioyazaki (Japon)	Japon	699	¥29 205 120

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Incendie et explosion	(inconnue)	L'État italien Deux entreprises italiennes L'État français D'autres organismes publics français La Principauté de Monaco Prise en charge financière	Lit 70 002 629 093 <u>Lit 1 582 341 690</u> Lit 71 584 970 783 FF12 580 724 FF10 659 469 FF270 035 FF23 510 228 £2 500 000	L'accord relatif à un règlement global de toutes les demandes en souffrance conclu entre l'État italien, le propriétaire du navire/Club et le Fonds de 1971 a été signé à Rome le 4 mars 1999. Les paiements du Fonds de 1971 sont indiqués dans la colonne précédente. L'assureur du propriétaire a versé Lit 47 597 370 907 à l'État italien. Le propriétaire et son assureur ont payé toutes les demandes présentées par d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.
Abordage	25	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Prise en charge financière	¥53 513 992 ¥39 553 821 <u>¥3 665 120</u> ¥96 732 933	
Abordage	5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 056 519 <u>¥764 640</u> ¥1 821 159	¥650 522 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	Frais liés à la pêche Frais de nettoyage Mesures de sauvegarde Frais liés au tourisme Coûts financiers Montants alloués par le tribunal pénal Demandes ayant fait l'objet d'un accord préalable Frais divers Prise en charge financière	Ptas 8 696 000 000 Ptas 1 729 240 000 Ptas 708 033 000 Ptas 13 810 000 Ptas 371 680 000 Ptas 893 880 000 Ptas 1 263 150 000 <u>Ptas 252 990 000</u> Ptas 13 928 783 000 Ptas 278 197 307	Ptas 840 000 000 ont été versées par le propriétaire du navire/assureur. Conformément à l'accord conclu entre l'État espagnol, le propriétaire du navire/assureur et le Fonds de 1971, le Fonds a versé Ptas 6 386 921 613 à l'État espagnol. Le Fonds a également versé Ptas 1 263 150 000 aux demandeurs dont les demandes avaient dans un premier temps fait l'objet d'un accord de règlement mais n'étaient pas incluses dans l'accord ci-dessus.
Échouement	84 000	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Frais liés au tourisme Frais liés à l'agriculture Autres dommages aux biens Autres pertes de recettes	£593 883 £38 538 451 £77 375 £3 572 392 £8 904 047 <u>£252 790</u> £51 938 938	£6 213 497 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 a versé une prise en charge financière de £45 725 441. Une demande d'indemnisation s'élevant à 1,4 million fait l'objet d'une procédure judiciaire. L'assureur du propriétaire du navire versera tout montant alloué.
Échouement	140	Frais de nettoyage	Fmk543 618	
Échouement	4	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 176 866 632 <u>Won 42 848 123</u> Won 219 714 755	US\$22 504 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	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	481	Won 77 417 210
70	<i>Iliad</i>	9.10.93	Pylos (Grèce)	Grèce	33 837	Dr 1 496 533 000
71	<i>Seki</i>	30.3.94	Fujairah (Émirats arabes unis et Oman)	Panama	153 506	14 millions de DTS
72	<i>Daito Maru N°5</i>	11.6.94	Yokohama (Japon)	Japon	116	¥3 386 560
73	<i>Toyotaka Maru</i>	17.10.94	Kainan (Japon)	Japon	2 960	¥81 823 680
74	<i>Hoyu Maru N°53</i>	31.10.94	Monbetsu (Japon)	Japon	43	¥1 089 280
75	<i>Sung Il N°1</i>	8.11.94	Onsan (République de Corée)	République de Corée	150	Won 23 000 000 (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)	Won 7 502 755 270 <u>Won 8 718 601 175</u> Won 16 146 358 015	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 64 560 080.
		Prise en charge financière Frais liés à la pêche (réclamé)	Won 12 857 130 Won 2 756 471 759	Les demandes relatives à la pêche ont fait l'objet d'un appel de la part des demandeurs auprès de la Cour suprême.
Échouement	200	Frais de nettoyage (versé) Frais liés à la pêche (réclamé) Autres pertes de recettes (réclamé) Préjudice moral (réclamé)	Dr 356 204 011 Dr 1 044 000 000 Dr 1 671 000 000 <u>Dr 378 000 000</u> Dr 3 449 204 011	L'assureur du propriétaire du navire a versé Dr 356 204 011.
Abordage	16 000			Règlement entre le Gouvernement de Fujairah et le propriétaire du navire conclu en dehors du cadre des Conventions. Le Fonds de 1971 ne connaît pas les modalités du règlement. Le Fonds de 1971 ne sera pas appelé à verser des indemnités.
Débordement pendant le chargement	0,5	Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥1 187 304 <u>¥846 640</u> ¥2 033 944	
Abordage	560	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche Autres pertes de recettes Prise en charge financière	¥629 516 429 ¥50 730 359 ¥15 490 030 <u>¥20 455 920</u> ¥716 192 738	¥31 021 717 recouverts par voie de recours.
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	(inconnue)	Autres dommages aux biens Frais de nettoyage Prise en charge financière	¥3 954 861 ¥202 854 <u>¥272 320</u> ¥4 430 035	
Échouement	18	Frais de nettoyage Frais liés à la pêche	Won 9 401 293 <u>Won 28 378 819</u> Won 37 780 112	Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.
(inconnue)	(inconnue)	Frais de nettoyage (réclamé)	DH 2 600 000	Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire, tel que défini par la Convention de 1971 portant création du Fonds.
Abordage	160			Demande au titre des frais de nettoyage (de Won 142 millions) frappée de prescription, car aucune poursuite n'a été engagée dans les délais prescrits.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
78	<i>Dae Woong</i>	27.6.95	Kojung (République de Corée)	République de Corée	642	Won 95 000 000 (estimation)
79	<i>Sea Prince</i>	23.7.95	Yeosu (République de Corée)	Chypre	144 567	Won 18 308 275 906
80	<i>Yeo Myung</i>	3.8.95	Yeosu (République de Corée)	République de Corée	138	Won 21 465 434
81	<i>Shinryu Maru N°8</i>	4.8.95	Chita (Japon)	Japon	198	¥3 967 138
82	<i>Senyo Maru</i>	3.9.95	Ube (Japon)	Japon	895	¥20 203 325
83	<i>Yuil N°1</i>	21.9.95	Busan (République de Corée)	République de Corée	1 591	Won 351 924 060
84	<i>Honam Sapphire</i>	17.11.95	Yeosu (République de Corée)	Panama	142 488	14 millions de DTS
85	<i>Toko Maru</i>	23.1.96	Anegasaki (Japon)	Japon	699	¥18 769 567 (estimation)

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
Échouement	1	Frais de nettoyage Won 43 517 127	
Échouement	5 035	Frais de nettoyage (versé) Won 20 709 245 359 Frais liés à la pêche (versé) Won 19 836 456 445 Frais liés au tourisme (versé) Won 538 000 000 Enlèvement des hydrocarbures (versé) Won 8 420 123 382 Études environnementales (versé) <u>Won 723 490 410</u> Won 50 227 315 596 Frais de nettoyage (versé) ¥357 214 Prise en charge financière (versé) Won 7 410 928 540	L'assureur du propriétaire du navire a versé Won 18 308 275 906.
Abordage	40	Frais de nettoyage (versé) Won 684 000 000 Frais liés à la pêche (versé) Won 600 000 000 Frais liés au tourisme (versé) <u>Won 269 029 739</u> Won 1 553 029 739 <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 7 960 494 932 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) <u>Won 6 824 362 810</u> Won 27 177 996 729	
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	Agioi Theodoroi (Grèce)	Grèce	62 678	€6 576 109 (estimation)
89	<i>N°1 Yung Jung</i>	15.8.96	Busan (République de Corée)	République de Corée	560	Won 122 millions
90	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 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	Bs3 473 millions (estimation)
93	<i>Daiwa Maru N°18</i>	27.3.97	Kawasaki (Japon)	Japon	186	¥3 372 368 (estimation)
94	<i>Jeong Jin N°101</i>	1.4.97	Busan (République de Corée)	République de Corée	896	Won 246 millions

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)		Notes
Échouement	72 360	Frais de nettoyage (versé)	£22 773 470	L'assureur du propriétaire du navire a versé £7 395 748.
		Autres dommages aux biens (versé)	£443 972	
		Frais liés à la pêche (versé)	£10 154 314	
		Frais liés au tourisme (versé)	£2 389 943	
		Autres pertes de recettes (versé)	<u>£1 044 785</u>	
		£36 806 484		
		Prise en charge financière (versé)	£1 835 035	
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	0,3	Frais de nettoyage	¥1 981 403	¥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 et de dommages aux biens (versé)	€2 500 000	L'assureur du propriétaire du navire a réglé toutes les demandes.
		Frais liés à la pêche (versé)	€1 100 000	
		Frais liés au tourisme (versé)	€150 000	
		Frais divers (versé)	<u>€24 000</u>	
			€3 774 000	
Échouement	28	Frais de nettoyage (versé)	Won 689 829 037	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)	¥20 928 412 000	Toutes les demandes ont été approuvées et réglées. Un accord de règlement global a été conclu entre le propriétaire du navire/assureur et les FIPOL en vertu duquel l'assureur verse ¥10 956 930 000 et les Fonds ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 pour le Fonds de 1992 et ¥7 708 778 000 pour le Fonds de 1971.
		Frais liés à la pêche (versé)	¥1 769 172 000	
		Frais liés au tourisme (versé)	¥1 344 157 000	
		Construction d'une voie d'accès (versé)	<u>¥2 048 152 000</u>	
			¥26 089 893 000	
Débordement pendant le chargement	0,6	Frais de nettoyage	¥7 673 830	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 (approuvé)	Bs3 523 252 942	Bs1 254 619 385 et US\$4 008 347 ont été versés par l'assureur du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 a versé Bs17 501 083 et US\$9 745 882.
		Frais de nettoyage (approuvé)	US\$35 850	
		Frais de nettoyage (réclamé)	Bs78 906 071	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	Bs133 011 848	Les frais de nettoyage réclamés ont été approuvés pour Bs70 675 468 mais la demande est toujours en instance devant le tribunal.
		Frais liés à la pêche (approuvé)	US\$16 033 390	
		Frais liés à la pêche (approuvé)	US\$30 000 000	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	Bs8 188 078	
		Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$60 250 396	
		Frais divers (réclamé)	Bs540 000 000	
Erreur lors de l'approvisionnement en hydrocarbures	1	Frais de nettoyage	¥415 600 000	
		Prise en charge financière	<u>¥865 406</u>	
			¥416 465 406	
Débordement pendant le chargement	124	Frais de nettoyage	Won 418 000 000	
		Prise en charge financière	<u>Won 58 000 000</u>	
			Won 476 000 000	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
95	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
96	<i>Plate Princess</i>	27.5.97	Puerto Miranda (Venezuela)	Malte	30 423	3,6 millions de DTS (estimation)
97	<i>Diamond Grace</i>	2.7.97	Baie de Tokyo (Japon)	Panama	147 012	14 millions de DTS
98	<i>Katja</i>	7.8.97	Le Havre (France)	Bahamas	52 079	FF48 millions (estimation)
99	<i>Evoikos</i>	15.10.97	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 DTS
100	<i>Kyungnam N°1</i>	7.11.97	Ulsan (République de Corée)	République de Corée	168	Won 43 543 015
101	<i>Pontoon 300</i>	7.1.98	Hamriyah, Sharjah (Émirats arabes unis)	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	Non disponible

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes	
Échouement	(inconnue)	Frais de nettoyage (versé)	Won 866 906 355	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a ensuite été remboursé par le Fonds de 1971.
		Frais liés à la pêche (versé)	Won 68 795 729	
		Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé)	<u>Won 6 738 565 917</u>	
			Won 7 674 268 001	
		Frais de nettoyage (versé)	¥669 252 879	
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>¥181 786 486</u>	
			¥851 039 365	
		Prise en charge financière	Won 37 963 635	
Débordement pendant le chargement	3,2	Frais liés à la pêche (réclamé)	US\$47 000 000	Les demandes contre le Fonds de 1971 sont frappées de prescription.
Échouement	1 500	Frais de nettoyage (versé)	¥1 100 000 000	Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
		Frais liés à la pêche (versé)	¥263 000 000	
		Frais liés au tourisme (versé)	¥23 000 000	
		Autres pertes de recettes (versé)	¥8 000 000	
		Divers (approuvé)	<u>¥22 000 000</u>	
			¥1 416 000 000	
Heurt d'un quai	190	Frais de nettoyage (versé)	FF16 192 738	L'assureur du propriétaire du navire a versé FF16 781 984. Le montant total des demandes établies sera très certainement inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
		Frais de nettoyage (réclamé)	FF6 400 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	FF328 000	Demandes en instance devant le tribunal.
		Autres dommages aux biens (versé)	<u>FF261 156</u>	
			FF23 181 894	
Abordage	29 000	<i>Singapour</i>		Le propriétaire du navire a honoré toutes les demandes formées à Singapour et en Malaisie qui ont fait l'objet d'un accord de règlement.
		Frais de nettoyage (versé)	S\$10 000 000	
		Autres dommages aux biens (versé)	S\$1 500 000	
		Autres dommages aux biens (réclamé)	<u>S\$67 000</u>	
			S\$11 567 000	
		<i>Malaisie</i>		
		Frais de nettoyage (versé)	M\$ 1 424 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>M\$ 1 200 000</u>	
			M\$ 2 624 000	
		<i>Indonésie</i>		
Frais de nettoyage (réclamé)	US\$152 000	Le tribunal chargé de la procédure en limitation à Singapour a rejeté toutes les demandes d'indemnisation formées en Indonésie.		
Frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé)	US\$3 200 000			
Frais liés à la pêche (réclamé)	<u>US\$11 000</u>			
		US\$3 363 000		
Échouement	15-20	Frais de nettoyage (versé)	Won 189 214 535	Le propriétaire du navire a versé Won 26 622 030.
		Frais liés à la pêche (versé)	<u>Won 82 818 635</u>	
			Won 265 023 170	
Naufrage	4 000	Frais de nettoyage (approuvé)	Dh 6 380 522	Paiements plafonnés à 75% (Dh 4 785 392).
		Autres dommages (réclamé)	<u>Dh 198 752 497</u>	
			Dh 205 133 019	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC de 1969
102	<i>Maritza Sayalero</i>	8.6.98	Baie de Carenero (Venezuela)	Panama	28 338	3 millions de DTS (estimation)
103	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (Émirats arabes unis)	Honduras	681	3 millions de DTS
104	<i>Alambra</i>	17.9.00	Estonie	Malte	75 366	£7 600 000 (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	3 millions de DTS
107	<i>Singapura Timur</i>	28.5.01	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS (estimation)

Notes

Voir page 180.

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1971, sauf indication contraire)	Notes
Rupture d'un tuyau de déchargement	262	<i>Demandes contre le propriétaire du navire en instance devant le tribunal:</i> Frais de nettoyage et frais liés aux dommages à l'environnement (réclamé) Bs10 000 000	Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions. Les demandes formées contre le Fonds sont frappées de prescription.
Naufrage	100-200	Frais de nettoyage/ Mesures de sauvegarde (versé) £1 112 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50% des montants versés.
Corrosion	300 (estimation)	Frais de nettoyage (versé) US\$620 000 Préjudice économique (réclamé) <u>US\$100 000</u> US\$720 000 Préjudice économique (réclamé) <u>EK38 800 000</u> EK38 800 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées.
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i> Frais de nettoyage et liés à la pêche (versés) <u>US\$8 400 000</u> US\$8 400 000 <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 et liés à la pêche (versés) <u>US\$2 800 000</u> US\$2 800 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé le montant de toutes les demandes approuvées.
Naufrage	400	Frais de nettoyage (versé) US\$844 000 Frais de nettoyage (versé) Dh2 480 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50% des montants versés.
Abordage	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) US\$62 896 Mesures de sauvegarde (versé) ¥11 436 000 Mesures de sauvegarde/Mesure du risque pour l'environnement (versé) US\$783 500 Prise en charge financière (versé) US\$25 000	L'assureur du propriétaire du navire a payé US\$103 378. Le Fonds de 1971 a recouvré £317 317 auprès de son assureur au titre de l'indemnisation et de la prise en charge financière. L'assureur a recouvré £185 000 auprès des intérêts des navires entrés en collision.

ANNEXE XIX

FONDS DE 1992: RÉSUMÉ DES SINISTRES (31 DÉCEMBRE 2004)

Dans le présent tableau les dommages ont été regroupés dans les catégories suivantes:

- Nettoyage
- Mesures de sauvegarde
- Dommages liés à la pêche
- Dommages liés au tourisme
- Dommages liés à l'agriculture
- Autres pertes de recettes
- Autres dommages aux biens
- Dommages à l'environnement/études

Quand le tableau indique que les demandes ont été approuvées, cela signifie que les montants ont été convenus avec les demandeurs mais pas nécessairement que les demandes ont été acquittées en partie ou en totalité.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
1	Sinistre survenu en Allemagne	20.6.96	Côte de la mer du Nord (Allemagne)	Inconnu	Inconnue	Inconnue
2	<i>Nakhodka</i>	2.1.97	Île d'Oki (Japon)	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
3	<i>Osung N°3</i>	3.4.97	Tunggado (République de Corée)	République de Corée	786	104 500 DTS (estimation)
4	Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.9.97	Essex (Royaume-Uni)	Inconnu	Inconnue	Inconnue
5	<i>Santa Anna</i>	1.1.98	Devon (Royaume-Uni)	Panama	17 134	10 196 280 DTS
6	<i>Milad 1</i>	5.3.98	Bahreïn	Belize	801	Non disponible
7	<i>Mary Anne</i>	22.7.99	Philippines	Philippines	465	3 000 000 DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)	Notes
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) €1 390 000	Un tribunal allemand a déclaré que le propriétaire du <i>Kuzbass</i> et son assureur étaient responsables du dommage par pollution. Dans le cas où le propriétaire/assureur feraient appel avec succès de ce jugement, les autorités demanderaient réparation au Fonds de 1992.
Rupture	6 200	Frais de nettoyage (versé) ¥20 928 412 000 Frais liés à la pêche (versé) ¥1 769 172 000 Frais liés au tourisme (versé) ¥1 344 157 000 Construction d'une voie d'accès (versé) ¥2 048 152 000 ¥26 089 893 000	Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Le propriétaire/assureur et les Fipol ont conclu un accord global de règlement selon lequel l'assureur a payé ¥10 956 930 000 et les Fonds ont payé ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 pour le Fonds de 1992 et ¥7 708 778 000 pour le Fonds de 1971.
Échouement	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) Won 866 906 355 Frais liés à la pêche (versé) Won 68 795 729 Opération d'enlèvement des hydrocarbures (versé) <u>Won 6 738 565 917</u> Won 7 674 268 001 Frais de nettoyage (versé) ¥669 252 879 Frais liés à la pêche (versé) ¥181 786 486 ¥851 039 365	Toutes les demandes ont été approuvées et payées. Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé) £10 000	Il ne sera pas donné suite à cette demande.
Échouement	280	Frais de nettoyage (approuvé) £30 000	L'assureur du propriétaire du navire a approuvé la demande.
Avarie de coque	0	Mesures de sauvegarde avant déversement (versé) DB 21 168	Le Fonds de 1992 n'a pas entamé d'action en recours contre le propriétaire du navire.
Naufrage	Inconnue	Frais de nettoyage (versé) US\$2 500 000 Frais de nettoyage (réclamé) P1 800 000	Les demandes ont été approuvées par l'assureur du propriétaire du navire sans intervention du Fonds de 1992.

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
8	<i>Dolly</i>	5.11.99	Martinique	République dominicaine	289	3 000 000 DTS
9	<i>Erika</i>	12.12.99	Bretagne (France)	Malte	19 666	FF84 247 733 (estimation)
10	<i>Al Jaziah 1</i>	24.1.00	Abou Dhabi (EAU)	Honduras	681	3 000 000 DTS
11	<i>Slops</i>	15.6.00	Pirée (Grèce)	Grèce	10 815	Aucune
12	Sinistre survenu en Espagne	5.9.00	Espagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue
13	Sinistre survenu en Suède	23.9.00	Suède	Inconnu	Inconnue	Inconnue
14	<i>Natuna Sea</i>	3.10.00	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS (estimation)
15	<i>Baltic Carrier</i>	29.3.01	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)		Notes
Naufrage	Inconnue			Jusqu'à présent, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée.
Rupture	14 000 (estimation)	Frais de nettoyage (approuvé)	€6 332 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé €12 800 000 et le Fonds de 1992 €86 400 000. Le Gouvernement français et TotalFinaElf SA ont déposé auprès du tribunal de nouvelles demandes, pour €334 000 000, mais ils n'y donneront suite que pour autant que toutes les autres demandes sont acquittées intégralement.
		Frais liés à la pêche (approuvé)	€10 718 000	
		Autres dommages aux biens (approuvé)	€2 040 000	
		Frais liés au tourisme (approuvé)	€73 858 000	
		Autres pertes de recettes (approuvé)	€6 310 000	
		Demandes devant un tribunal	<u>€65 883 000</u> €165 141 000	
Naufrage	100-200	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (versé)	Dh6 400 000	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun assuré 50% des sommes versées. Les Fonds ont entamé une action en recours contre le propriétaire du navire.
Incendie	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€2 323 000	Le Fonds de 1992 estime que le <i>Slops</i> ne relève pas de la définition du terme 'navire'. Deux entrepreneurs ont engagé une action en justice contre le Fonds de 1992, actuellement devant la Court suprême.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€6 000	Les autorités espagnoles ont recouvré leurs coûts auprès de la source de pollution alléguée.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	SKr5 260 000	Le Gouvernement suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire de l' <i>Alambra</i> et son assureur. Si cette action devait aboutir, le Gouvernement suédois demanderait réparation contre le Fonds de 1992.
Échouement	7 000 (estimation)	<i>Singapour</i>		Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
		Frais de nettoyage et frais liés à la pêche (versé)	US\$8 400 000	
		<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 et frais liés à la pêche (versé)	US\$2 800 000	
Abordage	2 500	Frais de nettoyage (versé)	DKr15 900 000	L'assureur du propriétaire du navire a honoré la totalité des demandes. Le Fonds de 1992 ne sera sans doute pas tenu de verser d'indemnités.
		Élimination des hydrocarbures (versé)	DKr17 400 000	
		Dommages aux biens/préjudice économique (versé)	DKr1 600 000	
		Frais liés à la pêche (versé)	DKr19 700 000	
		Suivi environnemental (versé)	<u>DKr258 000</u> DKr54 858 000	
		Frais de nettoyage (réclamé)	DKr50 000 000	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
16	<i>Zeinab</i>	14.4.01	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 000 000 DTS
17	Sinistre survenu en Guadeloupe	30.6.02	Guadeloupe	Inconnu	Inconnue	Inconnue
18	Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.9.02	Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue
19	<i>Prestige</i>	13.11.02	Espagne	Bahamas	42 820	€22 777 986
20	<i>Spabunker IV</i>	21.1.03	Espagne	Espagne	647	3 000 000 DTS
21	Sinistre survenu au Bahreïn	15.3.03	Bahreïn	Inconnu	Inconnue	Inconnue
22	<i>Buyang</i>	22.4.03	Geoje, République de Corée	République de Corée	187	3 000 000 DTS
23	<i>Hana</i>	13.5.03	Busan, République de Corée	République de Corée	196	3 000 000 DTS
24	<i>Victoriya</i>	30.8.03	Syzran, Fédération de Russie	Fédération de Russie	2 003	3 000 000 DTS

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)		Notes
Naufrage	400	Frais de nettoyage (versé) Frais de nettoyage (versé)	US\$844 000 Dh2 480 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 ont contribué chacun à hauteur de 50% des montants versés.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (réclamé)	€340 000	Un navire pour marchandises diverses semble à l'origine du déversement. Il est donc peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.
Inconnue	Inconnue	Frais de nettoyage (versé)	£5 400	
Rupture	Inconnue	<i>Espagne</i> Frais de nettoyage/ mesures de prévention (réclamé) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé) €711 274 000 <i>France</i> Frais de nettoyage (réclamé) Dommages aux biens (réclamé) Frais liés à la pêche et à la mariculture (réclamé) Frais liés au tourisme (réclamé) Frais divers (réclamé) €92 141 000 <i>Portugal</i> Frais de nettoyage (réclamé) €3 305 000	€450 172 000 €2 441 000 €251 277 000 €6 043 000 <u>€1 341 000</u> €711 274 000 €73 600 000 €88 000 €2 812 000 €15 404 000 <u>€237 000</u> €92 141 000 <u>€3 305 000</u> €3 305 000	Le propriétaire du navire a déposé le montant de limitation (€22 777 986) auprès du tribunal espagnol. Le Fonds de 1992 a versé la somme de €57 555 000 au Gouvernement espagnol.
Naufrage	Inconnue	<i>Espagne</i> Mesures de sauvegarde et enlèvement de l'épave Frais de nettoyage €6 028 000 <i>Gibraltar</i> Frais de nettoyage £18 350	€5 400 000 <u>€628 000</u> €6 028 000 £18 350	
Inconnu	Inconnue	Frais de nettoyage/ mesures de sauvegarde (approuvé) Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé) Frais liés à la pêche (approuvé)	US\$674 000 US\$283 000 <u>US\$542 000</u> US\$1 499 000	Le Fonds de 1992 a acquitté la totalité des demandes établies.
Échouement	35-40	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé)	Won 1 007 000 000 <u>Won 328 000 000</u> Won 1 335 000 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Abordage	34	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé) Frais liés à la pêche (approuvé) Dommages aux biens (approuvé)	Won 1 242 000 000 Won 22 500 000 <u>Won 19 150 000</u> Won 1 283 650 000	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Incendie	Inconnue	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (réclamé) Frais liés à la pêche (pas encore réclamé)	US\$500 000	

Réf.	Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention CLC applicable
25	<i>Duck Yang</i>	12.9.03	Busan, République de Corée	République de Corée	149	3 000 000 DTS
26	<i>Kyung Won</i>	12.9.03	Namhae, République de Corée	République de Corée	144	3 000 000 DTS
27	<i>Jeong Yang</i>	23.12.03	Yeosu, République de Corée	République de Corée	4 061	4 510 000 DTS
28	<i>N°11 Hae Woon</i>	22.7.04	Geoje, République de Corée	République de Corée	110	4 510 000 DTS

Notes se rapportant aux annexes XVIII et XIX

1 Les montants indiqués sont donnés en monnaie nationale; au 31 décembre 2004, les taux de change utiles étaient les suivants:

£1 =

Bolivar vénézuélien	Bs	4950,05	Dollar de Singapour	S\$	3,134
Couronne danoise	DKr	10,5068	Euro	€	1,4125
Couronne estonienne	EK	22,1002	Franc CFA	F CFA	926,52
Couronne suédoise	SKr	12,7584	Peso philippin	P	107,754
Dinar algérien	DA	138,415	Ringgit malaisien	M\$	7,2957
Dinar de Bahreïn	DB	0,728	Rouble russe	R	53,2197
Dirham des EAU	Dh EAU	7,0514	Rupiah indonésienne	Rp	17821,5
Dirham marocain	DH	15,819	Won de la République de Corée	Won	1987,48
Dollar canadien	Can\$	3,3003	Yen japonais	¥	196,732
Dollar des États-Unis	US\$	1,9199			

£1 = 1,23910 DTS ou 1 DTS = £0,80704

2 Au 1er janvier 2002, l'Euro a remplacé les monnaie indiquées ci-dessous, aux taux de conversion suivants. On a également indiqué les montants équivalents en Livre sterling, au 31 décembre 2004.

		€1=	£1=
Drachme grecque	Dr	340,75	481,3094
Franc français	FF	6,5595	9,2653
Lire italienne	Lit	1936,27	2747,9814
Mark allemand	DM	1,9558	2,7626
Mark finlandais	Fmk	5,9457	8,3983
Peseta espagnole	Ptas	166,386	235,0202

3 La mention des montants réclamés ne signifie pas que le Fonds de 1971 ou de 1992 accepte la demande ou le montant indiqué.

Cause du sinistre	Quantité d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnisation (montants versés par le Fonds de 1992, sauf indication contraire)	Notes
Naufrage	300	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	Won 2 883 000 000
		Dommmages aux biens/Préjudice économique (approuvé)	<u>Won 43 000 000</u>
			Won 2 926 000 000
Échouement	100	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	Won 2 921 000 000
		Frais liés à la pêche (approuvé)	<u>Won 407 000 000</u>
			Won 3 328 000 000
Abordage	700	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	Won 3 992 000 000
		Frais liés à la pêche (approuvé)	Won 78 400 000
		Études après déversement (réclamé)	Won 140 000 000
		Préjudice économique (réclamé)	<u>Won 115 000 000</u>
			Won 4 325 000 000
Abordage	12	Frais de nettoyage/mesures de sauvegarde (approuvé)	<u>Won 354 000 000</u>
			Won 354 000 000

**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 (0)20 7592 7100
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111
Adresse électronique: info@iopcfund.org
Site web: www.iopcfund.org