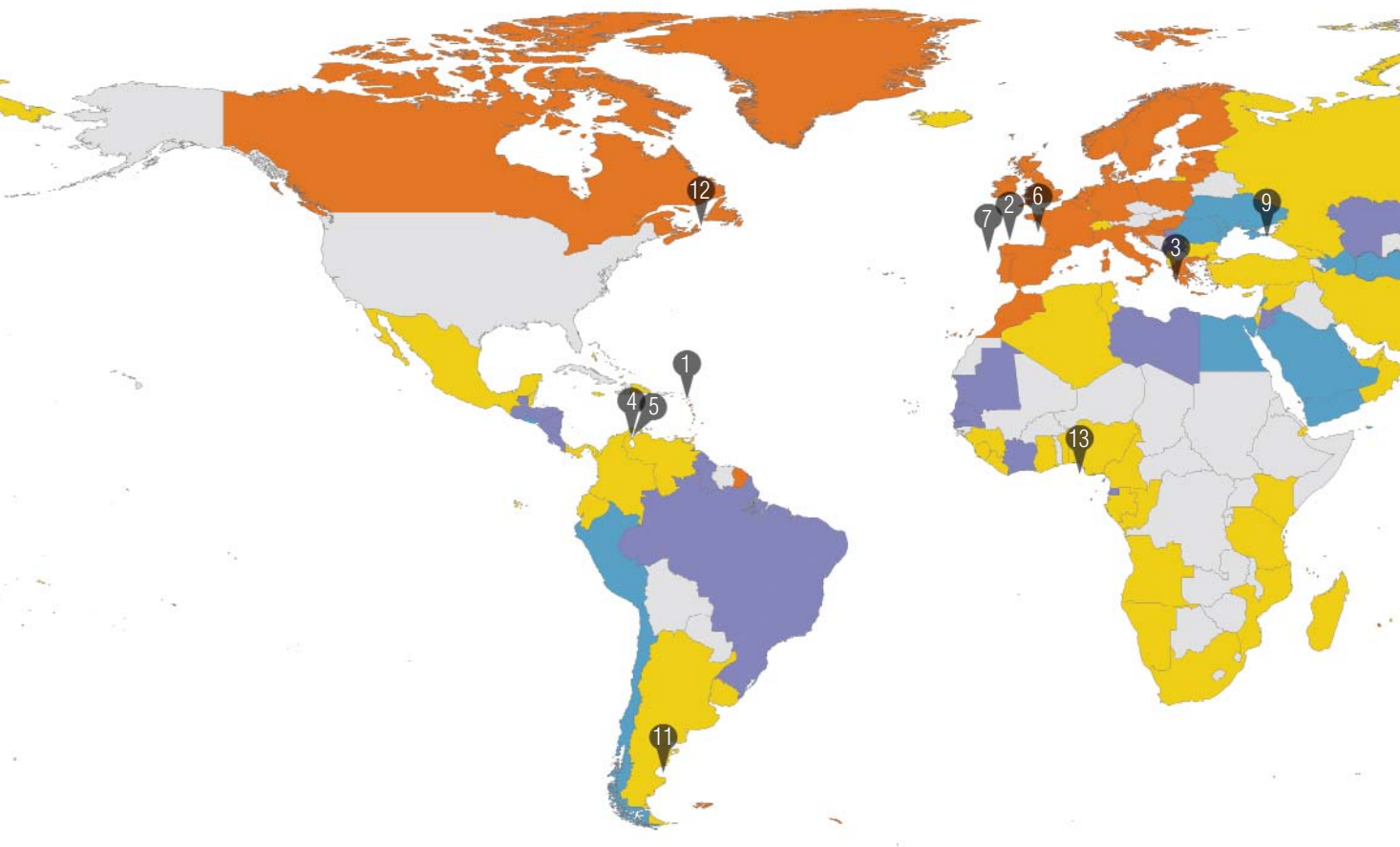
Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître

2011

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

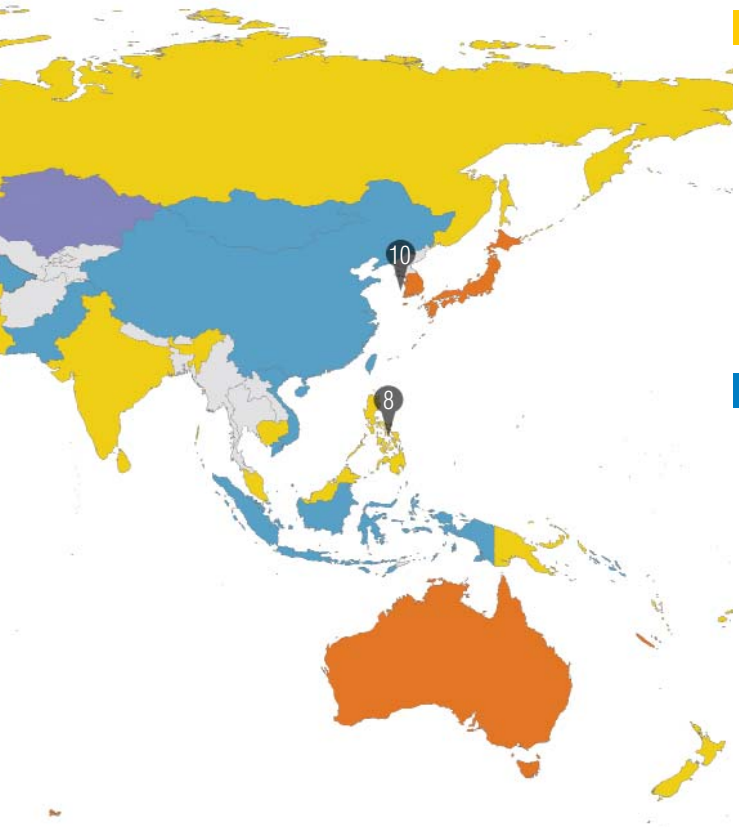


Sinistres (par ordre chronologique)

1 *Vistabella*, 07.03.1991
2 *Aegean Sea*, 03.12.1992
3 *Iliad*, 09.10.1993
4 *Nissos Amorgos*, 28.02.1997
5 *Plate Princess*, 27.05.1997
6 *Erika*, 12.12.1999
7 *Prestige*, 13.11.2002
8 *Solar 1*, 11.08.2006
9 *Volgoneft 139*, 11.11.2007
10 *Hebei Spirit*, 07.12.2007
11 Sinistre survenu en Argentine, 26.12.2007
12 *King Darwin*, 27.09.2008
13 *JS Amazing*, 06.06.2009

États parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds
États parties au Protocole portant création du Fonds complémentaire
États parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile
États parties à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile

Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître – 2011



Carte © ITOPF. Tous droits réservés 2012.

Table des matières

	Page
Avant-propos	2
Introduction	3
FONDS DE 1992	
Erika	6
Prestige	12
Solar 1	22
Volgoneft 139	26
Hebei Spirit	32
Sinistre survenu en Argentine	40
King Darwin	44
JS Amazing	46
Résumé des sinistres	48
FONDS DE 1971	
Vistabella	54
Aegean Sea	56
Iliad	58
Nissos Amorgos	60
Plate Princess	67
Résumé des sinistres	76
Liste des monnaies	95
Remerciements	97

Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures
Portland House
Bressenden Place
Londres SW1E 5PN
Royaume-Uni

Téléphone: +44 (0)20 7592 7100
Télécopie: +44 (0)20 7592 7111
Adresse électronique (pour tout renseignement): info@iopcfund.org
Site Web: www.iopcfund.org

Ci-contre:
Carte des sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître à la date d'octobre 2011

En première de couverture:
Photographies montrant différentes étapes du sinistre de l'*Erika*, en France

Avant-propos

Le présent rapport donne des renseignements sur les sinistres dont le Secrétariat des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL) a eu à connaître en 2011. Il retrace l'évolution des différentes affaires au cours de l'année écoulée et indique la position adoptée par les organes directeurs à l'égard des demandes d'indemnisation. Le but de ce rapport n'est pas de rapporter intégralement les débats des organes directeurs, ceux-ci étant repris dans les comptes rendus des décisions publiés à l'issue des réunions des organes et disponibles sur le site Web des FIPOL (www.iopcfund.org/documentservices).

Le Fonds complémentaire n'a eu à connaître d'aucun sinistre au cours de l'année 2011.

Avis de non-responsabilité

Le Secrétariat des FIPOL a déployé tous les efforts raisonnables en vue de rassembler dans le présent rapport les renseignements et les chiffres concernant les demandes d'indemnisation, les accords de règlement et les paiements, mais il ne peut cependant garantir l'exactitude des montants cités. Les lecteurs sont invités à noter que les chiffres figurant dans ce rapport visent à donner une vue d'ensemble de la situation en ce qui concerne les divers sinistres et peuvent par conséquent ne pas correspondre exactement à ceux qui figurent dans les états financiers des FIPOL. Par souci de cohérence, la conversion en livres sterling s'est effectuée au taux de change en vigueur au 31 octobre 2011. Les montants versés sont indiqués dans la devise qui avait été utilisée pour les paiements. Ces montants apparaissent également en livres sterling dans les tableaux de résumés des sinistres uniquement à des fins de comparaison. En raison des fluctuations monétaires qui ont eu lieu au fil du temps, il est possible dans certains cas que les montants en livres sterling diffèrent de façon significative des montants réellement versés à la date des paiements.

Publié par les
FONDS INTERNATIONAUX D'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES
Portland House
Bressenden Place
Londres SW1E 5PN
Royaume-Uni

Tous droits réservés © FIPOL 2012

La reproduction du présent rapport est autorisée exclusivement à des fins personnelles et éducatives, mais il est toutefois demandé de citer la source. Il est interdit de reproduire, de mettre à disposition ou de se procurer ce rapport à des fins commerciales.

Tous les autres droits sont réservés.

Introduction

Régime international

Les FIPOL sont trois organisations intergouvernementales (le Fonds de 1992, le Fonds complémentaire et le Fonds de 1971) mises en place par les États pour indemniser les victimes des dommages par pollution résultant de déversements d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes.

Cadre juridique

Le régime international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est actuellement fondé sur deux conventions internationales: la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds. Ces Conventions ont été adoptées sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), institution spécialisée de l'Organisation des Nations Unies.

La Convention de 1992 sur la responsabilité civile assure un premier niveau d'indemnisation à la charge du propriétaire du navire qui provoque les dommages par pollution.

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, le propriétaire du navire est objectivement responsable de tout dommage dû à la pollution par les hydrocarbures, c'est-à-dire qu'il est responsable même si le navire en cause n'était pas défectueux ou qu'aucune faute n'a été commise par les membres de l'équipage. Toutefois, le propriétaire du navire peut normalement limiter sa responsabilité financière à un montant déterminé par la jauge du navire. Ce montant est garanti par l'assureur en responsabilité du propriétaire du navire.

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

La Convention de 1992 portant création du Fonds assure un deuxième niveau d'indemnisation financé par les réceptionnaires d'hydrocarbures transportés par mer dans les États parties à la Convention. Le Fonds de 1992 a été créé en 1996 lorsque la Convention de 1992 portant création du Fonds est entrée en vigueur.

Un protocole à la Convention de 1992 portant création du Fonds adopté en 2003, le Protocole portant création du Fonds complémentaire, assure un niveau supplémentaire d'indemnisation grâce à la mise en place, en mars 2005, du Fonds complémentaire, auquel tout État Membre du Fonds de 1992 peut adhérer.

Les États qui ratifient ces instruments juridiques ont l'obligation de les transposer dans leur droit national.

Rôle des FIPOL

Le Fonds de 1992 et, le cas échéant, le Fonds complémentaire, fournissent un niveau supplémentaire d'indemnisation lorsque le montant à la charge du propriétaire du navire et de son assureur n'est pas suffisant pour couvrir la totalité des dommages.

Montant d'indemnisation disponible

Les montants maximaux d'indemnisation payables par l'assureur du propriétaire du navire et les FIPOL ont été fixés par les divers gouvernements lors des conférences diplomatiques qui ont adopté les traités internationaux pertinents. Au 31 octobre 2011, le montant maximal payable pour tout sinistre était égal à 203 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) du Fonds monétaire international (soit environ US$322 millions), le propriétaire du navire couvrant jusqu'à 89,7 millions de DTS (US$142 millions) en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, au titre des sinistres couverts par le Fonds de 1992, et à 750 millions de DTS (environ US$1 189 millions) pour les sinistres qui sont également couverts par le Fonds complémentaire.

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

Depuis leur création, le Fonds de 1992 et le précédent Fonds de 1971 ont eu à connaître de quelque 143 sinistres d'envergures diverses survenus dans le monde entier. Dans la grande majorité des cas, toutes les demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'un règlement à l'amiable. Jusqu'à présent, il ne s'est produit aucun sinistre relevant ou susceptible de relever du Fonds complémentaire.

La grande majorité des États maritimes sont membres des FIPOL

Au 31 décembre 2011, le Fonds de 1992 comptait 105 États Membres, plus quatre autres États qui deviendront membres d'ici septembre 2012. En outre, 27 de ces États étaient membres du Fonds complémentaire et un autre État, le Monténégro, deviendra membre de ce Fonds le 29 novembre 2012. La liste de tous les États Membres figure au tableau de la page 5.

Dommages couverts par les Conventions

Quiconque ayant subi dans un État Membre du Fonds de 1992 un dommage dû à la pollution par des hydrocarbures transportés par un navire-citerne peut demander une indemnisation au propriétaire du navire/à son assureur, au Fonds de 1992 et, le cas échéant, au Fonds complémentaire. Il peut s'agir de particuliers, d'entreprises, de collectivités locales ou d'États.

Pour ouvrir droit à indemnisation, il faut que le dommage résulte d'une pollution par les hydrocarbures et ait causé un préjudice économique quantifiable. Il faut que le demandeur soit en mesure de justifier le montant de son préjudice ou dommage en produisant des documents comptables ou toute autre preuve appropriée.

Un sinistre entraînant une pollution par les hydrocarbures peut en général donner lieu à des demandes d'indemnisation au titre de cinq catégories de dommages:

- les dommages aux biens;
- les frais au titre d'opérations de nettoyage en mer et à terre;
- les pertes économiques subies par les professionnels de la pêche et de la mariculture;
- les pertes économiques dans le secteur du tourisme; et
- les coûts de remise en état de l'environnement.

Les demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1992 sont évaluées selon les critères établis par les gouvernements des États Membres. Ces critères, qui s'appliquent aux trois Fonds, sont précisés dans le Manuel des demandes d'indemnisation du Fonds de 1992, qui constitue un guide pratique pour la présentation des demandes d'indemnisation.

Dans le cadre de plusieurs sinistres de grande envergure, les FIPOL et l'assureur du propriétaire du navire ont collaboré à l'établissement d'un bureau local des demandes d'indemnisation dans le pays où le déversement d'hydrocarbures s'est produit, ce qui a facilité le traitement de très nombreuses demandes d'indemnisation.

Selon la nature des demandes, les FIPOL ont recours à des experts dans différents domaines afin qu'ils les aident à réaliser leurs évaluations.

Structure des FIPOL

Le Fonds de 1992 est dirigé par une Assemblée composée des représentants des gouvernements de tous ses États Membres. Cette Assemblée se réunit en session ordinaire une fois par an. Elle élit un Comité exécutif composé de 15 États Membres. La principale fonction de ce Comité exécutif consiste à approuver le règlement des demandes d'indemnisation.

Le Fonds complémentaire a sa propre Assemblée qui réunit tous les États Membres de ce Fonds, alors que le Fonds de 1971, qui est en cours de liquidation, comporte un Conseil d'administration composé de tous les anciens États Membres.

Les organisations concernées par le transport maritime des hydrocarbures, telles que celles qui représentent les propriétaires de navire, les assureurs maritimes et les compagnies pétrolières, tout comme les organisations de défense de l'environnement, sont représentées en qualité d'observateurs aux réunions des FIPOL. Toutefois, les décisions des organes directeurs des FIPOL sont prises exclusivement par les gouvernements des États Membres.

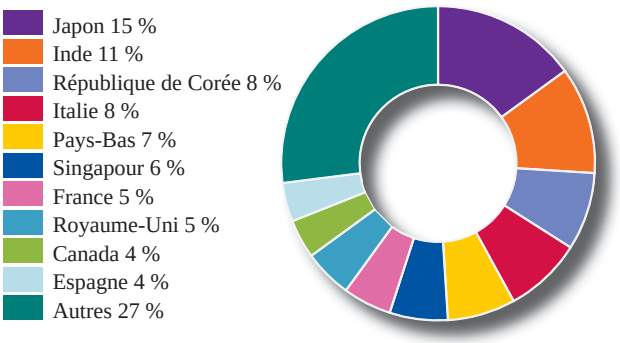
L'Assemblée du Fonds de 1992 nomme l'Administrateur des FIPOL, qui est chargé de l'administration des trois Fonds et dispose d'un pouvoir étendu pour prendre les décisions nécessaires au règlement des demandes d'indemnisation. Les FIPOL ont leur siège à Londres et sont administrés par un Secrétariat commun.

Financement des FIPOL

Les FIPOL sont financés par les contributions versées par toute entité qui a reçu au cours d'une année civile donnée, dans des ports ou installations terminales d'un État Membre du Fonds, plus de 150 000 tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution (pétrole brut ou fuel-oil lourd) à l'issue de leur transport par mer.

La mise en recouvrement des contributions est fonction des rapports sur les quantités d'hydrocarbures reçues par les différents contributaires que les gouvernements des États Membres sont tenus d'adresser annuellement au Secrétariat. C'est en fonction de ces quantités qu'est établi le montant des contributions, calculé de manière à procurer des ressources suffisantes pour gérer les Fonds et pour payer les demandes d'indemnisation approuvées par les organes directeurs.

Quantités d'hydrocarbures donnant lieu à contribution reçues dans les États Membres en 2010:



Relations extérieures

Outre l'étroite coopération avec d'autres organisations intergouvernementales et non gouvernementales, l'Administrateur et le personnel des FIPOL prennent régulièrement part à des séminaires, conférences et ateliers de par le monde afin de donner des informations sur les activités des FIPOL et de mieux faire connaître le régime international d'indemnisation.

États Membres du Fonds de 1992

105 États à l'égard desquels la Convention de 1992 portant création du Fonds est en vigueur (au 31 décembre 2011) (Les États indiqués en **caractères gras** sont également membres du Fonds complémentaire):

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

De plus, la Serbie, le Sénégal, les Palaos et le Monténégro ont déposé en 2011 un instrument d'adhésion à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Celle-ci entrera en vigueur le 25 mai 2012 à l'égard de la Serbie, le 2 août 2012 à l'égard du Sénégal et le 29 septembre 2012 à l'égard des Palaos. Le Monténégro a également déposé un instrument d'adhésion au Protocole portant création du Fonds complémentaire. La Convention de 1992 portant création du Fonds et le Protocole portant création du Fonds complémentaire entreront tous deux en vigueur à l'égard du Monténégro le 29 novembre 2012.

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

Erika

Date du sinistre	12 décembre 1999
Lieu du sinistre	Bretagne, France
Cause du sinistre	Rupture, naufrage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	19 800 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Côte ouest de la France
État du pavillon du navire	Malte
Jauge brute	19 666 tjb
Assureur P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€12 843 484 (£11 101 869)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€184 millions (£159 millions)
Indemnités versées	€129,7 millions (£112,1 millions)
Poursuites judiciaires	Treize actions sont toujours en instance. Le montant total réclamé dans le cadre de ces actions est de €19,9 millions (£17,2 millions).
Questions spécifiques	Le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, le Registro Italiano Navale (RINA) et Total sont parvenus à un accord de règlement global.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

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

Le sinistre

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

Le pétrolier transportait 31 000 tonnes de fuel-oil lourd, dont environ 19 800 se sont déversées 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 4 800 tonnes dans la partie arrière.

Impact

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

Opérations d'intervention

Bien que le gros des hydrocarbures ait été enlevé assez rapidement, il a fallu procéder, en 2000, à un deuxième nettoyage important en de nombreux endroits. Les opérations de nettoyage de la contamination résiduelle ont commencé au printemps 2001. Hormis quelques rares sites difficiles d'accès en Loire-Atlantique et dans les îles du Morbihan, la quasi-totalité du nettoyage secondaire était achevée avant la saison touristique d'été 2001. Le nettoyage de ces sites s'est poursuivi durant l'automne et, pour l'essentiel, était terminé en novembre 2001.

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

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

Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la France était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, l'*Erika* avait assuré sa responsabilité contre les risques de pollution par les hydrocarbures auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd (Steamship Mutual). À la demande du propriétaire du navire, le 14 mars 2000, le tribunal de commerce de Nantes a ordonné l'ouverture de la procédure en limitation. Le tribunal a fixé à FF84 247 733, soit €12 843 484, le montant de limitation applicable à l'*Erika* et a fait savoir que le propriétaire avait constitué un fonds de limitation au moyen d'une lettre de garantie signée de son assureur en responsabilité, la Steamship Mutual.

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

Le montant maximum d'indemnisation disponible pour le sinistre de l'*Erika* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de DTS, ce qui correspond à FF1 211 966 811 ou €184 763 149.

Le niveau des paiements par le Fonds de 1992 était initialement limité à 50 % du montant de la perte ou des dommages effectivement subis par les demandeurs respectifs. En janvier 2001, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de porter ce niveau à 60 %, puis, en juin 2001, à 80 %. En avril 2003, le niveau des paiements a été porté à 100 %.

Demandes d'indemnisation

Engagements pris par Total S.A. et par le Gouvernement français

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

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

Demandes d'indemnisation générales

Au mois d'octobre 2011, 7 131 demandes d'indemnisation avaient été déposées pour un montant total de €388,9 millions. Des indemnités avaient été versées pour un montant total de €129,7 millions, dont €12,8 millions avaient été pris en charge par la Steamship Mutual, l'assureur du propriétaire du navire, et €116,9 millions[<2>] par le Fonds de 1992.

Questions juridiques

Poursuites pénales devant la chambre correctionnelle du tribunal de grande instance de Paris (tribunal correctionnel)

Sur la base du rapport d'un expert nommé par un magistrat du tribunal correctionnel, des poursuites ont été engagées devant ce tribunal contre le capitaine de l'*Erika*, le représentant du propriétaire immatriculé du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), le directeur adjoint du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS), trois officiers de la marine nationale française qui étaient responsables du contrôle du trafic au large des côtes bretonnes, la société de classification Registro Italiano Navale (RINA) et l'un des directeurs du RINA, trois sociétés appartenant au groupe Total (Total S.A. et deux filiales, Total Transport Corporation (TTC), affréteur au voyage de l'*Erika*, et Total Petroleum Services LTD (TPS), intermédiaire de TTC) ainsi que certains de ses cadres supérieurs. Un certain nombre de demandeurs, dont le Gouvernement français et plusieurs autorités locales, se sont portés parties civiles dans le cadre des poursuites pénales, demandant des indemnités d'un montant total de €400 millions.

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

Dans son jugement, le tribunal correctionnel a déclaré pénalement responsables les quatre parties suivantes, statuant qu'elles avaient provoqué une pollution: le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de classification (RINA) et Total S.A. Le tribunal a statué que:

[<2>] Pour plus de détails sur l'évaluation de la demande d'indemnisation déposée par l'État français et les indemnités versées au titre des dépenses engagées lors des opérations de nettoyage, se reporter au Rapport annuel de 2008 (pages 79 et 80).

- Le représentant du propriétaire du navire et le président de la société gestionnaire du navire ont été jugés coupables du mauvais entretien du navire, ce qui a provoqué sa corrosion généralisée;
- Le RINA a été jugé coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en renouvelant le certificat de classification de l'*Erika* sur la base d'une inspection peu conforme aux normes professionnelles; et
- Total S.A. a été jugée coupable d'avoir commis une faute d'imprudence en acceptant, dans le cadre de l'habilitation du navire, que l'*Erika* soit affrété au voyage.

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

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

Le jugement du tribunal a estimé que la société Total S.A. ne s'était pas prévalue des dispositions de canalisation prévues à l'alinéa *c*) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisqu'elle n'était pas l'affréteur de l'*Erika*. Selon le jugement, l'affréteur était l'une des filiales de Total SA.

Le jugement a estimé que les trois autres parties, en particulier le RINA, n'étaient pas non plus protégées par les dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile car elles n'entraient pas dans la catégorie des personnes qui s'acquittent de services pour le navire. Le jugement a conclu qu'il convenait d'appliquer le droit interne français aux quatre parties et que celles-ci partageaient donc la responsabilité civile des conséquences du sinistre.

Les indemnités accordées aux parties civiles par le tribunal correctionnel l'ont été sur le fondement du droit national. Le tribunal a soutenu que le régime des Conventions de 1992 ne privait pas les parties civiles du droit d'être indemnisées pour leurs pertes au tribunal correctionnel et a octroyé aux demandeurs associés à la procédure une indemnisation au titre des préjudices économiques, de l'atteinte à l'image de plusieurs régions et municipalités, du préjudice moral causé et des dommages subis par l'environnement. Le tribunal a évalué le montant total des dommages à €192 millions.

Le tribunal correctionnel a reconnu le droit à l'indemnisation pour les dommages à l'environnement d'une autorité locale investie de pouvoirs spéciaux pour la protection, la gestion et la conservation d'un territoire. Le jugement a reconnu par ailleurs à une association agréée de protection de l'environnement le droit de demander réparation, non seulement pour le préjudice moral causé aux intérêts collectifs qu'elle avait pour objet de défendre, mais aussi du préjudice résultant de l'atteinte à l'environnement, qui touche les intérêts collectifs qu'elle avait statutairement pour mission de sauvegarder.

Les quatre parties reconnues pénalement responsables et quelque 70 parties civiles ont fait appel du jugement.

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

Poursuites pénales devant la cour d'appel de Paris

La cour d'appel de Paris a rendu son jugement en mars 2010.

Dans sa décision, la cour d'appel a confirmé le jugement du tribunal correctionnel qui avait déclaré pénalement responsables du délit de pollution, le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping), le président de la société gestionnaire du navire (Panship Management and Services Srl), la société de classification (RINA) et Total S.A. La cour d'appel a également confirmé les amendes imposées.

En ce qui concerne la responsabilité civile, dans son jugement, la cour d'appel a statué que:

- Le représentant du propriétaire immatriculé de l'*Erika* était 'mandataire du propriétaire' aux termes de l'alinéa *a*) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que, même si à ce titre il avait en théorie le droit de bénéficier des dispositions de canalisation de cette même convention, il s'était comporté témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement, ce qui le privait de cette protection vu les circonstances. Ainsi, la cour d'appel a confirmé le jugement concernant sa responsabilité civile;
- Le président de la société gestionnaire du navire (Panship) était mandataire d'une société qui s'acquitte de services pour le navire (alinéa *b*) de l'article III.4) et, à ce titre, n'était pas

Opérations de nettoyage du littoral dans la baie de Bourgneuf, à Bouin en Vendée

protégé par les dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile;

- La société de classification RINA ne peut être considérée comme une 'personne qui s'acquitte de services pour le navire' aux termes de l'alinéa *b*) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. En effet, la cour a statué que par la délivrance des certificats statutaires et de sécurité, la société de classification avait agi à titre de mandataire de l'État maltais (l'État du pavillon). La cour a également soutenu que la société de classification aurait eu le droit de bénéficier de l'immunité de juridiction, tout comme l'État maltais, mais qu'étant donné les circonstances, elle était considérée comme ayant renoncé à cette immunité car elle ne l'avait pas invoquée à une étape antérieure de la procédure; et
- Total S.A. était l'affréteur *de facto* de l'*Erika* et pouvait donc bénéficier des dispositions de canalisation de l'alinéa *c*) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile puisque la faute d'imprudence commise dans le cadre de l'habilitation de l'*Erika* ne pouvait pas être considérée comme étant commise avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commise témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. La cour d'appel a donc soutenu que Total S.A. pouvait bénéficier des dispositions de canalisation prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas responsable au plan civil. La cour d'appel a également décidé que les versements volontaires effectués par Total S.A. aux parties civiles, notamment le Gouvernement français, à la suite du jugement du tribunal correctionnel étaient des versements définitifs qui ne pouvaient être récupérés auprès des parties civiles.

En ce qui concerne l'atteinte à la réputation et à l'image, préjudice moral et dommages subis par l'environnement, la cour d'appel a, dans son jugement, accepté non seulement le préjudice matériel (opérations de nettoyage, remise en état, dommages aux biens) et les pertes économiques mais également le préjudice moral causé par la pollution, y compris la perte de jouissance, l'atteinte à la réputation et à l'image de marque ainsi que le préjudice moral découlant des dommages causés au patrimoine naturel. Le jugement de la cour d'appel a confirmé les droits à indemnisation pour préjudice moral accordés par le tribunal correctionnel à un certain nombre d'autorités locales et a, de plus, accepté les demandes d'indemnisation pour préjudice moral soumises par d'autres parties civiles.

La cour d'appel a également accepté le droit à indemnisation pour les dommages causés strictement à l'environnement, soit les dommages aux ressources environnementales non commercialisables et d'intérêt légitime pour la collectivité. La cour d'appel a estimé que si la pollution touche le territoire d'une autorité locale, il s'agit d'un motif suffisant pour que celle-ci demande indemnisation pour les dommages subis directement ou indirectement par suite de pollution. La cour d'appel a accordé des indemnités pour dommages causés strictement à l'environnement à des autorités locales et à des associations environnementales.

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

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

Quelque 50 parties, y compris le représentant de Tevere Shipping, le RINA et Total S.A. ont fait appel auprès de la Cour de cassation.

Le jugement de la Cour de cassation est attendu en 2012.

Poursuites judiciaires mettant en cause le Fonds de 1992

Des actions en justice contre le propriétaire du navire, la Steamship Mutual et le Fonds de 1992 ont été intentées par 796 demandeurs. En octobre 2011, des règlements à l'amiable avaient été conclus avec un grand nombre de ces demandeurs et les tribunaux s'étaient prononcés sur la majorité des autres demandes. Treize actions étaient toujours en instance. La somme totale réclamée au titre des actions en instance, à l'exclusion des demandes déposées par Total, est d'environ €19,9 millions.

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

Dommages accordés	Tribunal correctionnel (en millions d'euros €)	Chambre correctionnelle de la cour d'appel (en millions d'euros €)
Préjudice matériel	163,91	165,4
Préjudice moral (perte de jouissance, atteinte à la réputation et l'image de marque, préjudice moral causé par les dommages au patrimoine naturel)	26,92	34,1
Dommages causés strictement à l'environnement	1,32	4,3
Total	**192,15 (£166 millions)**	**203,8 (£176 millions)**

Poursuites judiciaires de la commune de Mesquer contre Total S.A.

La commune de Mesquer a intenté une action contre Total devant les tribunaux français, au motif que la cargaison à bord de l'*Erika* constituait, au sens de la législation européenne, un déchet. La Cour de cassation a renvoyé cette affaire devant la cour d'appel de Bordeaux qui devra décider si Total S.A. a contribué ou non à la survenance de la pollution occasionnée par le sinistre de l'*Erika*[<3>].

En octobre 2011, la cour d'appel de Bordeaux n'avait pas encore rendu sa décision. Il est prévu que la cour d'appel attende la décision de la Cour de cassation relative à la poursuite pénale.

Il n'y a pas eu de faits nouveaux en ce qui concerne cette poursuite judiciaire en 2011.

Accord de règlement global

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

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

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

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

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

Accord général entre les quatre parties

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

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

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

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

[<3>] Pour plus d'informations sur les observations du Comité exécutif du Fonds de 1992 en 2007 et 2008 et sur la décision prise par la Cour de cassation en décembre 2008, il convient de se reporter au Rapport annuel de 2008, pages 88 à 90.

Traitement du poisson à Noirmoutier

Accord de règlement entre le RINA et le Fonds de 1992

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

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

Accord de règlement entre Total et le Fonds de 1992

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

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

Observations

L'accord de règlement global avait pour objectif principal de veiller à ce que les parties civiles qui s'étaient vu accorder une indemnisation en vertu du jugement rendu par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris soient indemnisées le plus tôt possible. La très grande majorité d'entre elles, soit 47 des 58 parties civiles (81 %), qui représentaient 99 % des sommes octroyées par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Paris, ont accepté de recevoir une indemnisation.

Le montant total d'indemnisation disponible au titre de ce sinistre en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds s'élève à environ €184,7 millions. Des indemnités ont été versées pour un montant total de €129,7 millions. Ainsi, il reste désormais une somme de quelque €55 millions disponible aux fins d'indemnisation.

En vertu de l'accord de règlement global, le Fonds de 1992 continuera d'assurer le suivi des 13 actions en justice en suspens formées contre lui pour un montant total d'environ €19,9 millions et de verser des indemnités en application des jugements.

Comme suite à l'accord de règlement global et grâce aux diverses contributions des parties à l'accord, le Fonds de 1992 sera en mesure de rembourser ses contributaires.

Prestige

Date du sinistre	13 novembre 2002
Lieu du sinistre	Galice, Espagne
Cause du sinistre	Rupture et naufrage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	63 200 tonnes de fuel-oil lourd
Zone touchée	Espagne, France et Portugal
État du pavillon du navire	Bahamas
Jauge brute	42 820 tjb
Assureur P&I	London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€22 777 986 (£19,7 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€171,5 millions (£148,2 millions)
Indemnités versées	€114 millions (£99 millions) au Gouvernement espagnol €328 488 (£284 000) au Gouvernement portugais
Poursuites judiciaires	1. En Espagne, en marge de l'enquête visant à déterminer la cause du sinistre, une poursuite pénale a été intentée à l'encontre du capitaine, du second et du chef mécanicien du *Prestige*, ainsi qu'à l'encontre d'un fonctionnaire intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. Quelque 2 285 demandes d'indemnisation ont été soumises à la procédure. 2. En France, des actions au civil engagées par 123 demandeurs devant divers tribunaux français n'ont toujours pas abouti. 3. Au Portugal, des poursuites judiciaires ont été engagées mais retirées après accord de règlement avec le Gouvernement portugais. 4. Aux États-Unis, une action en justice a été engagée par l'État espagnol contre l'ABS, la société de classification qui a certifié le *Prestige*.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

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

Le sinistre

Le 13 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb), immatriculé aux Bahamas, qui transportait 76 972 tonnes de fuel-oil lourd, a commencé à donner de la gîte et à perdre des hydrocarbures à environ 30 kilomètres au large du Cap Finisterre (Galice, Espagne). Le 19 novembre, pendant qu'on le remorquait vers le large, il s'est brisé en deux et a coulé à quelque 260 kilomètres à l'ouest de Vigo (Espagne), les sections avant et arrière sombrant à une profondeur de respectivement 3 500 mètres et 3 830 mètres. Environ 63 272 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées à la suite de la rupture et du naufrage du navire. Au cours des semaines suivantes, les fuites d'hydrocarbures provenant de l'épave se sont poursuivies à un rythme qui a lentement diminué. L'État espagnol a par la suite estimé qu'environ 13 800 tonnes de la cargaison restaient à bord de l'épave.

Impact

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

finalement gagné le golfe de Gascogne, polluant la côte nord de l'Espagne et le littoral français. Des traces d'hydrocarbures ont été découvertes au Royaume-Uni (îles Anglo-Normandes, île de Wight et Kent).

Opérations d'intervention

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

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

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

Le 30 septembre 2006, le Fonds de 1992 a décidé de fermer le bureau des demandes d'indemnisation de Bordeaux. Les activités de ce bureau ont été regroupées avec celles du bureau des demandes d'indemnisation de Lorient qui s'occupait du sinistre de l'*Erika*. Le Fonds de 1992 a également décidé en 2006 que le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne serait installé dans le bureau de l'expert local, qui se trouvait à proximité.

Applicabilité des Conventions

À la date du sinistre, la France, le Portugal et l'Espagne étaient parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le *Prestige* avait contracté une assurance auprès de la London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Ltd (London Club) pour couvrir sa responsabilité en cas de pollution par les hydrocarbures.

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

Le montant maximum d'indemnisation disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 135 millions de DTS par sinistre, 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), convertie en monnaie nationale, sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de la décision de l'Assemblée concernant la date du premier versement des indemnités.

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

Niveau des paiements

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

En mai 2003, le Comité exécutif a décidé que les paiements du Fonds de 1992 devaient alors être limités à 15 % du préjudice ou du dommage effectivement subi par les différents demandeurs, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds et le London Club. Cette décision a été prise à la lumière des chiffres fournis par les délégations des trois États touchés et d'une évaluation effectuée par les experts du Fonds de 1992, qui indiquait que le montant total des dommages pourrait atteindre €1 000 millions. Le Comité exécutif a décidé en outre que le Fonds de 1992 devait, eu égard aux circonstances particulières liées au sinistre du *Prestige*, payer les demandeurs, même si le London Club ne leur versait pas directement d'indemnisation.

En octobre 2005, le Comité exécutif a examiné une proposition de l'Administrateur relative au relèvement du niveau des paiements. Cette proposition se fondait sur une répartition provisoire entre les trois États concernés du montant maximum payable par le Fonds de 1992 sur la base du montant total des demandes d'indemnisation recevables, tel que déterminé par les évaluations effectuées à cette date, et d'engagements et de garanties obtenus auprès des États espagnol, français et portugais.

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

En se fondant sur l'analyse de l'opinion des experts communs engagés par le London Club et le Fonds de 1992, l'Administrateur a estimé peu probable que les demandes recevables définitives dépassent les montants suivants:

État	Estimation du montant des demandes recevables définitives (€) (montants arrondis)
Espagne	500 millions
France	70 millions
Portugal	3 millions
Total	**573 millions (£495 millions)**

L'Administrateur a donc estimé que le niveau des paiements pouvait être porté à 30 %[4] si le Fonds de 1992 recevait des trois États concernés les engagements et garanties appropriés afin de protéger le Fonds contre toute situation de surpaiement et de s'assurer que le principe de l'égalité de traitement des victimes était respecté. Le Comité exécutif a souscrit à la proposition de l'Administrateur.

En décembre 2005, le Gouvernement portugais a informé le Fonds de 1992 qu'il n'apporterait pas de garantie bancaire et demanderait donc seulement le paiement de 15 % du montant évalué de sa demande.

En janvier 2006, le Gouvernement français a pris l'engagement requis en ce qui concerne sa propre demande.

En mars 2006, le Gouvernement espagnol a pris l'engagement requis et fourni la garantie bancaire nécessaire et, en conséquence, un versement de €56 365 000 a été effectué ce même mois. Comme l'État espagnol l'avait demandé, le Fonds de 1992 a retenu €1 million pour effectuer des paiements à hauteur de 30 % des montants évalués pour les demandes d'indemnisation individuelles qui avaient été présentées au bureau des demandes d'indemnisation en Espagne. Ces paiements seront effectués au nom de l'État espagnol conformément à l'engagement qu'il a pris, et toute somme restante après les versements effectués à tous les demandeurs par le bureau des demandes d'indemnisation sera restituée à l'État espagnol. Si ce montant de €1 million ne suffisait pas pour rembourser tous les demandeurs ayant présenté des demandes au bureau des demandes d'indemnisation, le Gouvernement espagnol s'est engagé à effectuer des paiements au bénéfice de ces demandeurs pour atteindre 30 % du montant évalué par le London Club et le Fonds de 1992.

Les conditions requises par le Comité exécutif ayant été réunies, l'Administrateur a relevé le niveau des paiements à 30 % des demandes établies pour les dommages survenus en Espagne et en France à compter du 5 avril 2006.

Demandes d'indemnisation

Tour d'horizon général – Espagne

En octobre 2011, le bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne avait reçu 845 demandes pour un montant total de €1 037 millions, dont 15 demandes d'un montant total de €984,8 millions présentées par l'État espagnol. On trouvera dans le tableau ci-après une ventilation des différents types de demandes.

En octobre 2011, 753 (90,72 %) des demandes, hormis celles de l'État espagnol, avaient été évaluées à hauteur de €3,8 millions. Des versements provisoires d'un montant total de €564 976 avaient été effectués au titre de 175 des demandes évaluées, le plus souvent à 30 % du montant évalué. Les indemnités versées aux demandeurs par le Gouvernement espagnol avaient été déduites au moment de calculer les versements provisoires. Soixante-cinq demandes étaient en attente d'une réponse du demandeur et cinq étaient en instance. Quatre cent vingt-neuf

Catégorie de demandes	Nombre de demandes soumises	Montant réclamé (€)	Nombre de demandes évaluées	Montant évalué (€)	Nombre de demandes acquittées	Montant versé (€)
Dommages aux biens	232	2 066 103	211	318 885	22	8 034
Opérations de nettoyage	17	3 011 744	11	351 037	2	1 191
Mariculture	14	20 198 328	14	518 469	2	144 263
Pêche et ramassage de coquillages	180	3 610 886	136	241 383	9	7 451
Tourisme	14	688 303	14	17 742	4	5 323
Entreprises de transformation/ vente du poisson	299	20 836 857	294	2 111 945	115	359 108
Divers	74	1 775 068	73	231 809	21	39 606
Gouvernement espagnol	15	984 827 922	15	300 239 351	15	113 920 000
Total	**845**	**1 037 015 211 (£896 millions)**	**768**	**304 030 621 (£263 millions)**	**190**	**114 484 976 (£99 millions)**

[4] €171,5 millions / €573 millions = 29,9 %.

demandes (d'un montant total de €38 millions) avaient été rejetées et 19 retirées par les demandeurs. Les demandes restantes n'ont pas pu être évaluées en raison de l'insuffisance des pièces justificatives présentées en octobre 2011.

Tour d'horizon général - France

En octobre 2011, il avait été reçu du bureau des demandes d'indemnisation de Lorient 482 demandes pour un montant total de €109,7 millions. Parmi celles-ci, les demandes déposées par l'État français s'élevaient à €67,5 millions. Le tableau ci-après fournit une ventilation des différentes catégories de demandes.

Parmi les 482 demandes déposées au bureau des demandes d'indemnisation, 94 % avaient été évaluées en octobre 2011. Quatre cent cinquante-cinq demandes avaient été évaluées à hauteur de €57,5 millions et des versements provisoires d'un montant total de €5,6 millions avaient été effectués à hauteur de 30 % des montants évalués pour ce qui concerne 361 demandes. Les demandes restantes étaient en attente d'une réponse de la part des demandeurs ou bien faisaient l'objet d'une réévaluation étant donné que les demandeurs n'étaient pas d'accord avec le montant évalué. Cinquante-huit demandes d'un montant total de €3,8 millions avaient été rejetées parce que les demandeurs n'avaient pas établi qu'une perte avait été subie à la suite du sinistre. Quatre demandes d'un montant total d'environ €63 000 avaient été retirées par les demandeurs.

Tour d'horizon général – Portugal

En décembre 2003, le Gouvernement portugais a déposé une demande d'un montant de €3,3 millions au titre des frais encourus pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde.

Des documents supplémentaires déposés en février 2005 comprenaient une nouvelle demande d'un montant de €1 million, également pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. Ces demandes ont finalement été évaluées à €2,2 millions, ce que le Gouvernement portugais a accepté. En août 2006, le Fonds de 1992 a effectué un versement de €328 488, correspondant à 15 % de l'évaluation définitive. Cela n'exclut pas le versement d'autres indemnités à l'État portugais si le Comité exécutif du Fonds de 1992 décidait de relever inconditionnellement le niveau des versements.

Demandes d'indemnisation déposées par l'État espagnol

L'État espagnol a soumis au total 15 demandes d'indemnisation pour un montant de €984,8 millions. Les demandes présentées par l'État espagnol portent sur les dépenses encourues pour les opérations de nettoyage en mer et à terre, l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, les indemnités versées au titre du déversement en application de la législation nationale (décrets-lois royaux)[<5>], les allégements fiscaux consentis aux entreprises touchées par le déversement, les frais d'administration, ainsi que les dépenses afférentes aux campagnes de publicité, les frais engagés par les autorités locales et pris en charge par l'État, les dépenses encourues par 67 villes que l'État avait remboursées, les dépenses engagées par les régions de Galice, des Asturies, de Cantabrie et du Pays Basque, et les dépenses liées au traitement des résidus mazoutés.

La demande concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, qui s'élevait initialement à €109,2 millions, a été ramenée à €24,2 millions pour tenir compte du financement obtenu d'une autre source.

Catégorie de demandes	Nombre de demandes soumises	Montant réclamé (€)	Nombre de demandes évaluées	Montant évalué (€)	Nombre de demandes acquittées	Montant versé (€)
Dommages aux biens	9	87 772	9	17 120	7	5 136
Opérations de nettoyage	61	10 512 569	53	4 550 317	47	1 286 237
Mariculture	126	2 336 501	120	460 011	90	131 955
Ramassage de coquillages	3	116 810	3	16 613	1	4 984
Bateaux de pêche	59	1 601 717	59	624 163	49	182 983
Tourisme	195	25 166 131	185	13 081 322	154	3 880 177
Entreprises de transformation/ vente du poisson	9	301 446	8	101 355	5	29 072
Divers	19	2 029 820	17	182 074	8	39 828
Gouvernement français	1	67 499 154	1	38 481 121	0	0
Total	**482**	**109 651 920 (£95 millions)**	**455**	**57 514 096 (£50 millions)**	**361**	**5 560 372 (£4,9 millions)**

[<5>] Pour plus de renseignements concernant le système d'indemnisation mis en place par le Gouvernement espagnol, se reporter aux pages 109 à 111 du Rapport annuel de 2006.

À sa session de février 2006, le Comité exécutif a décidé que certaines dépenses engagées en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, au titre des opérations de colmatage visant à éviter que les hydrocarbures ne continuent de s'échapper de l'épave, ainsi qu'au titre de diverses enquêtes et études qui avaient une incidence sur l'évaluation des risques de pollution, étaient recevables en principe, mais que la demande correspondant aux dépenses engagées en 2004 concernant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave ne l'était pas. Conformément à la décision du Comité exécutif, la demande a été évaluée à €9,5 millions[<6>].

Versements effectués à l'État espagnol

La première demande d'indemnisation reçue de l'État espagnol en octobre 2003, d'un montant de €383,7 millions, a été provisoirement évaluée en décembre 2003 à €107 millions et le Fonds de 1992 a versé €16 050 000, correspondant à 15 % de l'évaluation provisoire. Ayant également effectué une évaluation générale du coût total des dommages recevables en Espagne, le Fonds de 1992 a conclu que ce coût s'élèverait au moins à €303 millions. Sur cette base, et avec l'autorisation de l'Assemblée, l'Administrateur a effectué un versement supplémentaire de €41 505 000, correspondant à la différence entre 15 % de €383,7 millions (€57 555 000) et 15 % du montant évalué à titre provisoire de la demande de l'Espagne (€16 050 000). Ce montant a été versé contre une garantie bancaire de l'État espagnol couvrant la différence susmentionnée (c'est-à-dire €41 505 000) émise par l'Instituto de Crédito Oficial, banque espagnole jouissant d'une excellente réputation sur les marchés financiers, et contre l'engagement de l'État espagnol de rembourser tout montant décidé par le Comité exécutif ou l'Assemblée. En mars 2006, le Fonds de 1992 a versé à l'État espagnol un montant supplémentaire de €56 365 000.

Évaluation des demandes de l'État espagnol

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

En ce qui concerne les demandes d'indemnisation de l'État espagnol, la différence entre les montants demandés et les montants évalués repose principalement sur les raisons suivantes:

- Dépenses engagées pour les opérations de nettoyage: en vertu des critères d'acceptabilité technique retenus par le Fonds, on a constaté une disproportion entre les mesures prises par l'État espagnol et la pollution et la menace qu'elle représentait, tant sur le plan des ressources humaines et matérielles déployées que sur celui du déploiement dans le temps des opérations;
- Demande subrogée pour les indemnités versées au secteur de la pêche au titre des déversements sur la base de la législation nationale, y compris les réductions d'impôts accordées aux entreprises sinistrées: une partie de ces paiements et réductions d'impôts représentait plutôt une aide versée à la population des régions touchées sans tenir compte des dommages ou des pertes subis par les bénéficiaires de ces paiements. L'évaluation de ces demandes par le Fonds était fondée sur une estimation des dommages effectivement subis par le secteur de la pêche;
- TVA: le montant réclamé par l'État espagnol comprend la TVA et puisque l'État récupère les montants de TVA, ces derniers ont été déduits; et
- Enlèvement des hydrocarbures de l'épave: comme indiqué plus haut, le montant évalué était limité à certains frais encourus en 2003, avant l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, pour effectuer un colmatage des fuites d'hydrocarbures de l'épave, ainsi que pour la réalisation de diverses enquêtes et études liées à l'évaluation du risque de pollution.

Demandes d'indemnisation présentées par l'État français

Le Gouvernement français a déposé des demandes s'élevant à €67,5 millions au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. Le Fonds de 1992 et le London Club ont évalué ces demandes à €38,5 millions et une lettre expliquant l'évaluation a été transmise au Gouvernement.

En novembre 2009, les membres du Secrétariat, ses experts et les représentants du Gouvernement français se sont réunis pour examiner l'évaluation des demandes déposées par ce dernier. Le Secrétariat s'est alors engagé à communiquer au Gouvernement français des précisions supplémentaires sur cette évaluation. Une lettre fournissant une ventilation détaillée de cette évaluation a été transmise au Gouvernement français, comme il l'avait demandé.

Questions juridiques

Enquêtes sur la cause du sinistre[<7>]

L'Autorité maritime des Bahamas (autorité de l'État du pavillon) a mené une enquête sur la cause du sinistre. Le rapport d'enquête a été publié en novembre 2004.

Le Ministère espagnol des travaux publics (Ministerio de Fomento) a également mené une enquête sur la cause du sinistre par le biais de la Commission permanente d'enquête sur les sinistres maritimes, qui a pour mission d'établir les causes techniques des accidents maritimes.

Le Secrétariat d'État français aux transports et à la mer a chargé l'Inspection générale des services des affaires maritimes, bureau des enquêtes – accidents/mer (BEAmer) de mener une enquête préliminaire sur la cause du sinistre.

Une enquête pénale sur la cause du sinistre avait été entamée par un juge d'instruction de Brest. Ce dernier étant ensuite parvenu à un accord avec le tribunal pénal de Corcubión, le dossier pénal a été transféré de Brest à Corcubión.

[<6>] Pour plus de renseignements sur l'évaluation de la demande relative aux dépenses encourues pour l'enlèvement des hydrocarbures de l'épave, se reporter aux pages 111 à 114 du Rapport annuel de 2006.

[<7>] Pour un résumé des conclusions de l'enquête sur la cause du sinistre menée par l'Autorité maritime des Bahamas, le Ministère espagnol des travaux publics et le Secrétariat d'État français aux transports et à la mer, se reporter aux pages 116 à 119 du Rapport annuel de 2005.

Poursuites judiciaires

Enquête pénale en Espagne

Peu après le sinistre, le tribunal pénal de Corcubión (Espagne) a ouvert une enquête sur la cause du sinistre afin de déterminer si une responsabilité pénale pouvait résulter de ces événements. En juillet 2010, le tribunal pénal de Corcubión a décidé que quatre personnes devaient être jugées au pénal et au civil pour leur responsabilité dans le déversement d'hydrocarbures du *Prestige*, à savoir le capitaine, le second, l'ingénieur en chef et le fonctionnaire étant intervenu dans la décision de ne pas autoriser le navire à trouver refuge dans un port espagnol. Dans sa décision, le tribunal a précisé que le London Club et le Fonds de 1992 étaient directement responsables des dommages découlant du sinistre, et que leur responsabilité était conjointe et solidaire.

Le tribunal a aussi décidé que le propriétaire du navire, la société de gestion et l'État espagnol étaient responsables du fait d'autrui. Dans sa décision, le tribunal demandait aux parties responsables civilement de fournir une garantie afin de couvrir leurs obligations jusqu'aux limites légales respectives.

Le Fonds de 1992 a demandé au tribunal de revoir la décision ci-dessus au nom de l'intérêt général, étant donné que demander au Fonds de 1992 de déposer une garantie au tribunal allait à l'encontre de l'esprit de la Convention de 1992 portant création du Fonds et des obligations conventionnelles contractées par l'Espagne. Dans sa réponse, le Fonds de 1992 a fait valoir que la mission du Fonds consistait à indemniser les personnes ayant subi des dommages causés par la pollution conformément à la Convention de 1992 portant création du Fonds, que le Fonds avait déjà versé une grande partie des indemnités au titre du sinistre du *Prestige*, et qu'il restait encore des demandes en souffrance en France et au Portugal que le Fonds se devait d'indemniser. Le Fonds de 1992 avait également avancé qu'une demande adressée au Fonds pour qu'il fournisse une garantie empêcherait ce dernier d'indemniser les victimes qui ne seraient pas parties aux poursuites pénales, et cela empêcherait par conséquent le Fonds de remplir sa mission.

Dans une résolution, la cour d'appel a reconnu la difficulté de combiner le droit procédural national avec les dispositions de la Convention et, tout en confirmant la décision du tribunal de Corcubión, elle a déclaré que le montant déjà payé par le Fonds de 1992 serait exclu de la procédure et que le Fonds avait la possibilité de fournir une garantie afin de couvrir ses obligations jusqu'à leurs limites, si une telle garantie devait lui être demandée.

Les poursuites seront déférées devant un autre tribunal, la Audiencia Provincial de La Corogne. L'audience concernant le fond de l'affaire au plan pénal et au plan civil devrait commencer fin 2012.

Poursuites civiles en Espagne

En octobre 2011, quelque 2 285 demandes avaient été déposées dans le cadre des poursuites judiciaires engagées devant le tribunal pénal de Corcubión. Ce chiffre inclut une action en justice engagée par le Gouvernement espagnol, non seulement en son nom mais aussi au nom d'autorités régionales et locales et d'autres demandeurs ou groupes de demandeurs. Sont également incluses dans le chiffre susmentionné 122 demandes déposées par des parties françaises. Certains des demandeurs ont également déposé une demande au bureau des demandes d'indemnisation de La Corogne.

Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont évalué les demandes soumises par les demandeurs individuels en Espagne à un montant total de €1 144 334. Des versements provisoires d'un montant total de €254 968 avaient été effectués à hauteur de 30 % du montant évalué, en prenant en compte l'aide reçue, le cas échéant. Les demandeurs associés à 407 des actions en justice avaient reçu des paiements du fait d'un accord de règlement conclu avec le Gouvernement espagnol. L'évaluation de ces demandes est incluse dans la demande subrogée présentée par le Gouvernement espagnol. En octobre 2011, les demandes présentées par les demandeurs français étaient en cours d'évaluation.

Le tribunal pénal de Corcubión a nommé des experts chargés d'examiner les demandes d'indemnisation au civil déposées dans le cadre de la poursuite pénale. Ces experts nommés par le tribunal ont rendu leur rapport d'évaluation en janvier 2010. Les experts engagés par le Fonds de 1992 ont étudié ce rapport. Ils ont conclu qu'en général les experts judiciaires avaient constaté l'absence de pièces justificatives à l'appui de la plupart des demandes. Dans leurs évaluations, les experts judiciaires n'ont pas, dans la plupart des cas, examiné le lien de causalité entre le dommage et la pollution. Dans certains cas, le montant évalué par le Fonds de 1992 est supérieur à celui évalué par les experts judiciaires; cela s'explique par le fait que les experts du Fonds de 1992 disposaient de plus d'informations, ce qui leur a permis de procéder à une évaluation plus précise des demandes.

Les experts du Fonds de 1992 sont en train de terminer l'évaluation des demandes d'indemnisation au civil déposées auprès du tribunal pénal en vue de parvenir à des accords de règlement à l'amiable avec les demandeurs, lorsque cela est possible, ainsi que de préparer les conclusions de la défense lors de l'audition.

Poursuites judiciaires générales engagées en France

Deux cent trente-deux demandeurs, dont le Gouvernement français, ont engagé des actions en justice contre le propriétaire du navire, le London Club et le Fonds de 1992 devant 16 tribunaux français pour demander une indemnisation d'un montant total d'environ €111 millions, dont €67,7 millions sont réclamés par le Gouvernement.

Cent neuf demandeurs ont renoncé à leurs actions en justice. Il ne reste donc plus que 123 actions en instance devant les tribunaux pour un montant total de €83,6 millions.

Les tribunaux ont autorisé un arrêt des poursuites dans 20 actions en justice, soit pour laisser aux parties le temps de discuter d'un règlement à l'amiable, soit pour attendre l'issue de la poursuite pénale de Corcubión.

Quelque 122 demandeurs français, dont plusieurs communes, se sont associés à la procédure engagée à Corcubión, en Espagne.

Jugement prononcé par la cour d'appel de Rennes, France

Deux propriétaires de bateaux de pêche ont intenté une action en justice et demandé €419 333 au titre du manque à gagner qui aurait été encouru à la suite d'une baisse de la population d'anchois en raison du sinistre du *Prestige* et €81 000 pour le remplacement d'un filet de pêche endommagé par les hydrocarbures. Le Fonds de 1992 a évalué le dommage au filet à €3 000 et a rejeté la demande au titre du manque à gagner, étant donné qu'aucun lien de causalité suffisant n'avait été établi entre la pollution et la perte présumée. Dans un jugement rendu en mai 2009, le tribunal a accepté l'évaluation du Fonds de 1992 au sujet du manque à gagner et a rejeté la demande. En ce qui concerne la demande relative au filet de pêche, le tribunal a évalué le dommage à €6 000 à indemniser au niveau actuel (30 %) des paiements, tel qu'appliqué par le Fonds. Un des demandeurs a fait appel du jugement.

Dans un jugement prononcé en janvier 2011, la cour d'appel de Rennes a confirmé le rejet de la demande pour manque à gagner. En ce qui concerne la demande de remplacement du filet de pêche, la cour d'appel a annulé le jugement et a accepté l'évaluation de €3 000 faite par le Fonds de 1992 à indemniser au niveau actuel (30 %) des paiements, tel qu'appliqué par le Fonds. Le demandeur n'a pas fait appel du jugement.

Jugement prononcé par le tribunal de première instance de Bordeaux, France

Les propriétaires d'un camping situé dans la zone touchée ont soumis une demande d'indemnisation d'un montant total de €914 966 au titre d'une perte de recettes et de dépenses engagées pour l'application de mesures visant à parer à tout préjudice économique, à savoir des activités de marketing. Le Fonds de 1992 avait initialement évalué la demande à €595 831 et avait payé au demandeur €178 749, soit 30% du montant évalué. Suite à la fourniture d'informations supplémentaires, la demande à été réévaluée à €738 716. N'étant pas d'accord avec l'évaluation, le demandeur a engagé une action en justice contre le propriétaire du navire, son assureur et le Fonds de 1992 devant le tribunal de première instance de Bordeaux.

Dans un jugement rendu en mai 2011, le tribunal s'est déclaré en partie d'accord avec l'évaluation de la demande par le Fonds mais a considéré que les pertes totales subies par le demandeur s'élevaient à €882 268. Il a reconnu que le Fonds devrait payer 30 % de ce montant, après déduction des sommes déjà versées.

Comme ce jugement n'impliquait pas de question de principe, le Fonds de 1992 n'a pas fait appel et a payé au demandeur la somme de €85 931 augmentée des frais de justice.

Poursuites judiciaires générales engagées aux États-Unis

L'État espagnol a engagé une action en justice devant le tribunal fédéral de première instance de New York contre la société de classification du *Prestige*, l'American Bureau of Shipping (ABS), pour demander une indemnisation au titre de tous les dommages causés par le sinistre, estimés dans un premier temps à plus de US$700 millions, puis ultérieurement à plus de US$1 000 millions. L'État espagnol a affirmé notamment que l'ABS avait fait preuve de négligence pendant l'inspection du *Prestige*, n'avait décelé ni corrosion, ni déformation permanente, ni matériaux défectueux, ni fatigue dans le navire, et avait fait preuve de négligence en accordant la classification.

L'ABS a réfuté l'accusation de l'État espagnol et a lui-même engagé une action contre ce dernier en soutenant que, si l'État espagnol avait subi des dommages, c'était en totalité ou en partie du fait de sa propre négligence. L'ABS a présenté une demande reconventionnelle pour que l'État espagnol se voie ordonner de dédommager l'ABS pour tous les montants que l'ABS serait obligé de verser en exécution d'un quelconque jugement prononcé à son encontre dans le cadre du sinistre du *Prestige*.

L'ABS avait été débouté de sa demande reconventionnelle initiale en application de la FISA, Foreign Sovereign Immunities Act (loi américaine sur l'immunité souveraine). Le tribunal de district a jugé que la demande reconventionnelle de l'ABS n'était pas fondée sur la même transaction que la demande de l'Espagne et que, par conséquent, elle ne constituait pas une dérogation aux dispositions de la loi sur l'immunité souveraine qui autorise des demandes reconventionnelles contre un souverain étranger si elles sont fondées sur la même transaction que la demande initiale du souverain.

Le juge chargé de superviser les procédures de communication dans l'affaire du tribunal de district de New York a fait droit à une requête de l'ABS tendant à contraindre l'État espagnol à produire certains messages électroniques. Le juge, estimant que l'Espagne n'avait pas satisfait pleinement à sa demande, a imposé à celle-ci des sanctions octroyant à l'ABS le montant des

Une flottille de pêche touchée par les hydrocarbures dans le port de Finisterre, en Galice

frais de justice qu'il avait encourus dans le cadre de la requête. L'Espagne a formé opposition à la décision du juge, demandant qu'elle soit reconsidérée par le juge du tribunal de district chargé de l'affaire. En août 2008, le juge du tribunal de district a rejeté l'opposition de l'Espagne et a maintenu la décision du juge chargé de superviser les procédures de communication.

En août 2005, l'ABS a soumis au tribunal de New York une demande en référé pour que la plainte de l'État espagnol soit rejetée. L'ABS a fait valoir qu'il était un préposé ou mandataire du propriétaire du navire ou toute 'autre personne qui… s'acquitte de services pour le navire', et que par conséquent, en vertu des alinéas a) et b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, aucune demande d'indemnisation de dommage par pollution ne pouvait être formée contre lui à moins que le dommage ne résulte du fait ou de l'omission personnels de l'ABS, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

L'ABS a également affirmé qu'en vertu de l'article IX.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, il ne peut être présenté de demande d'indemnisation, telle que celle présentée par l'État espagnol devant le tribunal de New York, que devant les tribunaux d'un État contractant. L'ABS a également affirmé qu'étant donné que les États-Unis n'étaient pas partie contractante à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le dommage par pollution était intervenu en Espagne, les tribunaux des États-Unis n'avaient pas compétence pour connaître de l'affaire.

Premier jugement du tribunal de district de New York, États-Unis

En janvier 2008, le tribunal de district a accepté l'argumentation de l'ABS selon laquelle cette société entrait dans la catégorie 'toute autre personne qui s'acquitte de services pour le navire' aux termes de l'alinéa *b*) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Le tribunal a également jugé qu'en vertu de l'article IX.1 de cette même Convention, l'Espagne ne pouvait présenter de demandes d'indemnisation à l'encontre de l'ABS que devant ses propres tribunaux et il a donc accordé à l'ABS la demande en référé que cette société avait soumise, rejetant la demande de l'État espagnol.

Dans sa décision, le tribunal de district a également réfuté toutes les requêtes en instance déclarant qu'elles ne pouvaient plus désormais donner lieu à une action, à l'exception de celles qui portent sur les sanctions prononcées à la suite du refus de l'Espagne de produire les communications électroniques.

L'État espagnol a interjeté appel. L'ABS a également fait appel de la décision du tribunal de rejeter ses demandes reconventionnelles faute de compétence. L'État espagnol a également déposé une requête auprès de la cour d'appel pour obtenir le rejet de l'appel de l'ABS[<8>].

Décision de la cour d'appel de New York, États-Unis

La cour d'appel a rendu son arrêt en juin 2009, infirmant à la fois le rejet de la requête de l'État espagnol et celui des demandes reconventionnelles de l'ABS, qui selon la décision du tribunal de district ne constituaient pas une dérogation aux dispositions de la loi américaine sur l'immunité souveraine.

Au sujet de la demande de l'État espagnol, la cour d'appel a jugé que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ne pouvait pas priver un tribunal fédéral des États-Unis de sa compétence matérielle. Toutefois, en déférant l'affaire devant le tribunal de district, la cour d'appel a indiqué que ce dernier pouvait, usant de son pouvoir discrétionnaire, refuser d'exercer sa compétence en invoquant la règle du *forum non conveniens* ou les principes de courtoisie internationale. L'arrêt de la cour d'appel a indiqué que le consentement de l'ABS à accepter totalement la compétence des tribunaux espagnols constituait un important facteur dans toute décision visant à une exception d'incompétence. La cour d'appel a également fait valoir que le tribunal de district devait tenir compte des principes de l'équité s'il se déclarait incompétent à ce stade avancé de la procédure. La cour d'appel a donné pour instruction au tribunal de district, si celui-ci se déclarait compétent, de procéder à une analyse du conflit de lois afin de déterminer le droit adapté pour trancher cette affaire.

La cour d'appel a rétabli les premières demandes reconventionnelles présentées par l'ABS, qui avaient été rejetées en vertu de la loi américaine sur l'immunité souveraine, jugeant que ces demandes reconventionnelles étaient bien fondées sur des questions de services et de causalité qui étaient 'semblables, sinon identiques' aux questions soulevées par la demande de l'Espagne.

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

Deuxième jugement du tribunal de district de New York, États-Unis

Le tribunal de district a rendu son deuxième jugement en août 2010, acceptant la requête de l'ABS pour une demande en référé et à nouveau en déboutant l'État espagnol de ses demandes à l'encontre de la société ABS.

Le tribunal a estimé que les facteurs déterminants dans le choix du droit applicable dans cette affaire étaient les suivants: le lieu de l'acte dommageable; le domicile de la partie lésée et le domicile du défendeur. Le tribunal a décidé que c'était le droit américain qui s'appliquait en l'occurrence, principalement en raison des allégations de l'État espagnol selon lesquelles l'acte dommageable s'était produit au siège de l'ABS, aux États-Unis, que le siège de l'ABS fixait les normes centrales de la certification des navires et qu'au moins l'un des certificats de fonctionnement en vigueur au moment du sinistre du *Prestige* était émis par ce siège.

Le tribunal a noté que ni l'Espagne, ni le tribunal après ses propres recherches, n'étaient en mesure de citer un précédent quelconque dans la législation américaine en vertu duquel une

[<8>] Pour plus de précisions sur l'appel formé par l'État espagnol, sa demande de présentation, par le Fonds, d'un mémoire en qualité d'*amicus curiae* et sur le recours joint de l'ABS, se reporter aux pages 104 à 106 du Rapport annuel de 2008.

société de classification avait été tenue responsable vis-à-vis d'un tiers des dommages causés par un incident technique d'un navire, et que l'Espagne n'avait présenté aucun élément de preuve démontrant qu'elle s'était fiée en particulier au certificat de classification émis pour le *Prestige*. Le tribunal a également souligné la 'grande différence' existant entre le montant des honoraires versés à l'ABS pour cette enquête conduite en Chine et celui des dommages réclamés par l'Espagne.

Finalement, le tribunal a décidé qu'il n'était pas disposé à accepter la règle proposée par l'Espagne selon laquelle 'une société de classification se doit de s'abstenir de toute conduite irresponsable vis-à-vis de tous les États côtiers susceptibles à l'avenir de subir des dommages en raison des défaillances de navires classés', car cela reviendrait à 'augmenter sans justification la portée existante de la responsabilité délictuelle'. Le tribunal estimait d'autre part que ce serait incompatible avec la responsabilité non transmissible qui consiste à maintenir un navire en bon état de navigabilité.

Appel interjeté à l'encontre du deuxième jugement du tribunal de district de New York, États-Unis

L'État espagnol a fait appel du jugement du tribunal de district. Dans son argumentation, l'Espagne a fait valoir que:

- l'État espagnol avait présenté des preuves suffisantes et, qu'en se fondant sur les faits, un juge pouvait conclure que l'ABS avait agi témérairement dans son inspection et sa classification du *Prestige*;
- le tribunal de district avait fait une erreur en statuant qu'une société de classification ne devait pas être tenue pour responsable de sa propre témérité, par opposition à une négligence ordinaire; et
- un comportement téméraire à une négligence intentionnelle d'autrui, est facile à éviter et que, pour un comportement téméraire, une société de classification ne devrait pas bénéficier de la même protection dont elle bénéficie pour des actes de négligence.

Dans ses conclusions de défense, l'ABS a fait valoir que:

- en remplissant les devoirs précisés envers un propriétaire de navire, l'ABS n'a pas un devoir illimité envers toutes les tierces parties en ce qui concerne sa témérité et que pour un propriétaire de navire, le devoir de fournir un navire en état de naviguer n'était pas transmissible et ne devait pas être transféré à une société de classification;
- l'ABS n'avait pas fait preuve de témérité, que ses règles étaient aussi strictes que celles de toute autre société de classification à l'époque du sinistre du *Prestige* et que l'Espagne essayait de faire passer des allégations de négligence pour de la témérité;
- les considérations de politique publique vont à l'encontre d'une responsabilité illimitée des sociétés de classification envers toutes les parties, étant donné qu'une responsabilité de cette nature équivaudrait à la responsabilité d'un assureur et aurait pour effet de rendre les propriétaires moins responsables du bon état de navigabilité de leurs navires;
- la législation espagnole, et donc la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, devrait s'appliquer dans ce cas et en vertu de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention, l'ABS n'est pas responsable. L'ABS a fait remarquer que, sauf aux États-Unis, la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est la loi de chaque autre juridiction associée à cette affaire, y compris la Chine et les Émirats arabes unis. Sinon, l'ABS fait valoir l'application de la législation bahamienne, au titre de laquelle elle maintient qu'elle bénéficie de l'immunité. L'ABS a également fait valoir que si est appliqué le droit national bahamien, chinois ou émirati, dans lequel ne s'inscrit pas la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la responsabilité de l'ABS n'est pas engagée en vertu de celui-ci.

En réponse à la défense de l'ABS, l'Espagne a fait valoir que:

- le tribunal de district et l'ABS ont rapporté incorrectement la législation relative à la responsabilité en cas de comportement téméraire. L'Espagne a fait valoir qu'un comportement téméraire entraîne une responsabilité envers tous ceux qui sont susceptibles d'être affectés par ce comportement;
- le propriétaire du navire n'était pas partie à cette affaire et que la reconnaissance d'une responsabilité de la part de l'ABS ne diminue en aucune façon le devoir non transmissible du propriétaire du navire de fournir un navire en bon état de navigabilité;
- les usages et les normes de l'industrie auxquels aurait adhéré l'ABS ne la dégagent pas de toute responsabilité; et
- le droit des États-Unis est le droit qui doit régir l'affaire et, même si une loi étrangère est appliquée, une société de classification n'a pas droit à l'immunité au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et, même si elle l'avait, une telle immunité serait annulée par le comportement téméraire de l'ABS dans ce cas.

Deux organismes environnementaux ont déposé une requête conjointe en *amicus curiae* en faveur de la position de l'État espagnol, en faisant valoir que:

- les déversements majeurs d'hydrocarbures ont des effets négatifs à long terme sur l'environnement;
- non seulement les propriétaires de navire et les assureurs maritimes, mais le monde maritime en général, notamment les chargeurs, affréteurs, les États du pavillon et les États côtiers, comptent sur les observations faites par les sociétés de classification; et
- les pressions économiques ont rendu les sociétés de classification plus flexibles et, par conséquent, elles ne peuvent pas être protégées contre leur propre comportement téméraire.

Action en justice engagée par le Gouvernement français contre l'ABS en France

En avril 2010, l'État français a engagé une action en justice devant le tribunal de première instance de Bordeaux contre trois sociétés appartenant au groupe de l'ABS. En octobre 2011, aucun fait nouveau n'était intervenu dans le cadre de cette action.

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

En octobre 2004, le Comité exécutif a décidé qu'il n'y avait pas lieu pour le Fonds de 1992 d'intenter une action récursoire contre

l'ABS aux États-Unis. 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 précisions sur la cause du sinistre du *Prestige* soient connues. L'Administrateur a été chargé de suivre la procédure en cours aux États-Unis, de suivre les enquêtes en cours sur la cause du sinistre et de prendre toutes mesures nécessaires pour protéger les intérêts du Fonds de 1992 dans toute juridiction pertinente. Le Comité exécutif a déclaré qu'il prenait cette décision sans préjudice de la position du Fonds concernant les actions en justice engagées contre d'autres parties.

À sa session de juin 2010, le Comité exécutif a noté qu'en avril 2010, l'État français avait intenté auprès du tribunal de première instance de Bordeaux une action en justice contre trois sociétés du groupe ABS. Le Comité exécutif s'est demandé si cette action et d'autres faits récents pouvaient donner lieu à un réexamen de la position du Fonds de 1992 au sujet d'une action récursoire dans le cadre de ce sinistre.

L'Administrateur a considéré, après consultation avec l'avocat français du Fonds de 1992, qu'il semblait que plusieurs faits pertinents exigeaient un examen plus approfondi pour déterminer les perspectives et les implications juridiques d'une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, en particulier:

- la publication de deux rapports d'experts présentés dans le cadre des poursuites pénales en Espagne, qui concluaient que les défauts du *Prestige* étaient dus à la négligence de la société ABS;
- la requête de l'État français en 2009 voulant que certains salariés de la société ABS soient incriminés dans les poursuites judiciaires engagées auprès du tribunal pénal de Corcubión et le fait que cette requête ait été rejetée;
- la récente jurisprudence en France engageant la responsabilité civile d'une société de classification pour les dommages causés par la pollution suite au sinistre de l'*Erika*; et
- l'État français avait récemment intenté une action en justice contre l'ABS en France.

Le Comité exécutif a noté que, vu les considérations précédentes, l'Administrateur avait l'intention de poursuivre, en consultation avec l'avocat français du Fonds de 1992, l'examen des incidences juridiques et les perspectives de succès d'une éventuelle action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre la société ABS en France, dans l'objectif de faire une recommandation au Comité exécutif lors d'une session à venir.

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

Concernant le sinistre de l'*Erika*, la cour d'appel de Paris a décidé que le Registro Italiano Navale (RINA) (la société de classification qui avait certifié l'*Erika*), ainsi que le représentant du propriétaire du navire (Tevere Shipping) et le président de la société gestionnaire (Panship Management and Services Srl), étaient pénalement responsables du délit de pollution. S'agissant des responsabilités civiles, le juge a considéré les trois parties conjointement et solidairement responsables des dommages causés par le sinistre.

Le RINA avait fait valoir qu'il pourrait bénéficier des dispositions de canalisation en vertu de l'alinéa b) de l'article III.4 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, mais la cour d'appel de Paris avait statué que le RINA ne pouvait pas bénéficier des dispositions de canalisation de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

La cour d'appel a accepté que le RINA ait droit à l'immunité de juridiction puisque, en tant que société de classification, il fournissait un service public pour le compte de l'État maltais, mais la cour a statué que le RINA avait renoncé à son immunité dans la mesure où il ne l'avait pas fait valoir au début de la procédure.

L'Administrateur a été prévenu par l'avocat français du Fonds qu'en cas d'action en justice à l'encontre de la société ABS en France dans le contexte du sinistre du *Prestige*, il était très probable que le tribunal appliquerait la législation française. Si, pour le sinistre de l'*Erika*, la Cour de cassation confirmait le jugement de la cour d'appel, la responsabilité du RINA serait engagée pour la pollution découlant du sinistre de l'*Erika*. Ceci pourrait constituer un précédent qui serait suivi par un tribunal français dans une poursuite judiciaire contre l'ABS pour le sinistre du *Prestige*.

La question de l'immunité souveraine constituerait une autre incertitude. Pour le sinistre de l'*Erika*, la cour a reconnu au RINA le droit à l'immunité de juridiction d'un État étranger, mais la cour a levé cette immunité au motif que le RINA n'avait pas invoqué ce droit au début de la procédure. Dans le contexte du sinistre du *Prestige*, il n'est pas certain qu'un tribunal statuerait que la société ABS disposait du droit d'immunité de juridiction.

En vertu du droit français, un délai de prescription de 10 ans s'appliquerait à une action récursoire, ce qui signifie que le Fonds aurait jusqu'au 13 novembre 2012 pour intenter une action en justice contre la société ABS en France.

La Cour de cassation devant rendre sa décision au début de 2012, l'Administrateur considère qu'il serait préférable d'attendre ce jugement avant de décider s'il y a lieu d'intenter une action en justice contre la société ABS.

Solar 1

Date du sinistre	11 août 2006
Lieu du sinistre	Détroit de Guimaras, Philippines
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	2 000 tonnes de fuel-oil industriel
Zone touchée	Île de Guimaras et province d'Iloilo, Philippines
État du pavillon du navire	République des Philippines
Jauge brute	998 tjb
Assureur P&I	Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,46 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Oui – Limite fixée par l'accord STOPIA 2006 à 20 millions de DTS (£19,8 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£201 millions)
Indemnités versées	PHP 986 646 031 (£14,3 millions)
Poursuites judiciaires	Il y a trois ensembles de poursuites judiciaires actuellement en cours contre le Fonds de 1992.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

Données cartographiques ©2011 Google

Le sinistre

Le navire-citerne *Solar 1* (998 tjb), immatriculé aux Philippines, qui transportait une cargaison de 2 081 tonnes de fuel-oil industriel, a sombré par gros temps dans le détroit de Guimaras, à environ 10 milles nautiques au sud de l'île de Guimaras (République des Philippines).

Impact

Lors du sinistre, une quantité inconnue mais importante d'hydrocarbures s'est échappée du navire après le naufrage et des hydrocarbures ont continué à s'échapper de l'épave immergée, quoiqu'en quantités diminuant progressivement. À la suite d'une opération d'enlèvement des hydrocarbures restant à bord de l'épave, on a constaté que la quasi-intégralité de la cargaison avait été déversée lors du sinistre.

Opérations d'intervention

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

Applicabilité des Conventions

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

Le *Solar 1* était assuré par la Shipowners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg) (Shipowners' Club).

Le montant de limitation applicable au *Solar 1* aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est de 4,51 millions de DTS, mais le propriétaire du *Solar 1* est partie à l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006), qui prévoit que le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de cette convention est volontairement porté à 20 millions de DTS. Le Fonds de 1992 reste toutefois tenu d'indemniser les demandeurs si le montant total des demandes d'indemnisation recevables dépasse le montant de limitation applicable au *Solar 1* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile. Aux termes de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a le droit, qu'il peut faire valoir en justice, de se faire indemniser par le propriétaire du navire de la différence entre le montant de limitation applicable au navire-citerne aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et le montant total des demandes recevables à concurrence de 20 millions de DTS.

Le Fonds et le Shipowners' Club sont convenus que le Fonds de 1992 effectuerait les paiements une fois atteint le montant de limitation applicable en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et que le Club lui rembourserait les paiements effectués dans les deux semaines après réception de la facture du Fonds. Cet accord a très bien fonctionné tout au long de la période de règlement du sinistre.

Demandes d'indemnisation

Le bilan des demandes d'indemnisation à la session d'octobre 2011 du Comité exécutif du Fonds de 1992 est résumé dans le tableau ci-après.

Il convient de noter que de nombreux demandeurs n'ont pas indiqué la somme qu'ils réclamaient sur leurs formulaires d'enregistrement des demandes. Le montant total des indemnités demandées en ce qui concerne ce sinistre n'a donc pas pu être déterminé.

Le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 ont reçu 132 642 demandes supplémentaires, non incluses dans le tableau, provenant essentiellement de pêcheurs et de cultivateurs d'algues de l'île de Guimaras et de la province d'Iloilo. Les formulaires associés aux demandes étaient incomplets pour la majorité d'entre eux et un nombre important provenait de personnes âgées de moins de 18 ans, qui est l'âge minimum requis pour pratiquer la pêche aux Philippines. À l'issue d'une procédure d'examen approfondie, dans le cadre de laquelle ont été comparés les renseignements fournis sur les formulaires de demandes avec le registre électoral, le Club et le Fonds ont décidé de ne pas examiner plus avant les formulaires de demandes qui ne portaient pas sur des demandes valides.

Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde

Vingt-huit demandes ont été soumises au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde par des particuliers, des entreprises de nettoyage sous-traitantes, la Petron Corporation et des organismes gouvernementaux. Les demandes des sociétés sous-traitantes et de la Petron Corporation, correspondant à des opérations de nettoyage en mer et sur le littoral, ainsi qu'à des études sous-marines et à des opérations d'enlèvement des hydrocarbures, ont été réglées pour un montant total de PHP 775,22 millions. Sept demandes de particuliers au titre de petites opérations de nettoyage supplémentaires ont également été évaluées comme étant raisonnables et six d'entre elles ont été réglées pour un montant de PHP 373 918. Une offre de règlement a été proposée pour le septième demandeur mais elle n'a pas été acceptée. La demande est maintenant considérée comme forclose.

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

Dommages aux biens

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

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

Préjudices économiques dans le secteur de la pêche de capture

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

Préjudices économiques dans le secteur de la mariculture

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

Environ 98 autres cultivateurs d'algues et un pisciculteur ont reçu des offres de paiement, mais ils ont préféré ne pas accepter l'indemnisation qu'ils considéraient comme indûment faible. En l'absence de tout élément de preuve concordant, le Shipowners' Club et le Fonds de 1992 n'ont pu réussir à résoudre ce problème et ces demandes sont maintenant considérées comme forcloses.

Tourisme et autres préjudices économiques

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

Plusieurs demandeurs ont présenté des demandes complémentaires au titre de préjudices supplémentaires subis tout au long de 2008 et 2009. Elles ont été évaluées sur la base d'éléments de preuve concordants, tels que le nombre de visiteurs de l'île et les reçus de transbordeurs, et ont été réglées et acquittées le cas échéant.

Divers

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

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

Questions juridiques - poursuites civiles

Poursuites engagées par 967 pêcheurs

Une action au civil a été intentée en août 2009 par un cabinet d'avocats de Manille qui avait auparavant représenté un groupe de pêcheurs de l'île de Guimaras. Ce procès a trait à des demandes émanant de 967 pêcheurs pour un montant total de PHP 286,4 millions au titre de dommages aux biens et de préjudices économiques. Les demandeurs ont rejeté l'évaluation du Fonds de 1992 qui fixait à 12 semaines la période d'interruption des activités, comme cela était appliqué dans le cas d'autres demandes dans cette région, parce que selon eux la pêche avait été interrompue pendant plus de 22 mois, mais sans produire d'élément de preuve ou de justificatif quelconque. Le Fonds de 1992 a déposé des conclusions de défense en réponse à l'action civile et suit l'évolution de la situation.

Poursuites engagées par les garde-côtes philippins

Les garde-côtes philippins ont engagé une poursuite judiciaire pour s'assurer que leurs droits soient préservés s'agissant des deux demandes concernant les frais encourus pendant les

Littoral pollué sur la côte sud de l'île de Guimaras

opérations de nettoyage et de pompage. Le Fonds de 1992 a déposé des conclusions de défense. Une offre de règlement d'un montant de PHP 104,8 millions a été faite pour les deux demandes, et a été acceptée par les garde-côtes philippins. Le Fonds de 1992, les garde-côtes philippins, le Shipowners' Club et leurs avocats respectifs sont en contact au sujet des mesures officielles requises pour pouvoir mettre à exécution l'accord de compromis proposé et retirer les poursuites judiciaires.

Poursuites engagées par un groupe d'employés municipaux

Quatre-vingt-dix-sept personnes employées par une municipalité de l'île de Guimaras pour lutter contre le sinistre ont engagé une action judiciaire contre le maire, le capitaine du navire, divers représentants, les propriétaires du navire et de la cargaison et le Fonds de 1992, au motif qu'elles n'ont pas été rémunérées pour leurs services. Une demande présentée par la municipalité pour le paiement d'heures supplémentaires, notamment celles qui ont été effectuées par les plaignants, a été évaluée et acquittée auprès de la municipalité. Après un examen approfondi des documents juridiques reçus, le Fonds de 1992 a déposé ses conclusions de défense auprès du tribunal, notant entre autres que la majorité des demandeurs n'étaient pas engagés dans des activités recevables en principe et que la demande de la municipalité avait été acquittée à hauteur du montant évalué. Les demandeurs n'ont pas soumis de demandes individuelles hormis celle présentée par la municipalité, et n'ont pris aucune autre mesure pour avancer dans ce dossier. Le Fonds de 1992 suit l'évolution de la situation concernant la poursuite judiciaire.

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

En septembre 2010, en vue de protéger ses demandes d'indemnisation présentées en vertu de l'accord STOPIA 2006 contre le propriétaire du navire, le Fonds de 1992 a intenté une action à l'encontre du propriétaire du navire devant les tribunaux anglais. Suite à un accord conclu avec l'assureur du propriétaire du navire selon lequel ce dernier ne se prévaudrait pas des dispositions en matière de forclusion de l'accord STOPIA 2006, le Fonds de 1992 a convenu de ne pas intenter d'action en justice et de laisser ainsi le délai arriver à expiration. Aucun fait nouveau n'est survenu à cet égard en 2011.

Observations

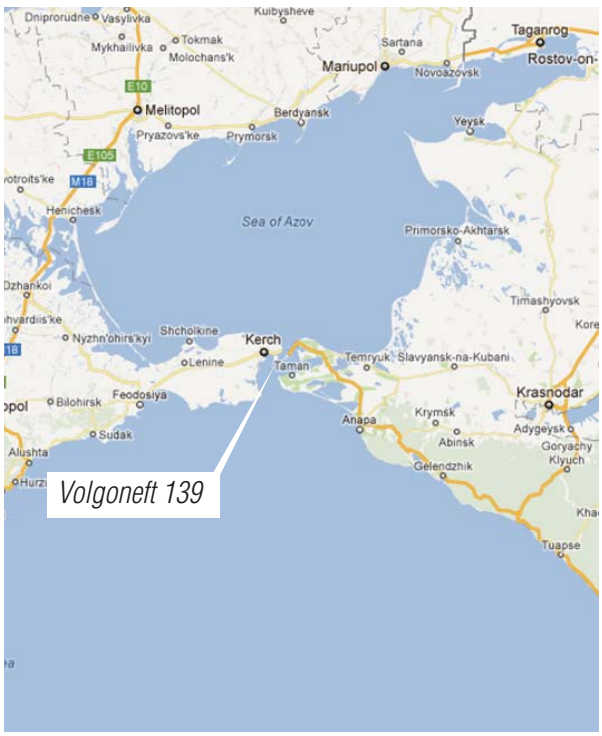
Ce sinistre est le premier à donner lieu à l'application de l'accord STOPIA 2006 et le Fonds de 1992 reçoit des remboursements réguliers de la part du Shipowners' Club. Il est très peu probable que le montant d'indemnisation dû en ce qui concerne ce sinistre dépasse la limite de 20 millions de DTS prévue par l'accord STOPIA 2006 et il est, par conséquent, très peu probable que le Fonds de 1992 soit appelé à verser des indemnités.

Chargé des demandes d'indemnisation des FIPOL fournissant des explications aux demandeurs d'Iloilo

Volgoneft 139

Date du sinistre	11 novembre 2007
Lieu du sinistre	Détroit de Kerch, entre la mer d'Azov et la mer Noire, qui sépare la Fédération de Russie et l'Ukraine
Cause du sinistre	Rupture
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	Jusqu'à 2 000 tonnes de fuel-oil
Zone touchée	Péninsule de Taman, pointe de Tuzla et pointe de Chushka, Fédération de Russie et Ukraine
État du pavillon du navire	Fédération de Russie
Jauge brute	3 463 tjb
Assureur P&I	Ingosstrakh
Couverture P&I	3 million de DTS ou R 116,6 millions (£2,4 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS ou R 175,3 millions (£3,6 millions)
Déficit d'assurance	1,5 million de DTS ou R 58,7 millions (£1,2 million)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£201 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Indemnités versées	Aucune
Questions spécifiques	La limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile devrait s'élever à 4,5 millions de DTS. Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,5 million de DTS.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.



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

Le sinistre

Le 11 novembre 2007, le navire-citerne *Volgoneft 139* (3 463 tjb, construit en 1978), immatriculé en Fédération de Russie, s'est brisé en deux dans le détroit de Kerch qui relie la mer d'Azov à la mer Noire, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine. Le navire-citerne était à l'ancre pendant une violente tempête accompagnée d'une forte houle. Après la rupture du navire, la section arrière étant restée à la surface, le capitaine a réussi, en utilisant les moteurs auxiliaires, à l'échouer sur un banc de sable qui se trouvait à proximité. Les membres d'équipage ont été secourus et amenés au port de Kavkaz (Fédération de Russie). La section avant du navire est restée à la surface à l'ancre un certain temps avant de couler.

Le navire-citerne transportait 4 077 tonnes de fuel-oil lourd. On estime que la quantité de fuel-oil déversée se situe entre 1 200 et 2 000 tonnes. Après que l'on eut retiré 913 tonnes de fuel-oil lourd, la section arrière du navire a été remorquée jusqu'à Kavkaz où elle a fini par être vendue. Un mois après le sinistre, la section avant a été relevée temporairement et 1 200 tonnes d'un mélange de fuel-oil et d'eau ont été récupérées dans les citernes 1 et 2. En août 2008, cette section a de nouveau été relevée et remorquée jusqu'au port de Kavkaz où elle a été démantelée pour en faire de la ferraille.

Il a été signalé que trois autres navires de charge qui transportaient du soufre (*Volnogorsk*, *Nakhichevan* et *Kovel*) ont également sombré dans la même zone dans les deux heures qui ont suivi ce sinistre.

Impact

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

Opérations d'intervention

Un centre commun de crise a été mis sur pied afin de coordonner les interventions de la Fédération de Russie et de l'Ukraine et les opérations en mer auraient permis de récupérer environ 200 tonnes de fuel-oil lourd.

En Fédération de Russie, la côte de la péninsule de Taman, la pointe de Tuzla ainsi que celle de Chushka ont été en grande partie polluées par les hydrocarbures. Les opérations de nettoyage de la côte ont été menées par l'armée russe et les forces d'intervention d'urgence et quelque 70 000 tonnes de déchets mazoutés ont été enlevées avec du sable et de l'herbier en vue de leur élimination.

En Ukraine, quelque 6 500 tonnes de déchets mazoutés ont été récupérées, essentiellement en provenance de l'île de Tuzla, et ont été transférées au port de Kerch avant d'être éliminées.

Un représentant de la fondation Sea Alarm, organisme environnemental qui a son siège en Belgique, s'est rendu en Fédération de Russie pour tenter de participer aux efforts de remise en état des zones naturelles.

Applicabilité des Conventions

La Fédération de Russie est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. L'Ukraine n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile ni à la Convention de 1992 portant création du Fonds à l'époque des faits. Bien que l'Ukraine ait déposé un instrument de ratification à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile auprès du Secrétaire général de l'OMI le 28 novembre 2007, cette convention n'est entrée en vigueur pour l'Ukraine qu'en novembre 2008.

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

Le *Volgoneft 139* était couvert par Ingosstrakh (Fédération de Russie) à hauteur de 3 millions de DTS, soit le montant minimal prévu par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile avant novembre 2003. Or, depuis novembre 2003, ce montant minimal est de 4,51 millions de DTS. Il y a donc un 'déficit d'assurance' d'environ 1,51 million de DTS.

Le *Volgoneft 139* n'était pas assuré par l'un des clubs P&I affiliés à l'International Group of P&I Clubs et n'était donc pas couvert par l'Accord 2006 de remboursement en cas de pollution par des hydrocarbures déversés par des navires-citernes de petites dimensions (STOPIA 2006).

Demandes d'indemnisation

Renseignements d'ordre général

Le bilan des demandes d'indemnisation à la date d'octobre 2011 est résumé dans le tableau ci-dessous.

Catégorie de demandes	Demandeur	Montant demandé (R)	Montant évalué (R)	Situation
Opérations de nettoyage	Ministère des situations d'urgence	4 311 700	0	Frappée de forclusion
Opérations de nettoyage	Autorités régionales	446 817 636	241 045 047	Acceptée
Opérations de nettoyage	Autorités locales	43 249 922	23 807 017	Acceptée
Opérations de nettoyage	Port de Kerch (Ukraine)	9 170 697	1 739 454	En discussion
Opérations de nettoyage	Entreprise de nettoyage	63 926 933	50 766 549	Acceptée
Opérations de nettoyage	Propriétaire de navire	27 706 290	8 755 555	Acceptée
Opérations de nettoyage	Affréteur	9 499 078	2 312 714	Acceptée
Pêche	Entreprises privées	15 381 895	0	Frappée de forclusion
Tourisme	Entreprises privées	8 524 153	8 524 153	Acceptée
Remise en état de l'environnement	Autorités régionales	1 819 600 000	0	Frappée de forclusion
Suivi de l'état de l'environnement	Organisme fédéral	753 332	688 487	En discussion
Total		**2 448 941 636 (£50,2 millions)**	**337 638 976 (£6,9 millions)**	

Opérations de nettoyage

Les autorités régionales ont présenté des demandes d'indemnisation au titre des frais encourus lors des opérations de nettoyage, comprenant le coût du traitement des déchets mazoutés et de la remise en état de l'environnement. Elles ont également remboursé une autorité locale de la région touchée de la plupart de ses frais liés aux opérations de nettoyage. Les autorités régionales ont porté le montant de leur demande d'indemnisation à R 446,8 millions afin d'inclure les sommes réclamées en subrogation des droits des autorités locales. Les demandes des autorités régionales, y compris les demandes subrogées, ont été évaluées à R 241 millions. Le demandeur était d'accord avec l'évaluation. Les demandes restantes des autorités régionales, dont une demande d'indemnisation au titre des frais encourus pour la remise en état de l'environnement, pour un montant total de R 1 819,6 millions, n'étaient pas étayées par les documents nécessaires à leur évaluation et, les autorités régionales n'ayant pas garanti leurs droits en ce qui concerne ces demandes, les demandes d'indemnisation en question sont à présent frappées de forclusion.

Étant donné que les autorités régionales ont remboursé la plupart des frais de nettoyage encourus par les autorités locales, le montant de la demande d'indemnisation au titre de ces frais présentée par les autorités locales a été ramené à R 43,2 millions. Les demandes des autorités locales ont été évaluées à R 23,8 millions et le demandeur a accepté cette évaluation.

Le port de Kerch en Ukraine a soumis une demande d'indemnisation pour un montant total de R 9 170 697 au titre des dépenses encourues pour les opérations de nettoyage et les mesures de sauvegarde. L'Ukraine n'était pas partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile à l'époque des faits et elle n'est pas membre du Fonds de 1992. Dans l'évaluation de la demande d'indemnisation s'élevant à R 1 739 454, seule a été prise en compte une partie des dépenses encourues pour la mise en place de mesures de sauvegarde en Ukraine dans le but de prévenir des dommages par pollution en Fédération de Russie. Le demandeur était en désaccord avec l'évaluation.

Une entreprise de nettoyage russe a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R 63,9 millions au titre du coût des opérations de nettoyage, du déchargement des hydrocarbures de la section arrière du navire-citerne, de son remorquage jusqu'au port de Kavkaz (Fédération de Russie) et de l'enlèvement des hydrocarbures de la section avant qui avait coulé. Le montant de la demande d'indemnisation a été évalué à R 50,8 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.

L'affréteur du *Volgoneft 139*, filiale du propriétaire du navire, a présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R 9,4 millions au titre des dépenses engagées pour nettoyer la section arrière du *Volgoneft 139* et procéder à l'élimination d'une partie des hydrocarbures retirés de l'épave. La demande a été évaluée à R 2,3 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.

Le propriétaire du navire a également présenté une demande d'indemnisation d'un montant de R 27,7 millions pour les dépenses afférentes au nettoyage de la section arrière du *Volgoneft 139* et pour l'élimination d'une partie des hydrocarbures retirés de l'épave. La demande a été évaluée à R 8,8 millions et le demandeur a accepté l'évaluation.

Pêche/Aquaculture

Quatre entreprises du secteur de la pêche ont présenté des demandes d'indemnisation au titre de pertes qu'elles auraient subies du fait du sinistre du *Volgoneft 139*. Les experts engagés par le Fonds ont examiné deux des demandes mais les demandeurs n'ont pas prouvé qu'ils avaient subi des pertes à cause de la pollution. Aucune documentation n'a été soumise à l'appui des demandes des deux autres entreprises et ces demandes sont à présent frappées de forclusion car les demandeurs n'ont pas protégé leurs droits.

Tourisme et autres préjudices économiques

Une demande d'indemnisation d'une entreprise du secteur du tourisme qui organise des vacances pour les enfants au bord de la mer dans la zone touchée a été évaluée au même montant que celui demandé, à savoir R 8,5 millions.

Dommages à l'environnement

Le service fédéral de contrôle de l'exploitation des ressources naturelles, le Rosprirodnadzor (un organisme du Ministère de l'environnement de la Fédération de Russie), a présenté une demande d'indemnisation d'un montant total de R 753 332 au titre des dépenses encourues pour suivre l'état de l'environnement. Cette demande a été évaluée à R 688 487. En octobre 2011, le Fonds de 1992 était en attente d'une réponse du demandeur.

Questions juridiques

Demande d'indemnisation établie selon la formule Metodika

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

Section arrière du *Volgoneft 139*

d'hydrocarbures déversés, multipliée par un montant en roubles par tonne (formule 'Metodika'). Le Secrétariat a informé les autorités russes qu'une demande fondée sur une quantification abstraite des dommages calculés selon un modèle théorique allait à l'encontre de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et n'était donc pas recevable, mais que le Fonds de 1992 était disposé à examiner les activités menées par le Rosprirodnadzor pour la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et la remise en état de l'environnement afin de déterminer dans quelle mesure ces activités ouvraient droit à indemnisation en vertu des Conventions. Le Fonds de 1992 a évalué les dépenses encourues par le Rosprirodnadzor à un montant de R 688 487 (voir le paragraphe ci-dessus).

Jugement du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad

Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad a rendu un jugement rejetant la demande établie selon la formule 'Metodika'. Dans son jugement, le tribunal a noté qu'en vertu de l'article I.6 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération devaient être limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état, ainsi qu'au coût des mesures de sauvegarde et autres préjudices ou dommages causés par ces mesures. Le tribunal a aussi noté que les dépenses incluses dans les autres demandes d'indemnisation résultant du sinistre portaient sur toutes mesures de sauvegarde et de remise en état effectivement prises à la suite du sinistre.

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

Force majeure

Ingosstrakh a présenté au tribunal des moyens de défense selon lesquels le sinistre a été entièrement provoqué par un phénomène naturel d'un caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible (*force majeure*) et que la responsabilité du propriétaire du *Volgoneft 139* n'était par conséquent pas en cause (alinéa a) de l'article III.2 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). Si le tribunal acceptait cet argument, le propriétaire du navire et son assureur seraient exonérés de toute responsabilité et le Fonds de 1992 serait tenu d'emblée de verser des indemnités aux victimes du déversement (alinéa a) de l'article 4.1 de la Convention de 1992 portant création du Fonds).

Le Fonds de 1992 a nommé une équipe d'experts chargée d'examiner les conditions météorologiques dans la zone du sinistre et les circonstances au moment de celui-ci, afin de déterminer la validité de la défense présentée par le propriétaire du navire. En juin 2008, les experts se sont rendus sur le lieu du sinistre et ont inspecté la section arrière de l'épave dans le port de Kavkaz.

En résumé[<9>], les conclusions des experts sont les suivantes:

i. la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel car au cours des 20 dernières années, il a été observé dans la région, à quatre reprises, des tempêtes de nature comparable;
ii. la tempête n'était pas inévitable en ce sens que le *Volgoneft 139* aurait pu éviter d'y être exposé étant donné que des prévisions de tempête avaient été diffusées en temps utile, décrivant les conditions avec exactitude. Des dispositions auraient donc pu être prises pour éviter que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'avait été; et
iii. en ce qui concerne le *Volgoneft 139*, il ne lui était pas possible de résister à la tempête du 11 novembre 2007 dans la mesure où les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant à ce moment-là.

Afin de comprendre pleinement les circonstances du sinistre, le Secrétariat et les experts du Fonds de 1992 ont visité les installations du système d'organisation du trafic maritime (Vessel Traffic System, VTS) de Kerch, en Ukraine, en novembre 2009 et du VTS de Kavkaz, en Fédération de Russie, en février 2010.

Les informations complémentaires obtenues pendant les visites ont permis aux experts du Fonds de confirmer dans une large mesure leurs conclusions préliminaires selon lesquelles la tempête du 11 novembre 2007 ne revêtait pas un caractère exceptionnel. Ils ont conclu qu'il n'était pas inévitable que le *Volgoneft 139* ait été pris dans la tempête puisque des dispositions auraient pu être prises pour éviter que le navire soit exposé à la tempête de la manière dont il l'avait été. Les experts ont également confirmé leur opinion initiale selon laquelle le *Volgoneft 139* n'aurait pas dû se trouver dans la région au moment du sinistre, dans la mesure où les normes de conception du navire ne lui permettaient pas de résister aux conditions régnant au moment de la tempête.

Toutefois, si les experts du Fonds avaient considéré initialement le mouillage dans le détroit de Kerch comme un port commercial, ils ont compris après leur visite en novembre 2009 et février 2010 que le détroit n'était pas exploité en tant que port. Durant les visites aux installations du VTS de Kerch et de Kavkaz, les experts ont appris qu'aucune des autorités portuaires n'avait le pouvoir d'interdire l'accès au mouillage en cas d'alerte tempête ni d'ordonner aux navires d'évacuer le mouillage. Les experts ont donc conclu qu'il appartenait au capitaine et au propriétaire du navire de prendre les mesures nécessaires pour éviter le sinistre.

Poursuites administratives devant le tribunal d'arbitrage de Krasnodar

Peu de temps après le sinistre, les autorités russes ont imposé une sanction administrative au propriétaire du navire pour avoir causé des dommages par pollution au mépris de la législation russe et l'ont frappé d'une amende de R 40 000. Le propriétaire du navire a fait appel de cette amende devant le tribunal d'arbitrage de Krasnodar.

En février 2008, le tribunal d'arbitrage de Krasnodar a décidé de rejeter l'appel et confirmé la sanction. Dans ses considérants, le tribunal a déclaré qu'aucun élément de preuve n'avait été fourni au tribunal démontrant que la tempête du 11 novembre 2007 avait un

[<9>] Pour des informations concernant les conclusions préliminaires auxquelles sont parvenus les experts du Fonds de 1992, on se reportera aux pages 119 à 122 du Rapport annuel de 2008.

caractère spécial ou anormal. Le tribunal a déclaré que le sinistre n'était pas inévitable et que le capitaine n'avait pas pris toutes les mesures possibles pour éviter la rupture du navire et la pollution.

On peut déduire de cette décision que le tribunal de Krasnodar considérait qu'il ne s'agissait pas là d'un cas de force majeure.

Jugement du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad

Lors d'une audience tenue en septembre 2010, le tribunal d'arbitrage a déclaré que le propriétaire du navire et l'assureur n'avaient pas fourni d'éléments de preuve mettant en évidence que le déversement d'hydrocarbures était dû à une catastrophe naturelle, exceptionnelle et inévitable. Le tribunal a conclu que le capitaine, alors qu'il avait reçu tous les avis de tempête nécessaires, n'avait pas pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le sinistre et que par conséquent, en ce qui concerne le navire, le sinistre ne revêtait pas un caractère inévitable. Le tribunal a également conclu que la tempête n'avait pas un caractère exceptionnel étant donné qu'il existait des informations concernant des tempêtes comparables dans la région. Dans son jugement, le tribunal a décidé que le déversement ne résultait pas d'un phénomène naturel à caractère exceptionnel ou inévitable et que le propriétaire du navire et son assureur étaient par conséquent responsables des dommages par pollution causés par le déversement.

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

Procédure en limitation et 'déficit d'assurance'

En février 2008, le Fonds de 1992 a reçu une notification du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad sur la procédure engagée par une entreprise de nettoyage russe contre le propriétaire du navire, Ingosstrakh et le Fonds de 1992. Divers autres demandeurs ont également engagé une procédure devant le même tribunal.

En février 2008, dans le cadre de ces procédures, le tribunal a rendu une décision par laquelle il déclarait que le fonds de limitation du propriétaire avait été constitué au moyen d'une lettre de garantie d'Ingosstrakh d'un montant de R 116 636 700, qui équivalait à 3 millions de DTS.

En avril 2008, le Fonds de 1992 a interjeté appel de la décision du tribunal. Dans ses écritures, le Fonds de 1992 a fait valoir qu'à l'époque des faits la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (R 175,3 millions) et que, conformément à la Constitution russe, les conventions internationales auxquelles la Fédération de Russie est partie l'emportent sur le droit interne russe et que, de ce fait, la décision par laquelle le tribunal a institué le fonds de limitation du propriétaire du navire à seulement 3 millions de DTS (R 116,6 millions) devait être modifiée.

En septembre 2008, la Cour de cassation a rendu une décision par laquelle elle a rejeté l'appel du Fonds de 1992. Dans ses considérants, la Cour de cassation a estimé que, dans la mesure où le droit russe continuait d'établir que la limite de responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était, dans le cas du *Volgoneft 139*, de R 116 636 700 (3 millions de DTS), il appartenait aux tribunaux russes d'appliquer les limites de responsabilité telles que publiées dans le Journal officiel de la Fédération de Russie. Le Fonds de 1992 a fait appel de ce jugement devant la Cour suprême à Moscou en arguant que la décision de la Cour de cassation allait clairement à l'encontre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile telle que modifiée avec effet au 1er novembre 2003. En décembre 2008, la Cour suprême a confirmé la décision de la Cour de cassation.

Au cours d'une audience tenue en mars 2010, le tribunal a décidé de faire intervenir le Ministère des transports dans la procédure, comme tierce partie, puisqu'il pouvait aider le tribunal et les parties concernées à résoudre la question du 'déficit d'assurance'.

Jugement concernant le 'déficit d'assurance'

En septembre 2010, le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad a décidé de maintenir sa décision originale, à savoir que le fonds de limitation du propriétaire du navire était fixé à 3 millions de DTS ou R 116,6 millions. Le tribunal a pris cette décision au motif que les modifications des limites disponibles dans le cadre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds n'avaient pas été publiées dans le Journal officiel de la Russie au moment du sinistre.

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

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

Dans une décision rendue en avril 2011, la Cour suprême a rejeté le pourvoi du Fonds et a maintenu la décision relative à la constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire à hauteur de 3 millions de DTS.

La constitution du fonds de limitation du propriétaire du navire à hauteur de 3 millions de DTS pourra faire l'objet d'un appel une fois que le tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad aura rendu un jugement sur le bien-fondé des demandes d'indemnisation.

Montant et bien-fondé des demandes d'indemnisation

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

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

Des audiences ont eu lieu en mai, juillet et octobre 2011. D'autres audiences du tribunal d'arbitrage de la région de Saint-Pétersbourg et de Léningrad devaient se tenir en novembre et décembre 2011.

Réunions entre les autorités russes et le Secrétariat

En novembre et décembre 2007, le Secrétariat a pris contact avec l'ambassade de la Fédération de Russie à Londres et le Ministère des transports à Moscou pour offrir aux autorités russes l'aide du Fonds de 1992 pour faire face à ce sinistre. Plusieurs réunions ont eu lieu dans les bureaux du Secrétariat du Fonds de 1992 afin d'expliquer en détail le fonctionnement du régime d'indemnisation. Le Fonds de 1992 a offert d'envoyer des experts en Fédération de Russie afin d'étudier la situation et donner des conseils aux autorités russes. Cependant, aucune réponse officielle n'a été reçue des autorités russes et, faute des lettres d'invitation et des visas nécessaires, ni les représentants du Fonds de 1992 ni ses experts n'ont pu se rendre dans la zone touchée pour suivre les opérations de nettoyage.

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

Le Secrétariat et les experts du Fonds se sont rendus à Krasnodar en février 2011 pour rencontrer les demandeurs et tenter de résoudre les problèmes en suspens concernant les demandes. Des réunions ont eu lieu avec les autorités régionales et municipales dont les demandes, relatives au nettoyage et aux mesures de sauvegarde, constituent la plus grande partie du montant réclamé. Le principal point de désaccord avec ces demandeurs résidait dans la quantité de déchets ramassés qui, de l'avis du Fonds, n'était pas techniquement raisonnable. Une réunion a également eu lieu avec un représentant du port de Kerch, en vue de discuter de la demande soumise par le port au titre des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde. À l'occasion de cette visite, des entrevues ont eu lieu avec les représentants de quelques demandeurs individuels des secteurs de la pêche et du tourisme.

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

Observations

À sa session de mars 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de ne pas autoriser l'Administrateur à commencer à effectuer des paiements au titre des pertes établies découlant du sinistre du *Volgoneft 139* et l'a chargé de poursuivre ses efforts pour essayer de résoudre les trois problèmes suivants en suspens:

- le paiement par l'assureur à concurrence de 3 millions de DTS;
- la soumission des rapports sur les hydrocarbures en retard; et
- une solution au 'déficit d'assurance'.

Paiement des indemnités par l'assureur

Lors d'une réunion en mars 2011, l'assureur a confirmé au Fonds de 1992 qu'il avait l'intention de procéder au paiement des indemnités une fois que les tribunaux russes auraient rendu un jugement final au sujet de ce sinistre.

Présentation des rapports sur les hydrocarbures

En octobre 2011, la Fédération de Russie avait soumis tous ses rapports sur les hydrocarbures en retard.

Déficit d'assurance

Plusieurs discussions ont eu lieu pour trouver des moyens de résoudre le problème du déficit d'assurance, mais elles n'ont pas abouti. Les efforts déployés pour tenter de trouver une solution acceptable par toutes les parties se poursuivent.

Conclusion

L'Administrateur est d'avis qu'il est important de s'assurer que le Fonds de 1992 verse le plus tôt possible des indemnités aux victimes du sinistre du *Volgoneft 139*. Toutefois, bien que les demandeurs aient coopéré avec le Fonds de 1992 et ses experts et que presque quatre années se soient écoulées depuis que le sinistre est survenu, il reste deux questions à résoudre, à savoir le paiement des indemnités par l'assureur et le 'déficit d'assurance'.

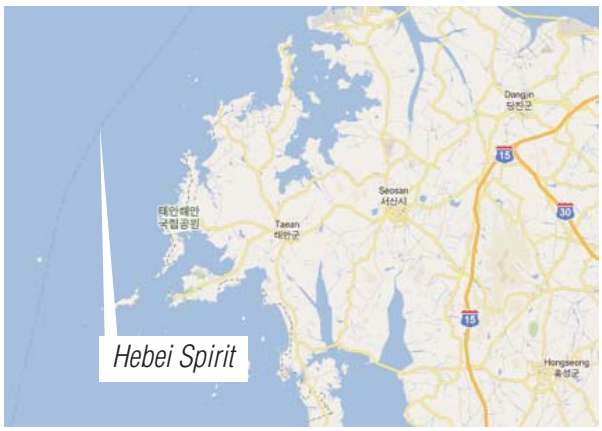
Il semblerait, d'après les discussions qui ont eu lieu avec l'assureur du propriétaire du navire, que le paiement des indemnités par l'assureur ne sera effectué que lorsque les tribunaux russes auront rendu un jugement définitif au sujet de ce sinistre.

L'Administrateur a l'intention de poursuivre les discussions avec les demandeurs et les autorités russes pour trouver une solution au déficit d'assurance et il soumettra une proposition à ce sujet à une prochaine session du Comité exécutif.

Hebei Spirit

Date du sinistre	7 décembre 2007
Lieu du sinistre	Taean, République de Corée
Cause du sinistre	Abordage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	10 900 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Les trois provinces méridionales de la côte occidentale de la République de Corée
État du pavillon du navire	République populaire de Chine
Jauge brute	146 848 tjb
Assureur P&I	China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I)/ Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	KRW 186,8 milliards (£104,2 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	KRW 321,6 milliards (£179,5 millions)
Indemnités versées	KRW 141,8 milliards (£79 millions)
Poursuites judiciaires	1. Procédure en limitation engagée par les propriétaires du *Hebei Spirit* en République de Corée. 2. Procédure en limitation engagée par SHI (exploitants du dispositif maritime) en République de Corée. 3. Action récursoire engagée par le Fonds de 1992 contre Samsung C&T et SHI (propriétaires/exploitants du dispositif maritime) en République populaire de Chine. 4. Action récursoire engagée par les parties associées au navire contre Samsung C&T et SHI en République populaire de Chine. 5. Poursuites engagées par une entreprise de nettoyage contre les propriétaires et les assureurs du *Hebei Spirit* et contre le Fonds de 1992. 6. Poursuites engagées par un certain nombre de pêcheurs et de marchands de poissons contre le Fonds de 1992 et la République de Corée. 7. Poursuites engagées par un propriétaire de navire contre les propriétaires du *Hebei Spirit* et le Fonds de 1992.
Questions spécifiques	Un certain nombre d'agences coréennes et d'autorités locales se sont déclarées prêtes à être indemnisées en dernier pour leurs demandes d'un montant total de KRW 444,8 milliards (£248 millions).

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.



Données cartographiques ©2011 SK M&C

Le sinistre

Le navire-citerne *Hebei Spirit* (146 848 tjb), immatriculé à Hong Kong, a été heurté par le ponton-grue *Samsung N°1* alors qu'il était au mouillage à environ cinq milles marins au large de Taean, sur la côte occidentale de la République de Corée. Le ponton-grue était tracté par deux remorqueurs (le *Samsung N°5* et le *Samho T3*) lorsque le câble de remorquage s'est rompu. Les conditions météorologiques étaient mauvaises et, selon les informations reçues, le ponton-grue aurait dérivé et heurté le navire-citerne, perforant trois des citernes à cargaison bâbord.

Le *Hebei Spirit* était chargé d'environ 209 000 tonnes de pétrole brut de quatre types différents. En raison des conditions météorologiques peu clémentes, les réparations des citernes perforées n'ont pu être achevées que quatre jours plus tard. Dans

l'intervalle, l'équipage du *Hebei Spirit* s'est efforcé de freiner le déversement de cargaison qui s'échappait par des perforations dans les citernes endommagées en faisant donner de la gîte au navire et en effectuant des transferts de cargaison entre les citernes. Toutefois, le navire-citerne étant chargé presque à plein, la marge de manœuvre était étroite. Au total, une quantité de 10 900 tonnes d'hydrocarbures (un mélange d'Iranian Heavy, Upper Zakum et Koweït Export) s'est déversée dans la mer par suite de la collision.

Le *Hebei Spirit* est la propriété de la Hebei Spirit Shipping Company Ltd. Il est assuré par China Shipowners Mutual Insurance Association (China P&I) et l'Assuranceföreningen Skuld (Gjensidig) (Skuld Club) et il est exploité par la société V-Ships Limited. La Samsung Corporation et sa filiale, Samsung Heavy Industries (SHI), qui appartiennent au groupe Samsung, le conglomérat industriel le plus important de la République de Corée, possèdent et/ou exploitent le ponton-grue et les deux remorqueurs.

Impact

Une bonne partie de la côte occidentale de la République de Corée a été touchée à divers degrés. Le littoral, composé de rochers, de pierres et de galets, ainsi que de longues plages de sable aménagées et des installations portuaires dans la péninsule de Taean et dans les îles voisines ont été pollués. Pendant plusieurs semaines, le littoral continental et les îles plus au sud ont également été pollués par des hydrocarbures émulsionnés et des boulettes de goudron. Environ 375 kilomètres du littoral ont été touchés au total le long de la côte occidentale de la République de Corée. Un grand nombre de navires commerciaux ont également été souillés.

La côte occidentale de la République de Corée comporte un grand nombre d'installations de mariculture, dont plusieurs milliers d'hectares de culture d'algues marines. Il s'agit également d'une zone importante d'exploitations de conchyliculture et d'alevinières à grande échelle. Cette zone est aussi exploitée par des entreprises de pêche à petite et grande échelle. Les hydrocarbures ont touché un grand nombre de ces installations de mariculture, en traversant les structures d'appui et en souillant les bouées, les cordes, les filets et les produits maricoles. Le Gouvernement coréen a financé les opérations de démantèlement des parcs ostréicoles les plus touchés dans deux des baies de la péninsule de Taean. Ces opérations ont pris fin au début du mois d'août 2008.

Les hydrocarbures ont également touché des plages aménagées ainsi que d'autres zones du parc national de Taean.

Opérations d'intervention

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

Les interventions en mer menées par les pouvoirs publics ont été terminées en deux semaines, même si de nombreux bateaux de pêche ont encore été déployés dans les semaines suivantes pour remorquer les barrages flottants absorbants et ramasser les boulettes de goudron. Certains étaient utilisés plusieurs mois durant pour transporter la main-d'œuvre et le matériel jusqu'aux îles côtières aux fins des opérations de nettoyage.

Les garde-côtes coréens ont confié les opérations de nettoyage du littoral au total à 21 entreprises de nettoyage agréées, assistées par les autorités locales et des coopératives de pêcheurs. Les opérations de nettoyage à terre ont été menées en de nombreux points de la côte occidentale de la République de Corée. Les habitants des villages locaux, les cadets de l'armée de terre et de la marine ainsi que des bénévoles de toute la République de Corée ont aussi participé aux opérations de nettoyage.

L'enlèvement du gros des hydrocarbures s'est achevé à la fin mars 2008. La plupart des opérations de nettoyage secondaire étaient terminées à la fin du mois de juin 2008. Elles faisaient appel, entre autres techniques de nettoyage, au lavage naturel par les vagues ('surfwashing'), au lavage à grande eau et au lavage avec de l'eau chaude à haute pression. Quelques opérations de nettoyage dans des zones éloignées se sont poursuivies jusqu'en octobre 2008.

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

Des volontaires locaux procèdent à des opérations de nettoyage au nord de Cheollipo, dans le comté de Taean

Applicabilité des Conventions

La République de Corée est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, mais, au moment du déversement, elle n'avait pas ratifié le Protocole portant création du Fonds complémentaire.

La jauge du *Hebei Spirit* (146 848 tjb) étant supérieure à 140 000 tjb, le montant de limitation applicable est donc le maximum disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, à savoir 89,77 millions de DTS. Le montant total disponible aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds est de 203 millions de DTS.

Niveau des paiements

À sa session de mars 2008, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a autorisé l'Administrateur à régler et payer les demandes d'indemnisation nées de ce sinistre dans la mesure où elles ne soulevaient pas de questions de principe qui n'auraient pas été tranchées auparavant par le Comité exécutif. Le Comité exécutif a également décidé que la conversion de 203 millions de DTS en won coréens se ferait sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu des décisions de la 40ème session du Comité exécutif, à savoir le 13 mars 2008, soit au taux de 1 DTS = KRW 1 584,330, ce qui donne un montant total d'indemnisation disponible de KRW 321 618 990 000.

À la même session, le Comité exécutif du Fonds de 1992, s'appuyant sur les premières estimations faites par les experts du Fonds, a noté que le montant total des pertes qu'entraînerait le sinistre du *Hebei Spirit* dépasserait probablement le montant disponible en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Compte tenu de l'incertitude quant au montant total des pertes, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a alors décidé de limiter ces paiements à 60 % du montant des dommages établis.

En juin 2008, le Comité exécutif a pris note des nouveaux renseignements selon lesquels l'étendue des dommages dépasserait probablement le montant initialement prévu en mars 2008. À cette même session, le Comité a décidé, eu égard à l'incertitude accrue concernant le montant total des demandes d'indemnisation susceptibles d'être présentées et au besoin d'assurer un traitement égal à tous les demandeurs, de ramener à ce stade le niveau des paiements du Fonds à 35 % du montant des dommages établis.

Le Comité a décidé de maintenir le niveau des paiements à 35 % du montant des dommages établis à ses sessions suivantes d'octobre 2008, ainsi que de mars, juin et octobre 2009, et de juin et octobre 2010.

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

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

En octobre 2011, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a décidé de maintenir le niveau des paiements à 35 % et que ce niveau des paiements serait examiné de nouveau à sa prochaine session.

Mesures prises par le Gouvernement coréen

Loi spéciale de soutien aux victimes du sinistre du *Hebei Spirit*

À la session de juin 2008 du Comité exécutif du Fonds de 1992, le Gouvernement coréen a informé le Fonds de 1992 que l'Assemblée nationale avait approuvé en mars 2008 une loi spéciale de soutien aux victimes du sinistre du *Hebei Spirit* et de remise en état du milieu marin. En vertu des dispositions de cette loi, le Gouvernement coréen est autorisé à effectuer aux demandeurs des versements intégraux calculés d'après l'évaluation faite par le Skuld Club et le Fonds de 1992 dans un délai de 14 jours après la date à laquelle les intéressés ont communiqué au gouvernement la preuve de cette évaluation.

Le Gouvernement coréen a aussi informé le Fonds de 1992 que, en vertu de cette loi spéciale, si le Skuld Club et le Fonds dédommageaient les demandeurs au prorata, il leur verserait lui-même le solde restant afin qu'ils perçoivent tous un montant correspondant à 100 % de l'évaluation. Cette loi spéciale est entrée en vigueur le 15 juin 2008.

Au 21 septembre 2011, le Gouvernement coréen avait versé au total KRW 34 220 millions au titre de 479 demandes relatives aux secteurs des opérations de nettoyage, du tourisme, de la pêche et de l'aquaculture, sur la base d'évaluations fournies par le Skuld Club et le Fonds de 1992, et avait soumis des demandes subrogées contre le Skuld Club et le Fonds. Le Skuld Club avait versé au gouvernement KRW 28 855 millions au titre de 434 de ces demandes.

En application de la loi spéciale, le Gouvernement coréen a mis en place un mécanisme aux termes duquel les victimes de dommages dus à la pollution recevront un prêt d'un montant arrêté à l'avance, si elles ont présenté une demande au Skuld Club et au Fonds de 1992 mais n'ont pas reçu d'offre d'indemnisation dans les six mois. Au 21 septembre 2011, le Gouvernement coréen avait octroyé 21 282 prêts d'un montant total de KRW 50 661 millions.

Décision du Gouvernement coréen d'être indemnisé en dernier

À la session de juin 2008 du Comité exécutif du Fonds de 1992, le Gouvernement coréen a informé le Comité de sa décision d'être indemnisé en dernier en ce qui concerne certains frais de nettoyage et d'autres dépenses encourues par l'administration centrale et les autorités locales.

En août 2011, le Secrétariat a procédé à une enquête sur les demandes d'indemnisation soumises par les autorités coréennes et a recensé 71 de ces demandes présentées par 34 administrations gouvernementales et autorités locales distinctes, pour un montant total d'environ KRW 444,8 milliards. Les demandes correspondaient à un certain nombre de dépenses encourues par le gouvernement et des autorités locales pour des opérations de nettoyage et des mesures de sauvegarde, des études environnementales, la remise en état, des campagnes de marketing, des exonérations fiscales et d'autres coûts liés à la lutte contre la pollution.

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

Accords de coopération entre le Gouvernement coréen, le propriétaire du navire et le Skuld Club

Premier accord de coopération

En janvier 2008, des entretiens ont eu lieu sur les questions d'indemnisation qui ont abouti au premier accord de coopération conclu entre le propriétaire du navire, le Skuld Club, le Gouvernement coréen et la société Korean Marine Pollution Response Corporation (KMPRC). Le Fonds de 1992 a été consulté au cours des négociations mais n'est pas partie à l'accord. Aux termes de cet accord, en échange du versement accéléré au grand nombre de personnes recrutées par les entreprises de nettoyage comme main d'œuvre dans les opérations d'intervention sur le littoral, le Gouvernement coréen s'est engagé à faciliter la coopération avec les experts nommés par le Club et le Fonds de 1992, et la KMPRC s'est engagée à demander la levée de la saisie du *Hebei Spirit*.

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

Second accord de coopération

En juillet 2008, un second accord de coopération a été conclu entre le propriétaire du navire, le Skuld Club et le Gouvernement coréen (Ministère du territoire, des transports et des affaires maritimes (MLTM), qui avait repris une partie des fonctions du MOMAF). Aux termes de cet accord, le Skuld Club s'est engagé à verser aux demandeurs 100 % des montants évalués, et ce, à hauteur de la limite de la responsabilité que la Convention de 1992 sur la responsabilité civile fixe au propriétaire du navire, à savoir 89,77 millions de DTS. En retour, afin que tous les demandeurs soient entièrement indemnisés, le Gouvernement coréen s'est engagé à régler intégralement toutes les demandes telles qu'évaluées par le Club et le Fonds une fois atteintes les limites prévues par la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds et à acquitter tous les montants qui pourraient être fixés par les tribunaux en application de ces mêmes Conventions au-delà de la limite prévue. Le Gouvernement coréen s'est également engagé, au cas où le tribunal de limitation exigerait le dépôt du fonds de limitation, à déposer auprès du tribunal le montant déjà versé aux demandeurs par le Skuld Club.

Demandes d'indemnisation

En octobre 2011, 28 882 demandes d'indemnisation d'un montant total de KRW 2 611 milliards avaient été enregistrées, représentant 128 343 demandeurs. Quelque 20 053 demandes avaient été évaluées pour un montant total de KRW 166,6 milliards, et 16 549 de ces demandes avaient été rejetées. Le Skuld Club avait versé à 2 639 demandeurs un montant total de KRW 142 milliards et les demandes restantes étaient en cours d'évaluation ou bien un complément d'information avait été sollicité des demandeurs.

Catégorie de demandes	Nombre de demandes soumises	Montant réclamé (en millions de KRW)	Nombre de demandes évaluées	Montant évalué (en millions de KRW)	Nombre de demandes réglées	Montant versé (en millions de KRW)	Nombre de demandes rejetées
Mesures de nettoyage et de sauvegarde	299	544 829	216	97 820	181	89 656	28
Dommages aux biens	19	2 104	14	446	8	401	2
Pêche et mariculture	10 800	1 582 825	1 125	44 695	414	29 477	5 187
Tourisme et autres préjudices économiques	17 763	478 983	2 147	23 631	2 036	22 237	11 332
Dommages à l'environnement	1	2 195	-	-	-	-	-
Total	**28 882**	**2 610 935 (£1 456,9 millions)**	**3 504**	**166 592 (£93 millions)**	**2 639**	**141 771 (£79,1 millions)**	**16 549**

Enquête sur la cause du sinistre

Enquête en République de Corée

Le tribunal de la sécurité maritime du district d'Incheon en République de Corée a ouvert une enquête sur la cause du sinistre peu de temps après l'événement.

Dans une décision rendue en septembre 2008, le tribunal d'Incheon a estimé qu'aussi bien les deux remorqueurs que le *Hebei Spirit* étaient en faute s'agissant de la collision. Le tribunal a conclu que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* étaient également en partie responsables de la collision entre le ponton-grue et le *Hebei Spirit*. Un certain nombre de défendeurs, y compris la société SHI, les capitaines des remorqueurs ainsi que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* ont fait appel de la décision auprès du tribunal central de la sûreté maritime.

Ce tribunal a rendu sa décision en décembre 2008. Cette décision est semblable à celle rendue par le tribunal d'Incheon puisque que les deux remorqueurs ont été reconnus principalement responsables et que le capitaine et l'officier de service du *Hebei Spirit* ont été également reconnus en partie responsables de la collision entre le ponton-grue et le *Hebei Spirit*.

Les propriétaires des deux remorqueurs et celui du *Hebei Spirit* ont fait appel devant la Cour suprême de la décision du tribunal central de la sûreté maritime. En octobre 2011, la Cour suprême n'avait pas encore rendu sa décision.

Enquête en Chine

L'administration de l'État du pavillon en Chine a également effectué une enquête sur la cause du sinistre. Il en est ressorti que la décision prise par l'exploitant des remorqueurs et du ponton-grue (le Marine Spread) d'entreprendre le voyage de remorquage alors que des conditions météorologiques défavorables avaient été annoncées a été le principal facteur qui a contribué à l'accident. De plus, en raison du retard pris par le Marine Spread pour informer le Centre d'information sur le trafic maritime et les autres navires se trouvant à proximité, le *Hebei Spirit* n'a pas eu assez de temps pour prendre toutes les mesures nécessaires afin d'éviter la collision. Il est également ressorti de l'enquête que les mesures prises par le capitaine et l'équipage du *Hebei Spirit* à la suite de la collision avaient été parfaitement conformes aux dispositions prévues dans le plan d'urgence de bord du navire contre la pollution par les hydrocarbures.

Poursuites judiciaires

Poursuites pénales

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

En juin 2008, le tribunal de Seosan a rendu son jugement, selon lequel: i) le capitaine de l'un des remorqueurs était condamné à trois ans de prison et à une amende de KRW 2 millions; ii) le capitaine de l'autre remorqueur était condamné à un an de prison; iii) les propriétaires des deux remorqueurs (SHI) étaient condamnés à une amende de KRW 30 millions; iv) le capitaine du ponton-grue était déclaré non coupable et v) le capitaine et le second du *Hebei Spirit* étaient également déclarés non coupables.

Le procureur et les propriétaires des remorqueurs ont fait appel du jugement.

En décembre 2008, la cour d'appel pénale (tribunal de Daejeon) a rendu son jugement. Par ce jugement, elle a réduit la condamnation prononcée contre les capitaines des deux remorqueurs et annulé les jugements déclarant non coupables le capitaine du ponton-grue ainsi que le capitaine et le second du *Hebei Spirit*. Le propriétaire du *Hebei Spirit* s'est également vu infliger une amende de KRW 30 millions et le capitaine et le second du *Hebei Spirit* ont été arrêtés. Les parties intéressées ont fait appel devant la Cour suprême.

En avril 2009, la Cour suprême de la République de Corée a annulé la décision de la cour d'appel d'incarcérer les membres de l'équipage du *Hebei Spirit* et ceux-ci ont été autorisés à quitter la République de Corée. Elle a toutefois maintenu la décision d'incarcérer les capitaines de l'un des remorqueurs et du ponton-grue et a confirmé les amendes imposées par la cour d'appel.

En juin 2009, le capitaine et le second du *Hebei Spirit* ont été libérés et ont quitté la République de Corée.

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

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

En février 2009, le tribunal de limitation a rendu une ordonnance permettant d'engager la procédure en limitation. Selon cette ordonnance de limitation, les personnes ayant des demandes d'indemnisation à formuler à l'encontre du propriétaire du *Hebei Spirit* devaient les enregistrer au plus tard le 8 mai 2009, faute de quoi ces demandeurs perdaient leurs droits à l'égard du fonds de limitation.

Également en février 2009, plusieurs demandeurs ont interjeté appel devant la cour d'appel de Daejeon de la décision du tribunal de limitation d'engager la procédure en limitation. En juillet 2009, l'appel a été rejeté. Plusieurs demandeurs ont fait appel auprès de la Cour suprême.

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

Cent vingt-sept mille quatre cent cinquante-neuf demandes d'indemnisation s'élevant à un montant total de KRW 4 091 milliards ont été soumises au tribunal de limitation. En 2009, ce dernier a indiqué qu'il n'accepterait plus d'autres demandes d'indemnisation. Les demandeurs auraient toutefois toujours le temps de modifier le montant de leur demande d'indemnisation tant que le tribunal de limitation n'aurait pas terminé l'évaluation des demandes.

En février 2011, le tribunal de limitation a nommé un expert judiciaire chargé d'examiner les pièces justificatives produites par les deux parties, afin de pouvoir rendre une décision d'ici à la fin de 2011. Le tribunal a indiqué son intention de tenir la prochaine audience en août 2012. L'expert judicaire n'a pas encore commencé à examiner les pièces justificatives.

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

En décembre 2008, SHI, l'affréteur coque-nue du Marine Spread a déposé une requête demandant au tribunal du district central de Séoul d'ordonner que lui soit accordé le droit de limiter sa responsabilité à un montant de 2,2 millions de DTS.

En mars 2009, le tribunal de limitation a ordonné l'engagement de la procédure en limitation et a fixé le montant de limitation de SHI, y compris les intérêts judiciaires, à KRW 5 600 millions. SHI a déposé ce montant auprès du tribunal. Le tribunal de limitation a également décidé que les demandes déposées à l'encontre du fonds de limitation devraient être enregistrées auprès du tribunal avant le 19 juin 2009.

En juin 2009, un certain nombre de demandeurs ont fait appel devant la cour d'appel de Séoul de la décision du tribunal de limitation d'accorder à l'affréteur coque-nue le droit de limiter sa responsabilité. Le 20 janvier 2010, l'appel a été rejeté par la cour d'appel, qui a confirmé la décision du tribunal de limitation. Les demandeurs ont interjeté appel devant la Cour suprême et, en octobre 2011, l'appel était toujours en instance.

Poursuites civiles engagées par une entreprise de nettoyage contre la République de Corée

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

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

En juillet 2010, après deux audiences préliminaires, la cour d'appel a ordonné une séance de médiation pour étudier la possibilité d'un règlement à l'amiable entre les parties. Le Fonds de 1992 est intervenu dans ce procès en qualité de partie intéressée et a participé à la médiation. Lors de l'audience de médiation, le médiateur de la cour d'appel a invité le plaignant à soumettre la demande d'indemnisation pour les coûts de nettoyage au Club et au Fonds de 1992, pour évaluation, ce dont le plaignant s'est acquitté en septembre 2010. Le Club et le Fonds de 1992 ont évalué la demande à KRW 344 177 512 et proposé un règlement au demandeur en avril 2011.

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

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

Poursuites civiles engagées par une entreprise de nettoyage contre le Club et le Fonds de 1992

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

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

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

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

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

Poursuites civiles engagées par un groupe de pêcheurs et par des vendeurs de produits de la mer

En décembre 2010, un groupe d'une cinquantaine de résidents de deux villages de la zone touchée par le sinistre du *Hebei Spirit* a engagé une action en justice contre le Fonds de 1992 et la République de Corée. Les 50 demandeurs, tous engagés dans des activités de pêche ou dans la vente de produits de la mer, ont réclamé des indemnités pour un montant total de KRW 150 millions. Pour l'instant, on ne sait pas clairement sur quelle base cette demande a été présentée.

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

Poursuites civiles engagées par le propriétaire d'un navire

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

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

Poursuites civiles engagées par le propriétaire d'un élevage d'ormeaux

En mars 2011, l'ancien propriétaire d'un élevage d'ormeaux a engagé des poursuites en justice contre le Fonds de 1992. Dans sa demande, le plaignant avançait qu'il avait vendu son élevage en août 2007 et que l'acquéreur avait convenu de payer le prix d'achat avec les recettes de la vente de la première récolte d'ormeaux, ce qu'il n'a pas fait en raison du sinistre du *Hebei Spirit*. L'acquéreur a demandé à être indemnisé pour la récolte perdue par le Club et le Fonds de 1992. En vue de récupérer le montant en souffrance sur la vente de l'élevage, l'ancien propriétaire a obtenu une ordonnance du tribunal, en 2010, visant le transfert à son profit de l'indemnisation obtenue par l'acquéreur. L'ancien propriétaire a demandé au tribunal d'ordonner au Fonds de 1992 de verser la somme de KRW 121 millions augmentée des intérêts.

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

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

Action récursoire contre les sociétés Samsung C&T Corporation (Samsung C&T) et SHI

En janvier 2009, le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit* ont intenté contre les sociétés Samsung C&T et SHI, le propriétaire et l'exploitant/affréteur coque-nue du Marine Spread, une action

Installations ostréicoles dans la province de Chungnam

récursoire devant le tribunal de Ningbo (République populaire de Chine), associée à titre de caution à une saisie des actions de la société SHI dans les chantiers navals de Chine.

En janvier 2009, l'Administrateur a décidé qu'en vue de protéger ses intérêts, le Fonds de 1992 devrait aussi intenter sa propre action récursoire contre Samsung C&T et SHI devant le tribunal de Ningbo (République populaire de Chine), associée à titre de caution à une saisie des actions de la société SHI dans les chantiers navals de Chine.

En janvier 2009, le tribunal maritime de Ningbo a accueilli les deux actions récursoires engagées par le propriétaire/Skuld Club et le Fonds de 1992. Le montant total demandé au titre des actions séparées est de RM 1 367 millions ou US$200 millions. Le tribunal a également accepté les deux demandes de saisie des parts détenues par SHI dans les chantiers navals et a prononcé des ordonnances en conséquence.

En ce qui concerne la saisie des parts de la société SHI, le Fonds de 1992 a fait le nécessaire pour déposer la contre-caution requise, qui correspond à 10 % du montant réclamé par une lettre d'engagement du Skuld Club.

À sa session de mars 2009, le Comité exécutif du Fonds de 1992 a approuvé la décision prise par l'Administrateur en janvier 2009 d'engager une action récursoire contre Samsung C&T et la société SHI devant le tribunal maritime de Ningbo, en Chine, en même temps que le propriétaire et l'assureur du *Hebei Spirit*. Le Comité a également décidé que le Fonds devrait poursuivre cette action récursoire.

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

En septembre 2009, Samsung C&T et SHI ont été mises en demeure, mais ces sociétés ont toutes les deux soumis des requêtes contestant la compétence du tribunal de Ningbo et, dans le cas de SHI, s'opposant à la saisie. Des mémoires en réponse aux requêtes ont été soumis au nom du Fonds de 1992.

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

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

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

En juillet 2011, la Cour suprême a tenu une audience de conciliation avec les parties, dans le but de rechercher un éventuel règlement du litige. Le Fonds de 1992 a participé à cette audience. En octobre 2011, il attendait la décision de la Cour quant à la tenue d'une nouvelle audience de conciliation.

Sinistre survenu en Argentine

Date du sinistre	25 et 26 décembre 2007
Lieu du sinistre	Province de Chubut, Argentine
Cause du sinistre	Le déversement est probablement dû à une défaillance technique pendant le déballastage
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	Entre 50 et 200 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Caleta Córdova, Province de Chubut, Argentine
État du pavillon du navire	Argentine
Jauge brute	35 995 tjb
Assureur P&I	West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	24 millions de DTS (£23,8 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£201 millions)
Indemnités versées	AR$2,8 millions (£410 000) et US$70 949 (£45 000) (versés par le West of England Club)
Questions spécifiques	Le tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia a rendu une décision préliminaire selon laquelle le déversement provenait du *Presidente Arturo Umberto Illia (Presidente Illia)*. Le propriétaire du *Presidente Illia* et son assureur rejettent toute responsabilité pour le déversement et le propriétaire a demandé au tribunal d'appeler le Fonds de 1992 à intervenir dans la procédure. S'ils obtiennent gain de cause dans leur appel de la décision du tribunal, mais qu'il est néanmoins établi que le déversement provient d'un 'navire' selon la définition qui en est donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 devra verser d'emblée des indemnités.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

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

Le sinistre

Ayant été informé de la présence d'hydrocarbures en mer le 26 décembre 2007, les autorités argentines ont fait survoler la zone côtière au large de Caleta Córdova, dans la province de Chubut (Argentine) et ont observé la présence d'une nappe d'une étendue de quelque 14 km^2 qui, selon les estimations, contenait de 50 à 200 tonnes de pétrole brut. Le même jour, une quantité considérable d'hydrocarbures s'est échouée sur le littoral de Caleta Córdova. Selon les informations reçues, 5,7 kilomètres de côte au total ont été touchés.

Opérations d'intervention

Des entreprises locales ont effectué, du 27 décembre 2007 au 22 février 2008, des opérations de nettoyage du littoral, sous la surveillance du gouvernement local.

Les opérations de nettoyage se sont concentrées sur la partie du littoral la plus fortement touchée (1,5 kilomètre) et ont notamment consisté à retirer une partie du substrat de la plage. Des environnementalistes locaux ont déconseillé cette mesure et des méthodes de nettoyage moins invasives ont été ultérieurement mises en œuvre.

Les opérations de nettoyage ont permis de recueillir quelque 160 m^3 d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures et 900 m^3 de débris mazoutés.

Impact

La pollution aurait tué quelque 400 oiseaux. Des associations de protection des animaux et de l'environnement, ainsi que quelque 250 bénévoles, ont entrepris des opérations de sauvetage et de réhabilitation des oiseaux. Un centre de réhabilitation des oiseaux a été installé dans une exploitation avicole désaffectée.

Les activités de pêche locales ont été perturbées bien que l'opérateur de la bouée de chargement ait assuré le transport de pêcheurs pratiquant la pêche de subsistance vers d'autres points du littoral pour qu'ils puissent poursuivre leurs activités. Néanmoins, le secteur de la pêche a subi des préjudices économiques.

La région touchée par le déversement est une destination de loisirs et on s'attend donc également à des pertes dans le secteur du tourisme.

Applicabilité des Conventions

L'Argentine est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de la responsabilité du propriétaire du *Presidente Illia* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est estimée à 24 067 845 DTS.

Le *Presidente Illia* avait souscrit à une assurance-responsabilité pour les risques de pollution auprès de la West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg) (West of England Club).

Demandes d'indemnisation

Traitement des demandes d'indemnisation

Les représentants du propriétaire du navire, du West of England Club et du Fonds de 1992 se sont rencontrés à Buenos Aires avec leurs avocats et experts en avril 2009. Il a été convenu que trois experts assureraient conjointement le traitement des demandes d'indemnisation et que l'un d'eux ferait par ailleurs office d'interface pour coordonner ce processus. Entre mai 2009 et mars 2010, des réunions se sont tenues à Caleta Córdova entre l'expert du Club et du Fonds dans son rôle d'interface et les demandeurs en vue de rassembler des informations supplémentaires. Une autre réunion a eu lieu en août 2010 pour coordonner le processus d'évaluation des demandes d'indemnisation.

Des réunions ont eu lieu à Buenos Aires en avril 2011 entre les représentants du Fonds de 1992, les avocats du Fonds et les experts afin de décider comment il conviendrait de traiter l'évaluation des demandes en suspens.

Demandes d'indemnisation

Aperçu général des demandes

En octobre 2011, 257[<10>] demandes d'indemnisation, pour un montant total de AR$49,9 millions et US$126 617, avaient été déposées par 320 particuliers. Cent vingt-huit demandes avaient été évaluées pour un montant total de AR$3,5 millions et US$115 949. Des versements pour un montant total de AR$2,8 millions et US$70 949 avaient été effectués par le Club. Sur les 128 demandes évaluées, 31 ont été rejetées. Les demandes restantes étaient en cours d'évaluation.

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

Demandes d'indemnisation au titre d'opérations de nettoyage

En octobre 2011, huit demandes au titre d'opérations de nettoyage et de mesures de sauvegarde avaient été reçues, dont deux émanant d'organisations de protection des animaux, une de l'exploitant de la bouée de chargement et deux d'autorités locales. Les demandes déposées par les organisations de protection des animaux, pour un montant de AR$101 210 et de US$81 615, liées au coût du traitement de la faune et de la flore touchées par la pollution, ont fait l'objet d'un accord de règlement à hauteur de AR$58 988 et de US$70 949 respectivement. La demande présentée par l'exploitant de la bouée de chargement, d'un montant de US$45 000, au titre des frais induits par le nettoyage du littoral, a été évaluée au même montant que celui demandé. L'évaluation des demandes émanant des autorités locales était sur le point d'être terminée.

Catégorie de demandes	Nombre de demandes soumises	Montant réclamé (AR$)	Montant réclamé (US$)	Nombre de demandes approuvées	Montant approuvé (AR$)	Montant approuvé (US$)	Nombre de demandes payées par le Club	Montant versé (AR$)	Montant versé (US$)
Tourisme	11	1 644 366	0	3	12 000	0	2	12 000	0
Opérations de nettoyage et mesures de sauvegarde	8	2 532 801	126 617	3	58 988	115 949	2	58 988	70 949
Pêche	238	45 704 815	0	122	3 404 296	0	74	2 752 446	0
Total	**257**	**49 881 982 (£7 300 000)**	**126 617 (£78 500)**	**128**	**3 475 284 (£509 000)**	**115 949 (£72 000)**	**78**	**2 823 434 (£410 000)**	**70 949 (£44 000)**

[<10>] La majorité des demandes ont été initialement présentées par des particuliers. Des enquêtes ont révélé que nombre de ces demandeurs travaillaient collectivement et leurs demandes ont donc été regroupées au besoin.

Demandes concernant le secteur de la pêche/aquaculture

Les demandeurs du secteur de la pêche sont essentiellement des particuliers, notamment des pêcheurs pratiquant la pêche artisanale à pied ou à partir d'un bateau, des personnes assurant la transformation et la vente du poisson, ainsi que d'autres qui achètent et revendent le poisson. Nombre de demandeurs exercent plus d'une de ces activités et travaillent collectivement. Trois demandes émanent des propriétaires d'usines de transformation du poisson et d'autres ont été soumises par les travailleurs qu'ils emploient. Sur les 238 demandes d'indemnisation relevant du secteur de la pêche, 122 avaient été évaluées, en octobre 2011, pour un montant total de AR$3,4 millions mais 30 avaient été rejetées, les demandeurs n'ayant pas apporté la preuve qu'ils avaient subi des pertes en rapport avec la pollution. Les demandes restantes étaient en cours d'évaluation. Des versements pour un montant total de AR$2,8 millions avaient été effectués au titre de 74 demandes.

Demandes relatives au tourisme et autres préjudices économiques

Les demandes provenant du secteur du tourisme émanent d'employés d'une épicerie, d'hôtels, d'un restaurant et d'un voyagiste organisant notamment des excursions de pêche. En octobre 2011, sur les 11 demandes du secteur du tourisme, deux avaient été provisoirement évaluées et réglées pour un montant de AR$12 000 et une avait été rejetée. Les demandes restantes étaient en cours d'évaluation.

Questions juridiques

Enquêtes sur la cause du sinistre

Peu après le déversement, les autorités maritimes argentines (Prefectura Naval) ont engagé une enquête sur le sinistre. Les autorités maritimes ont inspecté le *Presidente Illia* à la fois à Caleta Córdova et dans le port de déchargement à Campana. Ces inspections ont permis de constater que le système de ballastage était défaillant et qu'il y avait des résidus de pétrole brut dans trois citernes de ballast.

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

Poursuites pénales

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

Le tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia a entamé une enquête sur la cause du sinistre. Par ordre du tribunal, le *Presidente Illia* a été immobilisé à Campana en janvier 2008. Une inspection du navire a mis en évidence une fuite dans le tuyautage de ballast qui passe par la citerne centrale Nº 1. Lors d'une deuxième inspection, des résidus de pétrole brut ont été décelés dans trois citernes de ballast. Le tribunal a plus particulièrement enquêté sur le rôle du représentant du propriétaire (superintendente), du capitaine et de plusieurs autres officiers du *Presidente Illia*, sur l'exploitant de la bouée de chargement et sur l'inspecteur de la cargaison.

Dans une décision préliminaire rendue en mars 2008, le tribunal fédéral a désigné le représentant du propriétaire (superintendente), le capitaine et plusieurs autres officiers du *Presidente Illia* comme étant des parties responsables du sinistre.

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

Le tribunal a déclaré que ses conclusions étaient étayées par les analyses chimiques qui montrent que des restes d'hydrocarbures ont été trouvés dans les tuyaux de ballast ainsi que dans la pompe du ballast séparé du *Presidente Illia*, que ces restes correspondaient au type de pétrole chargé à la bouée de chargement et qu'ils étaient également très semblables aux échantillons prélevés sur le rivage à Caleta Córdova. Lorsque les autorités ont procédé à l'inspection et ont prélevé des échantillons à l'arrivée du navire dans le port de déchargement, elles ont constaté que des hydrocarbures s'égouttaient du tuyau de vidange du ballast. De plus, les informations figurant dans les rapports pertinents présentés par l'inspecteur de la cargaison semblent indiquer que la quantité d'hydrocarbures réceptionnée au port de déchargement était sensiblement inférieure à la quantité transférée à bord du navire dans le port de chargement.

Les accusés ont interjeté appel. Le propriétaire et l'assureur maintiennent qu'il était peu probable que le *Presidente Illia* ait été à l'origine des dommages. Selon eux, tout déversement qu'aurait causé le *Presidente Illia* aurait été infime et n'aurait vraisemblablement pas pu atteindre la côte, et par conséquent les hydrocarbures qui ont souillé la côte provenaient probablement d'une autre source. Ils

Opérations de nettoyage du littoral près de Caleta Córdova

affirment également que les déversements d'hydrocarbures anonymes sont fréquents à Caleta Córdova, et ils mettent en doute la validité de l'analyse effectuée par le laboratoire désigné par le tribunal.

Poursuites civiles

Peu après le déversement, la province de Chubut a déposé une demande de garantie auprès du tribunal fédéral de Comodoro Rivadavia à hauteur de US$50 millions. Le tribunal a rejeté cette demande pour motifs de procédure.

La province de Chubut a aussi déposé une demande d'indemnisation devant le tribunal de Comodoro Rivadavia au titre des dommages provoqués par le sinistre, notamment ceux qui ont été causés à l'environnement. Cette demande n'a pas été chiffrée. Le propriétaire du navire a présenté des moyens de défense par lesquels il nie toute responsabilité dans le déversement et demande au tribunal d'appeler le Fonds de 1992 à intervenir dans la procédure.

En octobre 2008, le capitaine a présenté une argumentation en qualité de codéfendeur concernant la demande d'indemnisation déposée par la province de Chubut; il a également demandé que le tribunal convoque le Fonds de 1992. Les requérants étant d'accord, le tribunal a décidé d'appeler le Fonds de 1992 à intervenir dans la procédure et de suspendre l'action en attendant que soit notifié le Fonds de 1992. Le Fonds a été officiellement notifié le 19 octobre 2009.

Sur la base des enquêtes menées par ses experts, le Fonds de 1992 a présenté une argumentation faisant valoir que l'origine la plus probable du déversement était le *Presidente Illia*. Cependant, le Fonds de 1992 envisage également la possibilité, dans son argumentation, que l'origine du déversement ait pu être un autre navire, le *San Julian*, qui se trouvait près de la zone en question au moment du sinistre.

Pour obtenir un accès rapide au dossier de la poursuite pénale en vue de la préparation de la défense, le Fonds de 1992 a demandé au tribunal à avoir accès au dossier et à entrer en possession d'un jeu complet de pièces, ce qui lui a d'abord été refusé. Cela lui a toutefois été ensuite accordé et il a pu obtenir un jeu complet de documents.

Plusieurs demandeurs (quelque 18 demandes individuelles, dont certaines émanant d'organismes publics, et quelque 20 demandes groupées) ont entamé des actions en justice contre le propriétaire du navire et le West of England Club auprès des tribunaux de Comodoro Rivadavia et de Buenos Aires. Le Fonds de 1992 est également partie à certaines d'entre elles en tant que défendeur. Le tribunal ne permettant pas au public de consulter ses recueils de procédures, le nombre exact de demandeurs reste inconnu.

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

Une action a également été intentée à l'encontre du Fonds de 1992 à Buenos Aires par le propriétaire du *Presidente Illia* et le West of England Club afin de protéger leurs droits à indemnisation contre le Fonds au cas où il serait finalement établi que l'origine du déversement n'était pas le *Presidente Illia* mais un autre navire-citerne.

Forclusion

En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, les droits à indemnisation par le propriétaire du navire et son assureur s'éteignent (sont prescrits) à défaut d'action en justice intentée dans les trois ans à compter de la date à laquelle le dommage est survenu (article VIII de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile). En ce qui concerne la Convention de 1992 portant création du Fonds, les droits à indemnisation par le Fonds de 1992 s'éteignent à moins que le demandeur n'intente une action en justice contre le Fonds dans ce délai de trois ans ou ne notifie au Fonds, dans ce même délai, une action intentée contre le propriétaire du navire ou son assureur (article 6 de la Convention de 1992 portant création du Fonds). Les deux conventions prévoient aussi 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 l'événement.

En novembre 2010, des lettres concernant le délai de prescription ont été envoyées à chacun des demandeurs qui avait présenté des demandes hors les tribunaux et avec lesquels aucun accord de règlement n'avait alors été trouvé. En ce qui concerne ce sinistre, il peut y avoir une certaine incertitude quant au jour où le délai de prescription de trois ans commence à courir pour chaque demandeur (c'est-à-dire le jour où la perte a été subie). Au vu de cette incertitude, les demandeurs se sont vu proposer, dans les lettres qui leur ont été adressées, de partir du principe que le délai de prescription commence à courir le jour du sinistre (à savoir le 26 décembre 2007). Il leur a aussi été clairement signifié que, même s'ils avaient déjà engagé des poursuites, cela n'empêcherait pas la tenue de nouveaux pourparlers au sujet de leurs demandes afin de parvenir à un règlement à l'amiable.

Observations

La limite de responsabilité du propriétaire du *Presidente Illia* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est évaluée à 24 millions de DTS et bien que le montant recevable des dommages causés par le sinistre reste incertain, il est probable d'après les premières estimations que le montant total des dommages restera dans la limite de responsabilité du propriétaire, auquel cas le Fonds de 1992 ne serait pas appelé à verser d'indemnités.

Le propriétaire et son assureur maintiennent cependant que le *Presidente Illia* n'est pas à l'origine du déversement qui a pollué la côte et ils ont fait appel de la décision du tribunal. S'ils obtiennent gain de cause mais qu'il est néanmoins établi que le déversement provient d'un 'navire' au sens que donnent à ce terme la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds, le Fonds de 1992 devra d'emblée verser des indemnités.

King Darwin

Date du sinistre	27 septembre 2008
Lieu du sinistre	Nouveau-Brunswick, Canada
Cause du sinistre	Déversement d'hydrocarbures lors d'un déchargement dans une installation portuaire
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	64 tonnes de fuel-oil de soute C
Zone touchée	Port de Dalhousie, Nouveau-Brunswick, Canada
État du pavillon du navire	Îles Marshall
Jauge brute	42 010 tjb
Assureur P&I	Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	27,9 millions de DTS (£27,6 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£201 millions)
Indemnités versées	Deux demandes d'indemnisation ont été réglées à hauteur du montant demandé, soit au total US$1 332 488 (£826 000), versés par la Steamship Mutual.
Poursuites judiciaires	En septembre 2009, une entreprise de dragage a intenté une action devant le tribunal fédéral de Halifax, dans la province de Nouvelle-Écosse, contre le propriétaire du *King Darwin*, la Steamship Mutual, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) du Canada et le Fonds de 1992. Les poursuites engagées contre la CIDPHN ont par la suite été retirées.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

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

Le sinistre

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

Operations d'intervention

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

La dernière zone à nettoyer était la section du quai la plus proche du poste de mouillage du *King Darwin*, qui avait aussi été contaminée à la suite du déversement. Les autorités canadiennes ont estimé que le seul degré acceptable de nettoyage de la zone consistait à faire disparaître toute trace d'irisation sur le quai afin de protéger les oiseaux migrateurs qui venaient dans cette région au printemps. L'entreprise privée engagée par le propriétaire du *King Darwin* a procédé au nettoyage nécessaire de la jetée pour la mettre aux normes décidées par les autorités avant la saison hivernale. La surveillance de la zone pendant les mois qui ont

suivi a été maintenue au cas où des nappes d'hydrocarbures apparaîtraient après la saison hivernale. Les autorités locales ont déclaré que les opérations de nettoyage étaient terminées en septembre 2009.

Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, le Canada était partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. La limite de responsabilité du propriétaire du *King Darwin* en vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile est estimée à 27 863 310 DTS.

Le *King Darwin* avait une assurance-responsabilité contre les risques de pollution auprès de la Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited (Steamship Mutual).

Demandes d'indemnisation

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

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

Une entreprise de dragage qui travaillait dans le port de Dalhousie au moment du sinistre a présenté une demande d'indemnisation pour pertes subies, en faisant valoir qu'elle avait dû interrompre son activité pendant la durée des opérations de nettoyage des docks. Or, sur la base de la documentation présentée, il est apparu que le travail qui faisait l'objet du contrat avait été mené à bien dans les délais prévus, que l'entreprise n'avait pas encouru de pénalités en vertu des modalités du contrat et qu'aucune autre perte n'avait été établie. La Steamship Mutual a demandé des informations complémentaires qui ne lui ont pas été communiquées.

Aucune autre demande d'indemnisation n'est attendue.

Questions juridiques

Le *King Darwin* a été saisi en septembre 2009 en rapport avec la demande d'indemnisation présentée par l'entreprise de dragage. La mainlevée de la saisie du navire a été accordée après le dépôt d'une garantie bancaire par le propriétaire du navire.

En septembre 2009, l'entreprise de dragage a également engagé une action auprès du tribunal fédéral de Halifax, dans la province de Nouvelle-Écosse, contre le propriétaire du *King Darwin*, la Steamship Mutual, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) du Canada et le Fonds de 1992, en vue d'obtenir une indemnisation au titre des dommages aux biens provoqués par la salissure du matériel par les hydrocarbures déversés et des pertes subies en conséquence, pour un total de Can$143 417. Depuis lors, le plaignant a retiré son action en justice contre la CIDPHN.

Le tribunal fédéral de Halifax n'a pas encore fixé la date de l'audience.

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

JS Amazing

Date du sinistre	6 juin 2009
Lieu du sinistre	Ijala, fleuve de Warri, État du Delta, Nigéria
Cause du sinistre	Inconnue, même s'il est prétendu que le navire-citerne a chaviré parce qu'il a heurté un objet dans l'eau
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue
Zone touchée	Fleuve de Warri, État du Delta, Nigéria
État du pavillon du navire	Nigéria
Jauge brute	3 384 tjb
Assureur P&I	Inconnu
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	4,51 millions de DTS (£4,46 millions)
Applicabilité des accords STOPIA/TOPIA	Non applicables
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	203 millions de DTS (£201 millions)
Indemnités versées	Aucune
Poursuites judiciaires	Aucune

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, Google

Le sinistre

En mai 2011, le Fonds de 1992 a appris qu'un déversement s'était produit en juin 2009, le navire-citerne *JS Amazing* ayant déversé une quantité inconnue de fuel-oil à point d'écoulement bas dans le fleuve de Warri, État du Delta (Nigéria).

Le Fonds de 1992 a également appris qu'en mai 2009, environ deux semaines avant le déversement du *JS Amazing*, un rejet d'hydrocarbures s'était produit dans la même zone à partir d'un oléoduc de la société Nigerian National Petroleum Corporation (NNPC)/Pipelines and Product Marketing Company (PPMC) qui avait été vandalisé.

Les deux sinistres n'ont pas été largement signalés hors du Nigéria et les enquêtes préliminaires menées par le Fonds de 1992 n'ont pas permis d'obtenir grand nombre d'informations concernant le déversement du *JS Amazing* ou l'identité du propriétaire du navire. Aucune trace d'une couverture de l'International Group P&I Club n'a été trouvée pour ce navire.

Opérations d'intervention

Le Fonds de 1992 a chargé des avocats nigérians de procéder à des enquêtes préliminaires qui ont montré qu'au mois de juin 2009 la NOSDRA, Nigerian Oil Spill Detection and Response Agency (un organisme du Gouvernement fédéral du Nigéria), avait procédé à une visite d'investigation conjointe avec la PPMC (filiale de la société NNPC chargée de l'installation et de l'entretien des oléoducs pour la NNPC) afin d'évaluer les conséquences du déversement du *JS Amazing* sur l'environnement et les communautés affectées.

Suite à la visite d'investigation conjointe, la NOSDRA a demandé à la société PPMC de prendre des mesures immédiates afin de nettoyer les zones touchées. La NOSDRA pensait à l'époque que le poste de chargement où le sinistre s'était produit appartenait à la NNPC. Ce fait a ensuite été infirmé par la PPMC.

La NOSDRA a déclaré que la PPMC n'avait pas pris les mesures nécessaires demandées pour le nettoyage des zones touchées et lui a par conséquent infligé une amende s'élevant à NGN 1 million (US$6 420). La PPMC ayant omis de payer cette amende, la NOSDRA a engagé des poursuites judiciaires devant la Haute Cour fédérale du Nigéria pour refus de la part de la PPMC de s'acquitter de l'amende et de nettoyer les zones touchées.

Dans sa défense, la PPMC a invoqué avoir fait le nécessaire pour contacter les autorités, qui à leur tour ont contacté la Clean Nigeria Association (consortium de compagnies pétrolières) afin de mobiliser du matériel sur le site du rejet, de confiner et de récupérer les hydrocarbures déversés. La PPMC a argumenté que ces actions avaient permis de confiner efficacement le déversement dans la zone entourant un embarcadère privé d'Ijala, à Warri (État du Delta).

La PPMC a également affirmé que le sinistre du *JS Amazing* n'avait eu de conséquence sur aucun site ayant nécessité des opérations de nettoyage ou de dépollution, mais que la zone avait été auparavant fortement contaminée en mai 2009, lorsque l'oléoduc de la NNPC/PPMC transportant du pétrole brut avait été vandalisé, ce qui avait entraîné des rejets dans le fleuve.

Impact

En octobre 2011, le Fonds de 1992 n'avait eu connaissance d'aucune information concernant l'impact du déversement du *JS Amazing* sur les communautés locales.

Applicabilité des Conventions

Le Nigéria est partie à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds. En vertu de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, la limite de responsabilité du propriétaire du *JS Amazing* est estimée à 4,51 millions de DTS (£4,5 millions).

Demandes d'indemnisation

Deux experts représentant des demandeurs affectés par le sinistre qui ont souhaité recevoir une indemnisation suite aux préjudices subis ont contacté le Fonds de 1992. En octobre 2011, aucune demande d'indemnisation n'avait encore été présentée.

Questions juridiques

Enquête sur le sinistre – prise de contact avec le propriétaire du navire

Les avocats nigérians du Fonds de 1992 ont pris contact avec le propriétaire du navire, Equitorial Energy Ltd, qui a reconnu qu'un déversement a eu lieu à Ijala en juin 2009. Le propriétaire du navire a cependant déclaré avoir résolu le problème mais a refusé de divulguer toute information concernant les mesures exactes prises ou l'identité des assureurs.

Poursuites civiles

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

En octobre 2011, aucun demandeur n'avait engagé de poursuites judiciaires contre le propriétaire du navire, la NNPC/PPMC ou le Fonds de 1992.

Observations

Très peu d'informations sont disponibles concernant le sinistre. On ne sait notamment pas si le propriétaire du navire disposait, au moment du sinistre, d'une assurance-responsabilité contre les risques de pollution, comme l'exige l'article VII.1 de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ni si des indemnités ont été versées par le propriétaire du navire ou son assureur.

Le Fonds de 1992 continuera à suivre la situation, bien qu'il semble improbable qu'il soit appelé à verser des indemnités.

Vue d'une des nombreuses installations pétrolières du Delta du Niger

Fonds de 1992: Résumé des sinistres

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile
Sinistre survenu en Allemagne	20.06.1996	Côte de la mer du Nord, Allemagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue
Nakhodka	02.01.1997	Îles d'Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS
Osung N°3	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS
Sinistre survenu au Royaume-Uni	28.09.1997	Essex, Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue
Santa Anna	01.01.1998	Devon, Royaume-Uni	Panama	17 134	10 196 280 DTS
Milad 1	05.03.1998	Bahreïn	Belize	801	Inconnue
Mary Anne	22.07.1999	Philippines	Philippines	465	3 millions de DTS
Dolly	05.11.1999	Martinique	République dominicaine	289	3 millions de DTS
Erika	12.12.1999	Bretagne, France	Malte	19 666	€12 843 484
Al Jaziah 1	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681	3 millions de DTS
Slops	15.06.2000	Pirée, Grèce	Grèce	10 815	8,2 millions de DTS

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31.10.2011	Notes
Inconnue	Inconnu	€1 284 905	Suite à un règlement à l'amiable, le propriétaire du navire/l'assureur a versé 20 % et le Fonds de 1992 a versé 80 % du montant final évalué.
Rupture	6 200	¥26 089 893 000	Un accord de règlement global a été conclu entre le propriétaire du navire/l'assureur et les FIPOL en vertu duquel l'assureur a versé ¥10 956 930 000 et les FIPOL ont versé ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 étaient à la charge du Fonds de 1992 et ¥7 708 778 000 à la charge du Fonds de 1971.
Échouement	Inconnu	Néant	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
Inconnue	Inconnu	Néant	Il ne sera pas donné suite à cette demande.
Échouement	280	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la demande.
Avarie de coque	Inconnu	BD 21 168	Le Fonds de 1992 n'a pas engagé d'action récursoire contre le propriétaire du navire.
Naufrage	Inconnu	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la demande.
Naufrage	Inconnu	€1 457 753	Le Fonds de 1992 a versé €1 457 753 au Gouvernement français au titre du règlement intégral de toutes les pertes dues au sinistre.
Rupture	19 800	€116,9 millions	Total S.A. a versé €153,9 millions à l'État français, c'est-à-dire le montant octroyé par le tribunal correctionnel qui a pris en compte les indemnités déjà versées par le Fonds. En octobre 2011, un règlement global a été conclu entre le Fonds de 1992, la Steamship Mutual, le Registro Italiano Navale (RINA) et Total.
Naufrage	100-200	Dh 6 400 000	Les Fonds de 1971 et de 1992 avaient entamé une action récursoire contre le propriétaire du navire, demandant le remboursement de Dh 6,4 millions. Le tribunal avait statué en faveur des Fonds, mais ce jugement aurait été très difficile à faire exécuter, le propriétaire du navire ne disposant pas d'actifs suffisants. Puisque les Fonds auraient été susceptibles d'encourir, pour l'exécution de ce jugement, des frais allant bien au-delà des montants qui auraient été récupérés, ils ont suspendu l'exécution du jugement et ont passé la dette par pertes et profits.
Incendie	1 000-2 500	€4 022 099	En 2000, le Comité exécutif a décidé que le *Slops* ne devait pas être considéré comme un 'navire' aux fins des Conventions de 1992 et que celles-ci ne s'appliqueraient donc pas à ce sinistre. Cependant, la Cour suprême grecque a décidé en dernier lieu que le *Slops* était un 'navire' aux termes des Conventions de 1992.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile
Sinistre survenu en Espagne	05.09.2000	Espagne	Inconnu	Inconnue	Inconnue
Sinistre survenu en Suède	23.09.2000	Suède	Inconnu	Inconnue	Inconnue
Natuna Sea	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	22 400 000 DTS
Baltic Carrier	29.03.2001	Danemark	Îles Marshall	23 235	DKr118 millions
Zeinab	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS
Sinistre survenu en Guadeloupe	30.06.2002	Guadeloupe	Inconnu	Inconnue	Inconnue
Sinistre survenu au Royaume-Uni	29.09.2002	Royaume-Uni	Inconnu	Inconnue	Inconnue
Prestige	13.11.2002	Espagne	Bahamas	42 820	€22 777 986
Spabunker IV	21.01.2003	Espagne	Espagne	647	3 millions de DTS
Sinistre survenu au Bahreïn	15.03.2003	Bahreïn	Inconnu	Inconnue	Inconnue
Buyang	22.04.2003	Geoje, République de Corée	République de Corée	187	3 millions de DTS
Hana	13.05.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	196	3 millions de DTS
Victoriya	30.08.2003	Syzran, Fédération de Russie	Fédération de Russie	2 003	3 millions de DTS
Duck Yang	12.09.2003	Busan, République de Corée	République de Corée	149	3 millions de DTS
Kyung Won	12.09.2003	Namhae, République de Corée	République de Corée	144	3 millions de DTS

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31.10.2011	Notes
Inconnue	Inconnu	Néant	Les autorités espagnoles ont recouvré leurs coûts auprès de la source de pollution présumée.
Inconnue	Inconnu	Néant	L'État suédois a engagé une action en justice contre le propriétaire de l'*Alambra*, son assureur et le Fonds de 1992. Suite à un accord de règlement à l'amiable entre l'État et le propriétaire du navire/l'assureur, l'action engagée contre le Fonds a été retirée.
Échouement	7 000	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Abordage	2 500	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Naufrage	400	US$844 000 Dh 2 480 000	Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50 % des montants versés.
Inconnue	Inconnu	Néant	Un navire pour marchandises diverses semble avoir été à l'origine du déversement. Le Fonds de 1992 ne sera donc pas appelé à verser des indemnités.
Inconnue	Inconnu	£5 400	
Rupture	63 200	€114 484 976	Le propriétaire du navire a versé le montant de limitation, €22 777 986, auprès d'un tribunal espagnol compétent. Le Fonds de 1992 a versé €113 920 000 au Gouvernement espagnol, €523 243 à des demandeurs en Espagne, €5 millions à des demandeurs en France et €328 448 au Gouvernement portugais.
Naufrage	Inconnu	Néant	
Inconnue	Inconnu	US$1 231 000	Le Fonds de 1992 a acquitté la totalité des demandes.
Échouement	35-40	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Abordage	34	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Incendie	Inconnu	Néant	Le montant total réclamé étant bien en deçà du montant de limitation applicable au *Victoriya*, le Fonds de 1992 ne sera pas tenu de verser des indemnités.
Naufrage	300	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Échouement	100	KRW 3 328 000 000	

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile
Jeong Yang	23.12.2003	Yeosu, République de Corée	République de Corée	4 061	4 510 000 DTS
N°11 Hae Woon	22.07.2004	Geoje, République de Corée	République de Corée	110	4 510 000 DTS
N°7 Kwang Min	24.11.2005	Busan, République de Corée	République de Corée	161	4 510 000 DTS
Solar 1	11.08.2006	Détroit de Guimaras, Philippines	Philippines	998	4 510 000 DTS
Shosei Maru	28.11.2006	Mer intérieure de Seto, Japon	Japon	153	4 510 000 DTS
Volgoneft 139	11.11.2007	Détroit de Kerch, entre la Fédération de Russie et l'Ukraine	Fédération de Russie	3 463	4 510 000 DTS
Hebei Spirit	07.12.2007	Au large de Taean, République de Corée	Chine	146 848	KRW 186,8 milliards
Sinistre survenu en Argentine	26.12.2007	Caleta Córdova	Argentine	35 995	24 067 845 DTS
King Darwin	27.09.2008	Port de Dalhousie, province du Nouveau-Brunswick, Canada	Canada	42 010	27 863 310 DTS
JS Amazing	06.06.2009	Ijala, Fleuve de Warri, État du Delta, Nigéria	Nigéria	3 384	4 510 000 DTS

Cause du sinistre	Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1992 au 31.10.2011	Notes
Abordage	700	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Abordage	12	Néant	L'assureur du propriétaire du navire a acquitté la totalité des demandes.
Abordage	37	KRW 2 032 100 000	Tous les litiges devant les tribunaux ont été finalisés en juillet 2010.
Naufrage	2 100	PHP 986 646 031	Puisque l'accord STOPIA 2006 est applicable, le Fonds de 1992 perçoit des remboursements réguliers de l'assureur du propriétaire du navire, à hauteur de 20 millions de DTS.
Abordage	60	¥899 693 953	En 2009, le propriétaire du navire, le Fonds de 1992 et les parties associées au navire abordeur ont conclu un accord de règlement et le Fonds a reçu ¥74 553 897 de la part du navire abordeur.
Rupture	1 200-2 000	Néant	En 2008, la cour a arrêté que la limite de responsabilité du propriétaire du navire, calculée d'après les informations publiées par le Journal officiel de la Russie, s'élevait à R 116 636 700, soit l'équivalent de 3 millions de DTS. Le Fonds de 1992 a interjeté appel de la décision de la cour et a fait valoir qu'au moment du sinistre, la limite de responsabilité du propriétaire du navire aux termes de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile était de 4,51 millions de DTS (R 175,3 millions). La Cour suprême a, depuis, confirmé la décision de la cour de cassation. Un autre appel pourra être interjeté une fois que le tribunal d'arbitrage se sera prononcé sur les mérites des demandes. Plusieurs discussions ont eu lieu en vue de trouver des moyens de résoudre le problème du déficit d'assurance ainsi causé, mais elles n'ont pas abouti.
Abordage	10 900	Néant	Des demandes d'indemnisation d'un montant total de KRW 2 194 milliards ont été déposées au nom de 126 331 demandeurs. D'autres demandes sont attendues. À ce jour, l'assureur a versé des indemnités d'un montant de KRW 141 771 millions et le Fonds de 1992 commencera à verser des indemnités dès que la limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile aura été atteinte.
Inconnue	50 - 200	Néant	La limite de responsabilité indiquée pour le propriétaire du navire est déterminée d'après la jauge brute du *Presidente Illia* et pourrait changer si la responsabilité était attribuée à un autre navire, ou à aucun navire. Le propriétaire du navire et son assureur contestent la responsabilité et affirment que les hydrocarbures qui ont pollué la côte devaient provenir d'une autre origine. Le Fonds de 1992 a toutefois mené des recherches et est parvenu à la conclusion que le déversement d'hydrocarbures provenait du *Presidente Illia*.
Déversement	64	Néant	
Inconnue	Inconnu	Néant	Le Fonds de 1992 n'a eu connaissance de ce sinistre qu'en mai 2011.

Vistabella

Date du sinistre	7 mars 1991
Lieu du sinistre	Guadeloupe, France
Cause du sinistre	Naufrage
Quantité d'hydrocarbures déversée	Inconnue
Zone touchée	Guadeloupe
État du pavillon du navire	Trinité-et-Tobago
Jauge brute	1 090 tjb
Assureur P&I	Maritime General Insurance Company Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€359 000 (£310 318)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£59 millions)
Indemnités versées	€1,3 million (£1,1 million) (versé par le Fonds de 1971)
Poursuites judiciaires	Le Fonds de 1971 a engagé une action récursoire à l'encontre de l'assureur du propriétaire du navire. La cour d'appel de la Guadeloupe a rendu un jugement en faveur du Fonds pour un montant de €1 289 483 plus intérêts et coûts. Le Fonds de 1971 a engagé une procédure en référé à l'encontre de l'assureur à Trinité-et-Tobago pour faire exécuter le jugement. L'assureur du propriétaire du navire s'oppose à l'exécution du jugement.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

Données cartographiques ©2011 Europa Technologies, Google, LeadDog Consulting

Le sinistre

Au cours de son remorquage, la barge de mer *Vistabella* (1 090 tjb), immatriculée à Trinité-et-Tobago, a coulé par plus de 600 mètres de fond, à 15 milles au sud-est de Nevis. On ne connaît pas la quantité de fuel-oil lourd qui s'est déversée par suite de cet événement, ni celle demeurant dans la barge.

Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, la France était partie à la fois à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le *Vistabella* n'était couvert par aucun club P&I; il avait toutefois souscrit une assurance au tiers auprès d'une compagnie d'assurance de Trinité-et-Tobago, laquelle a soutenu que l'assurance ne couvrait pas ce sinistre. Le montant de limitation applicable au navire a été estimé à FF2 354 000, soit €359 000. Aucun fonds de limitation n'a été constitué. En l'absence d'une assurance appropriée, le propriétaire ne serait probablement pas en mesure de satisfaire à ses obligations au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Le propriétaire du navire et son assureur n'ont pas donné suite à l'invitation qui leur avait été faite de participer au déroulement de la procédure de règlement des demandes.

Demandes d'indemnisation

Le Fonds de 1971 a versé au Gouvernement français des indemnités s'élevant à FF8,2 millions, soit €1,3 million, 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 ainsi qu'aux autorités des îles Vierges britanniques.

Questions juridiques

Poursuites judiciaires en Guadeloupe

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

Lors d'un jugement rendu en 1996, le tribunal de première instance a reconnu que, sur la base de la subrogation, le Fonds de 1971 était en droit d'intenter des poursuites contre le propriétaire du navire et d'intenter directement des poursuites contre l'assureur de ce dernier. Il 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 fait appel de cette décision.

La cour d'appel a rendu son jugement en mars 1998. Elle a estimé que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile s'appliquait à ce sinistre et que 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 la barge transportait une cargaison inférieure à 2 000 tonnes d'hydrocarbures en vrac. L'affaire a été renvoyée devant le tribunal de première instance.

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

La cour d'appel a rendu son jugement en février 2004, dans lequel elle confirme la décision prise par le tribunal de première instance en mars 2000. L'assureur ne s'est pas pourvu en appel devant la Cour de cassation.

Poursuites judiciaires à Trinité-et-Tobago

En 2006, le Fonds a engagé, en concertation avec les avocats trinidadiens du Fonds, une procédure en référé à l'encontre de l'assureur à Trinité-et-Tobago pour faire exécuter le jugement de la cour d'appel en Guadeloupe.

Le Fonds de 1971 a présenté une demande d'exécution sommaire du jugement à la Haute Cour de Trinité-et-Tobago. L'assureur a déposé des conclusions s'opposant à l'exécution du jugement au motif qu'il avait été rendu en application de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile à laquelle Trinité-et-Tobago n'était pas partie.

Le Fonds de 1971 a présenté une réponse faisant valoir qu'il ne demandait pas à la Cour d'appliquer la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, mais qu'il souhaitait faire appliquer un jugement étranger en vertu de la 'common law'.

En mars 2008, la Cour a prononcé un jugement en faveur du Fonds de 1971. L'assureur s'est pourvu en appel devant la cour d'appel de Trinité-et-Tobago.

Lors de l'audience de juillet 2010, la cour a déclaré qu'elle souhaitait entendre d'autres exposés des parties sur la question de savoir si, comme l'argumentait l'assureur, l'exécution de la décision irait à l'encontre d'une politique d'intérêt général.

L'assureur a adressé ses conclusions écrites en août 2010, soutenant que le jugement ne lui avait pas permis de se défendre aux termes du contrat d'assurance, qu'il avait été prononcé en violation du principe fondamental de justice ou de bonne morale et que, par conséquent, l'exécution de ce jugement serait contraire à l'intérêt public.

Le Fonds de 1971 a déposé ses conclusions en septembre 2010, soutenant que le jugement prononcé par la cour d'appel de la Guadeloupe n'était pas en violation d'un principe fondamental de justice ou de moralité et que, par conséquent, l'exception d'intérêt public, très étroite dans son application, n'était pas applicable dans ce cas.

Des poursuites séparées engagées en 1992 entre les propriétaires du *Vistabella* et l'assureur sont maintenant closes. Une décision de la Haute Cour de Trinité-et-Tobago en 2011 a rejeté une demande d'indemnisation émanant des propriétaires du navire et s'est prononcée en faveur de l'assureur, déclarant que celui-ci n'était pas responsable vis-à-vis des propriétaires du *Vistabella* en vertu de la police d'assurance. Le Fonds de 1971 n'a jamais été partie à ces procédures. Cette décision a été portée à l'attention de la cour d'appel par les assureurs.

Le Fonds de 1971 a mis en cause le bien-fondé de la décision de la Haute Cour concernant les poursuites engagées par le Fonds de 1971 contre l'assureur à Trinité-et-Tobago pour faire exécuter le jugement de la cour d'appel en Guadeloupe.

En octobre 2011, la cour d'appel de Trinité-et-Tobago n'avait pas encore rendu sa décision.

Aegean Sea

Date du sinistre	3 décembre 1992
Lieu du sinistre	La Corogne, Espagne
Cause du sinistre	Échouement
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	73 500 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Côte nord-ouest de l'Espagne
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	57 801 tjb
Assureur P&I	United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited (UK Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€6,7 millions (£5,8 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	€57,2 millions (£49,4 millions)
Indemnités versées	€38 386 172 soit Pts 6 386 921 613 (£33 180 891) versés au Gouvernement espagnol
Poursuites judiciaires	Deux demandes, déposées par le propriétaire d'un étang de pisciculture et par une entreprise de transformation du poisson, sont en instance dans le cadre des poursuites civiles.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

Données cartographiques ©2012 Google, Tele Atlas

Le sinistre

L'*Aegean Sea* (57 801 tjb) s'est échoué par gros temps alors qu'il s'approchait du port de La Corogne, au nord-ouest de l'Espagne. Le navire, qui transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut, s'est brisé en deux et un incendie a fait rage pendant près de 24 heures. La section avant a coulé à une cinquantaine de mètres de la côte, tandis que la section arrière est restée en grande partie intacte.

Impact

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

Opérations d'intervention

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

Applicabilité des Conventions

Le montant maximum d'indemnisation à verser en ce qui concerne le sinistre de l'*Aegean Sea* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds est de 60 millions de DTS. Lorsque cette somme est convertie en pesetas au moyen du taux de conversion appliqué au montant de limitation du propriétaire du navire, le montant maximum est de Pts 9 513 473 400, ou €57,2 millions.

Demandes d'indemnisation

Des demandes d'un montant total de Pts 48 187 millions, soit €289,6 millions, ont été introduites devant les tribunaux pénal et civil. De nombreuses demandes ont été réglées à l'amiable mais beaucoup de demandeurs ont engagé des actions en justice.

Questions juridiques

Accord de règlement global

En juin 2001, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a autorisé l'Administrateur à conclure, au nom du Fonds de 1971, un accord avec l'État espagnol, le propriétaire du navire et le UK Club, relatif au règlement global de toutes les questions en suspens dans l'affaire de l'*Aegean Sea*.

Le 30 octobre 2002, un accord a été conclu entre l'État espagnol, le Fonds de 1971, le propriétaire du navire et le UK Club, aux termes duquel le montant total dû aux victimes par le propriétaire de l'*Aegean Sea*, le UK Club et le Fonds de 1971 en raison de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne s'élevait à Pts 9 000 millions, soit €54 millions. Par suite de la répartition des responsabilités décidée par la cour d'appel de La Corogne, l'État espagnol s'est engagé à indemniser toutes les victimes susceptibles d'obtenir d'un tribunal espagnol un jugement définitif en leur faveur condamnant le propriétaire du navire, le UK Club ou le Fonds de 1971 à verser des indemnités du fait du sinistre.

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

Poursuites civiles

Six demandeurs des secteurs de la pêche et de la mariculture n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol sur le montant des pertes subies et ont entamé des poursuites civiles.

La cour d'appel a rejeté l'une des demandes et accordé des montants largement inférieurs à ceux demandés au titre de trois des demandes. Ces jugements sont devenus définitifs et l'État espagnol a, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, versé toutes les sommes allouées par la cour.

Deux demandes, déposées par le propriétaire d'un étang de pisciculture et par une entreprise de transformation du poisson, sont en instance dans le cadre des poursuites civiles.

Concernant la demande déposée par le propriétaire de l'étang de pisciculture, pour un total de €799 921, la cour d'appel a accepté, dans un jugement prononcé en janvier 2007, un argument procédural soulevé par le Gouvernement espagnol et a renvoyé l'affaire devant le tribunal de première instance pour décision. En octobre 2011, le tribunal ne s'était pas encore prononcé.

Concernant la demande déposée par l'entreprise de traitement du poisson, pour un total de €1 182 394, la cour d'appel a accordé la somme de €43 453 en juillet 2007. Le demandeur a sollicité l'autorisation d'interjeter appel auprès de la Cour suprême, demande qui a été rejetée par le tribunal. Le demandeur a interjeté appel devant la cour constitutionnelle. En octobre 2011, la cour ne s'était pas encore prononcée.

En vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, l'État espagnol versera toute somme allouée par les tribunaux. Aucun fait nouveau n'est intervenu en 2011 dans le cadre des poursuites civiles.

Poursuites pénales

Cinq autres demandeurs n'ont pas pu s'entendre avec le Gouvernement espagnol et ont engagé des actions devant le tribunal pénal de La Corogne pour des montants très faibles.

En novembre 2007, le tribunal pénal de La Corogne a décidé de faire exécuter le jugement en ce qui concerne deux des demandeurs qui avaient poursuivi leurs demandes d'indemnisation devant le tribunal pénal pour un montant total de €3 709, plus intérêts.

Aucun fait nouveau n'est intervenu en 2011 dans le cadre des poursuites pénales.

Comme c'est le cas pour les poursuites civiles, le Gouvernement espagnol versera, en vertu de l'accord conclu avec le Fonds de 1971, toutes sommes octroyées par le tribunal pénal.

Nuage de fumée au-dessus de La Corogne s'échappant de la cargaison en flammes

Iliad

Date du sinistre	9 octobre 1993
Lieu du sinistre	Pylos, Grèce
Cause du sinistre	Échouement
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	200 tonnes de pétrole brut léger
Zone touchée	Île de Sfaktiria et zones à proximité
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	33 837 tjb
Assureur P&I	North of England Protection and Indemnity Association Limited
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	€4,4 millions (£3,8 millions)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£59 millions)
Indemnités versées	Aucune
Poursuites judiciaires	1. Procédure en limitation du propriétaire de l'*Iliad* et de son assureur; 2. Action intentée par le propriétaire du navire et son assureur à titre du remboursement de tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire du navire, et d'une indemnisation en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds; et 3. Action en justice engagée par le propriétaire d'une installation piscicole.
Questions spécifiques	Toutes les demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure en limitation sont frappées de forclusion vis-à-vis du Fonds de 1971, à l'exception des demandes mentionnées ci-dessus.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

Données cartographiques ©2011 Basarsoft, Google, Tele Atlas

Le sinistre

Le navire-citerne grec *Iliad* (33 837 tjb) s'est échoué sur des rochers à proximité de l'île de Sfaktiria alors qu'il quittait le port de Pylos (Grèce) et quelque 200 tonnes de brut léger syrien se sont déversées. Le plan d'intervention d'urgence national de la Grèce a été déclenché et les hydrocarbures déversés ont été nettoyés assez rapidement.

Applicabilité des Conventions

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

Demandes d'indemnisation

Toutes les demandes d'indemnisation présentées dans le cadre de la procédure en limitation sont frappées de forclusion vis-à-vis du Fonds de 1971, à l'exception de deux demandes: une demande du propriétaire du navire et de son assureur à titre du remboursement de tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire du navire et d'une indemnisation en vertu de l'article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, et une demande du propriétaire d'une installation piscicole pour un montant de €3 millions.

Questions juridiques

Procédure en limitation

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

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

En mars 1994, le tribunal a nommé un liquidateur chargé d'examiner les demandes dans le cadre de la procédure en limitation. Le liquidateur a rendu son rapport au tribunal en mars 2006, dans lequel il a évalué les 527 demandes à €2 125 755, c'est-à-dire un montant inférieur au montant de limitation applicable au propriétaire du navire. Toutefois, 446 de ces demandeurs, dont le propriétaire du navire et son assureur, ont fait opposition au rapport. Le Fonds de 1971 a également déposé des conclusions devant le tribunal dans lesquelles il abordait les critères de recevabilité des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Dans ses conclusions, le Fonds a fait valoir qu'à l'exception de celles déposées par le propriétaire du navire, son assureur et le propriétaire de l'installation piscicole, toutes les demandes étaient frappées de forclusion.

En octobre 2007, le tribunal de Nafplion a décidé qu'il n'avait pas compétence pour connaître de la procédure et a renvoyé l'affaire devant le tribunal de Kalamata, celui-ci étant le plus proche de la zone où le sinistre a eu lieu. Plusieurs demandeurs ont fait appel de la décision. Le Fonds de 1971, sur les conseils de son avocat grec, s'est associé à la procédure d'appel.

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

Compte tenu du montant total des demandes approuvées par le liquidateur (€2 125 755) et des intérêts qui s'y rapportent, il semble improbable que le montant final attribué dépassera le montant de limitation de €4,4 millions. Par ailleurs, il est très possible que le tribunal déclare forcloses toutes les demandes autres que celles déposées par le propriétaire du navire et son assureur, et par le propriétaire d'une installation piscicole, représentant environ un tiers du montant approuvé par le liquidateur. Toutefois, bien que la probabilité que le Fonds de 1971 doive verser des indemnités semble faible, 446 demandeurs ont formé un recours contre le rapport du liquidateur et le montant total des demandes n'a pas encore été évalué par le tribunal. Le Fonds de 1971 continuera donc à suivre de près les poursuites judiciaires.

Poursuites civiles

Le propriétaire du navire et son assureur ont intenté une action en justice contre le Fonds de 1971 pour faire en sorte que ne soient forclos ni leur droit à recouvrer auprès du Fonds tout paiement qu'ils auraient effectué au-delà du montant de limitation du propriétaire, ni leur droit à une indemnisation 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 un montant de €3 millions, a lui aussi interrompu la période de prescription en intentant une action en justice contre le Fonds de 1971. Toutes les autres demandes d'indemnisation sont désormais frappées de forclusion vis-à-vis du Fonds de 1971.

Le port de Pylos, en Grèce

Nissos Amorgos

Date du sinistre	28 février 1997
Lieu du sinistre	Maracaibo, République bolivarienne du Venezuela
Cause du sinistre	Échouement
Quantité d'hydrocarbures déversée	3 600 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Lac de Maracaibo
État du pavillon du navire	Grèce
Jauge brute	50 563 tjb
Assureur P&I	Assuranceföreningen Gard (Gard Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	BsF 3,5 millions [11][12] (£505 000)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£59 millions)
Indemnités versées	Bs359 700 000 (£51 870 597) et US$24 397 612 (£15 millions)
Poursuites judiciaires	1. Deux demandes émanant de la République du Venezuela, chacune pour un montant de US$60 millions. Ces demandes se recoupent et sont forcloses. 2. Une demande émanant de trois entreprises de transformation du poisson pour un montant de US$30 millions. 3. En février 2010, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a confirmé la décision du tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo rejetant la demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, mais a décidé qu'il incomberait au propriétaire du navire et à son assureur d'obtenir le remboursement du montant versé à l'État vénézuélien pour indemnisation par le Fonds de 1971.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

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

Le sinistre

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

Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, le Venezuela était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. En juin 1997, le tribunal correctionnel de Cabimas a jugé que la responsabilité du propriétaire du navire était limitée à Bs3 473 millions et que la limite de responsabilité du Fonds de 1971 était de 60 millions de DTS (Bs39 738 millions ou US$83 millions). Le propriétaire du navire a présenté au tribunal une garantie bancaire pour la somme de Bs3 473 millions. Le tribunal a accepté cette garantie en tant que fonds de limitation conformément à l'article V de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. Cette décision a

[11] En janvier 2008, le bolivar fort (BsF) a remplacé le bolivar (Bs) au taux de 1 BsF = 1 000 Bs.

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

Demandeur	Catégorie de demandes	Montant du règlement approuvé et acquitté (Bs)	Montant du règlement approuvé et acquitté (US$)
Petroleos de Venezuela S.A. (PDVSA)	Opérations de nettoyage		8 364 223
Instituto para el Control y la Conservación de la Cuenca del Lago de Maracaibo (ICLAM)	Mesures de sauvegarde	70 675 468	
Pêcheurs et entreprises de transformation de crevettes	Manque à gagner		16 033 389
Autres demandes d'indemnisation	Dommage aux biens et manque à gagner	289 000 000	
Total		**359 675 468 (£51 870 597)**	**24 397 612 (£15 millions)**

ensuite été rendue nulle et non avenue par le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo dans son jugement de février 2010. Ce jugement a par la suite été confirmé par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo en mars 2011.

Demandes d'indemnisation

En avril 1997, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont établi un bureau de traitement des demandes d'indemnisation à Maracaibo. Entre 1997 et 2002, les demandes reçues par ce bureau ont fait l'objet d'un accord de règlement pour un montant total de Bs360 millions plus US$24 397 612, et ces montants ont été versés aux demandeurs.

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

Questions juridiques

Poursuites civiles

Trois demandes d'indemnisation pour un total de US$151 millions, résumées dans le tableau ci-dessous, sont en instance devant les tribunaux vénézuéliens.

Demandes déposées par la République du Venezuela

La République du Venezuela a présenté devant le tribunal correctionnel de Cabimas une demande d'indemnisation de US$60 250 396, au titre de dommages à l'environnement, à l'encontre du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club.

Cette demande était fondée sur un rapport rédigé par une université vénézuélienne qui évaluait les conséquences économiques de la pollution et calculait le montant des dommages au moyen de modèles théoriques. L'indemnisation était réclamée au titre:

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

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

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

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

Demandeur	Catégorie de demandes	Montant demandé (US$)	Tribunal	Position du Fonds
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Tribunal correctionnel	Demande forclose
République du Venezuela	Dommages à l'environnement	60 250 396	Tribunal civil	Demande forclose
Trois entreprises de transformation du poisson	Manque à gagner	30 000 000	Cour suprême	Aucune perte établie
Total		**150 500 792 (£93 millions)**		

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

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

À la 8ème session du Conseil d'administration du Fonds de 1971, qui s'est tenue en juin 2001, la délégation vénézuélienne a déclaré que la République du Venezuela avait décidé de retirer sa demande déposée auprès du tribunal civil de Caracas, et que ce retrait aurait lieu dès que les documents nécessaires auraient été signés par le propriétaire du navire et son assureur. Il a été déclaré que le retrait de cette demande avait été décidé en vue de contribuer à résoudre l'affaire du *Nissos Amorgos* et d'aider les victimes, en particulier les pêcheurs, qui avaient subi et continuaient à subir les conséquences économiques de ce sinistre. Cette demande n'a pas encore été retirée.

En juillet 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a rappelé la position adoptée par les organes directeurs des Fonds de 1971 et de 1992 en ce qui concerne la recevabilité des demandes relatives aux dommages à l'environnement. Il a été rappelé en particulier que les FIPOL avaient invariablement estimé que les demandes d'indemnisation au titre de dommages causés à l'environnement marin calculés au moyen de modèles théoriques n'étaient pas recevables, que l'indemnisation ne serait accordée que si le demandeur avait subi un préjudice économique quantifiable et que les dommages de nature punitive n'étaient pas recevables. Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a considéré que les demandes d'indemnisation formées par la République du Venezuela ne concernaient pas des dommages dus à la pollution relevant de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et qu'il convenait par conséquent de considérer ces demandes comme irrecevables.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a réaffirmé la position du Fonds, 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 et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et qu'il convenait par conséquent de considérer ces demandes comme irrecevables.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a noté que les deux demandes présentées par la République du Venezuela se recoupaient et que la Procuraduría General de la República (bureau du procureur général) avait admis ce recoupement, comme mentionné précédemment.

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

Demandes présentées par des entreprises de transformation du poisson

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

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

Littoral pollué suite au sinistre du *Nissos Amorgos*

En juillet 2003, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a noté qu'aucune pièce justificative n'avait été fournie à l'appui des demandes d'indemnisation des entreprises de transformation du poisson et qu'il fallait par conséquent considérer ces demandes comme irrecevables.

En août 2003, le Fonds de 1971 a remis des conclusions à la Cour suprême dans lesquelles il a fait valoir que les demandeurs ayant présenté des demandes d'indemnisation devant le tribunal correctionnel de Cabimas et le tribunal civil de Caracas contre le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club pour un seul et même dommage, et les ayant abandonnées par la suite, avaient renoncé implicitement à toute réclamation contre le Fonds de 1971. Ce dernier a également soutenu non seulement que les demandeurs n'avaient pas démontré l'étendue des pertes qu'ils avaient subies, mais également que les éléments de preuve qu'ils avaient fournis indiquaient que les pertes n'étaient pas imputables à la pollution. En octobre 2011, aucun fait nouveau n'était intervenu dans le cadre de ces demandes.

Poursuites pénales

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

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

Dans une décision rendue en septembre 2000, la chambre correctionnelle de la cour d'appel a décidé de ne pas examiner l'appel et d'ordonner au tribunal correctionnel de Cabimas d'adresser le dossier à la Cour suprême du fait que celle-ci examinait une demande d''avocamiento'[<13>].

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

Dans un arrêt rendu en février 2005, la cour chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a confirmé qu'il avait été établi que la responsabilité pénale du capitaine était engagée du fait d'une négligence ayant causé des dommages par pollution à l'environnement. Elle a toutefois décidé que, conformément au droit procédural vénézuélien et étant donné que plus de quatre ans et demi s'étaient écoulés depuis la date de l'infraction, la poursuite pénale engagée contre le capitaine était frappée de forclusion. Dans son arrêt, la cour a indiqué que cette décision était sans préjudice des responsabilités civiles susceptibles de naître de l'infraction sur laquelle elle s'était prononcée. En octobre 2006, le procureur a demandé à la Cour suprême (chambre constitutionnelle) de réviser le jugement de la chambre correctionnelle de la cour d'appel au motif que cette dernière ne s'était pas prononcée sur la demande d'indemnisation présentée par le procureur au nom de la République du Venezuela.

Dans un arrêt de mars 2007, la Cour suprême (chambre constitutionnelle) a décidé de casser l'arrêt de la cour d'appel et de renvoyer l'affaire devant la cour d'appel où une chambre différente prononcerait un nouvel arrêt. Dans son arrêt, la Cour suprême a indiqué que l'arrêt de la cour d'appel était contraire à la Constitution vénézuélienne étant donné que la cour d'appel ne s'était pas prononcée sur la demande d'indemnisation présentée par la République du Venezuela en vue d'obtenir réparation pour les dommages causés à l'État vénézuélien.

En février 2008, une chambre différente de la cour d'appel a rendu un nouvel arrêt confirmant que la procédure pénale engagée à l'encontre du capitaine était forclose tout en maintenant la procédure civile liée à l'infraction. Dans son arrêt, la cour d'appel a décidé de renvoyer le dossier devant un tribunal correctionnel de première instance afin qu'il décide des suites à donner à la procédure civile engagée par la République du Venezuela. Le capitaine a présenté des conclusions au tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo dans lesquelles il soutenait que le tribunal n'était pas compétent et que l'affaire devait être transférée au tribunal maritime de Caracas.

En mars 2009, le tribunal correctionnel de première instance s'est prononcé en rejetant l'argument d'incompétence. Cette décision a été notifiée au capitaine, mais ni le propriétaire du navire et son assureur, ni le Fonds de 1971 n'en ont été notifiés.

Le Fonds de 1971 a fait valoir que l'absence de notification de la décision au Fonds de 1971 n'avait pas permis au Fonds d'assurer convenablement sa défense. Dans ses conclusions, le Fonds a également avancé les arguments suivants:

- Les demandes présentées par la République du Venezuela étaient frappées de forclusion à l'égard du Fonds de 1971;
- Toutes les demandes d'indemnisation recevables au titre de dommage par pollution avaient déjà été acquittées par le Club et le Fonds; et
- La demande de la République du Venezuela n'était pas recevable au titre de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds et le dommage invoqué n'était pas prouvé.

[<13>] En droit vénézuélien, dans des circonstances exceptionnelles, la Cour suprême peut se déclarer compétente selon la procédure 'avocamiento' et se prononcer sur le fond d'une affaire. Ces circonstances exceptionnelles sont définies comme étant réunies lorsque 'l'intérêt général et l'ordre social' sont directement en cause ou lorsqu'il est nécessaire de rétablir l'ordre dans la procédure judiciaire étant donné l'importance particulière de l'affaire. S'il est donné suite à la demande d''avocamiento', la Cour suprême agit en qualité de tribunal de première instance et son jugement est définitif.

Dans un jugement rendu en février 2010, le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo a établi qu'il ressortait de la procédure pénale que les responsabilités civiles du capitaine, du propriétaire du navire et du Gard Club étaient engagées, et il les a condamnés à verser à l'État vénézuélien la somme demandée, à savoir US$60 250 396.

Le capitaine, le propriétaire du navire et le Gard Club ont fait appel de ce jugement. Bien qu'il n'ait pas reçu notification du jugement, le Fonds de 1971 a également interjeté appel. Le Fonds a finalement reçu notification du jugement en avril 2010.

Jugement rendu par la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo

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

Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire

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

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

Forclusion

Dans son appel, le Fonds de 1971 a souligné qu'en application de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, les droits à indemnisation devenaient forclos si une action n'avait pas été engagée conformément aux dispositions de l'article 4, ou en l'absence de notification effectuée conformément aux dispositions de l'article 7.6, dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu, mais qu'en aucun cas une action en justice ne pouvait être engagée après un délai de six ans à compter de la date du sinistre. Le Fonds de 1971 a souligné de plus qu'aucune action n'avait été engagée contre le Fonds de 1971 au cours de ces six ans, et que la demande de la République du Venezuela était par conséquent forclose.

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

Dans son arrêt, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a déclaré:

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

Application des Conventions

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

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

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

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

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

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

Calcul des dommages

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

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

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

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

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

La chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a rejeté cet appel au motif que le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo avait examiné tous les éléments enregistrés et que le jugement était conforme à la loi.

Examen de l'arrêt de la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo

Limitation de la responsabilité du propriétaire du navire

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

Opérations de nettoyage du littoral près de Maracaibo

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

L'arrêt du tribunal n'est donc pas conforme aux dispositions des Conventions internationales.

Forclusion

La chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo avait conclu que l'acte de notification du Fonds de 1971 et la présence d'avocats agissant au nom du Fonds aux audiences qui ont eu lieu en 1997 suffisaient pour interrompre le délai de prescription, indépendamment du fait qu'aucune action n'ait été engagée contre le Fonds de 1971 dans un délai de six ans à compter du sinistre, comme le stipule l'article 6.1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds. La chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo avait conclu de surcroît qu'il n'était pas nécessaire, à condition que la notification ait été faite conformément à la première phrase de l'article 6.1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds, que les conditions de la deuxième phrase soient remplies pour que la forclusion soit évitée. En d'autres termes, à condition que le Fonds de 1971 ait été officiellement notifié d'une action en justice contre le propriétaire du navire dans un délai de trois ans après la survenance du dommage, il n'était pas nécessaire qu'une action soit intentée contre le Fonds de 1971 dans un délai de six ans.

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

Application des Conventions

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

Octroi d'indemnités à l'ICLAM

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

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

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

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

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

Ce jugement n'est pas encore définitif. Le capitaine, le propriétaire du navire, le Gard Club et le Fonds de 1971 ont interjeté appel devant la Cour suprême.

Plate Princess

Date du sinistre	27 mai 1997
Lieu du sinistre	Puerto Miranda, lac de Maracaibo, République bolivarienne du Venezuela
Cause du sinistre	Déversement de pétrole brut dans le ballast pendant une opération de chargement
Quantité approximative d'hydrocarbures déversée	3,2 tonnes de pétrole brut
Zone touchée	Inconnue
État du pavillon du navire	Malte
Jauge brute	30 423 tjb
Assureur P&I	Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile	BsF 2 844 983 (£410 000)
Limite fixée par la Convention sur la responsabilité civile et la Convention portant création du Fonds	60 millions de DTS (£59 millions)
Indemnités versées	Aucune
Poursuites judiciaires	1. Demande d'indemnisation présentée par le Sindicato Único de Pescadores de Puerto Miranda (syndicat de Puerto Miranda) à l'encontre du propriétaire du navire et du capitaine du *Plate Princess*. Le Fonds de 1971, tout en n'étant pas défendeur dans la procédure, y a pris part en qualité de tierce partie mise en cause. 2. Demande présentée par FETRAPESCA (syndicat de pêcheurs) à l'encontre du propriétaire du navire et du capitaine du *Plate Princess*. Le Fonds de 1971 n'est pas partie à la procédure en qualité de défendeur.
Questions spécifiques	Un jugement rendu par le tribunal maritime supérieur de Caracas a ordonné au Fonds de 1971 de verser BsF 400 628 022. En mars 2011, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé que l'Administrateur ne devait pas verser d'indemnités en application du jugement car la procédure régulière n'avait pas été suivie.

La conversion en livres sterling a été effectuée en se basant sur le taux de change en vigueur au 31 octobre 2011.

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

Le sinistre

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

Un expert de l'International Tanker Owners Pollution Federation Ltd (ITOPF) s'est rendu sur place le 7 juin 1997, soit 11 jours après le déversement, pour le compte du Fonds de 1971 et du Standard Steamship Owner's Protection & Indemnity Association (Bermuda) Ltd (Standard Club). L'expert a fait savoir qu'il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures à proximité immédiate de l'endroit où le *Plate Princess* était amarré au moment du sinistre.

Impact

L'expert a été informé que des hydrocarbures avaient été vus dérivant vers le nord-ouest, en direction d'un petit groupe de mangroves situé à environ un kilomètre. On a signalé l'arrivée d'hydrocarbures sur le rivage d'une zone inhabitée.

Opérations d'intervention

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

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

Applicabilité des Conventions

Au moment du sinistre, le Venezuela était partie à la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. En juin 1997, le Comité exécutif du Fonds de 1971 a estimé que, s'il se confirmait que le produit déversé était le même pétrole brut Lagotreco qui était chargé à bord du *Plate Princess*, il semblerait alors que les hydrocarbures qui s'étaient apparemment infiltrés dans les citernes à ballast par les raccords défectueux du tuyautage de ballast avaient initialement été chargés dans les citernes à cargaison. Le Comité exécutif a estimé que le sinistre relèverait donc en principe des Conventions puisque les hydrocarbures étaient transportés à bord en tant que cargaison.

Demandes d'indemnisation

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

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

Questions juridiques

Procédure en limitation

Le montant de limitation applicable au *Plate Princess* en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile a été estimé en 1998 à 3,6 millions de DTS ou Bs2 845 millions.

En 1997, une garantie bancaire pour ce montant a été fournie au tribunal correctionnel de Cabimas. Dans son jugement rendu en février 2009, le tribunal maritime de première instance de Caracas a décidé que le propriétaire du navire était habilité, en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, à limiter sa responsabilité à la somme de BsF 2,8 millions correspondant au montant de la garantie bancaire fournie. Cette décision a été confirmée par le tribunal maritime supérieur en septembre 2009, et la Cour suprême du Venezuela en 2010.

Demandes d'indemnisation présentées par FETRAPESCA

En juin 1997, FETRAPESCA a déposé une demande d'indemnisation devant le tribunal correctionnel de Cabimas, au nom de 1 692 propriétaires de bateaux de pêche, réclamant un montant estimatif de US$10 060 par bateau, soit un montant total de US$17 millions. La demande concernait les dommages qui auraient été subis par les bateaux de pêche, filets et pour le manque à gagner. En octobre 2011, aucun élément nouveau n'était intervenu dans le cadre de cette demande.

En juin 1997, FETRAPESCA a aussi présenté une demande d'indemnisation à l'encontre du propriétaire et du capitaine du *Plate Princess* devant le tribunal civil de Caracas pour un montant estimatif de US$10 millions. La demande concernait le manque à gagner subi par les pêcheurs suite au déversement.

Vue d'un navire-citerne au large de Maracaibo

Aucun fait nouveau n'est intervenu en ce qui concerne cette demande entre 1997 et octobre 2005, lorsque le Fonds de 1971 a été officiellement informé, par voie diplomatique, de la demande d'indemnisation présentée au tribunal civil de Caracas.

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

En juillet 2008, le propriétaire du navire et le capitaine du *Plate Princess* ont demandé au tribunal maritime de Caracas de déclarer forclose (*perención de instancia*) la demande présentée par FETRAPESCA, étant donné que les plaignants n'avaient pas pris les mesures nécessaires à la poursuite de leur action en justice. Dans un jugement rendu plus tard ce mois-là, le tribunal a décidé que la demande n'était pas forclose. Le propriétaire et le capitaine du navire ont fait appel de cette décision mais, en octobre 2008, le tribunal maritime supérieur a confirmé le jugement du tribunal maritime de Caracas.

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

En février 2009, le tribunal maritime de première instance a également accepté la demande présentée par FETRAPESCA à l'encontre du propriétaire et du capitaine du *Plate Princess* alors même qu'aucun document n'avait été fourni à l'appui de la demande et que les pertes n'avaient pas été évaluées. Le tribunal a ordonné d'indemniser le demandeur pour les dommages subis, qui devront être évalués par les experts judiciaires. En octobre 2011, ce jugement n'avait pas été notifié au Fonds de 1971.

Demande présentée par le syndicat de Puerto Miranda

En octobre 2005, le Fonds de 1971 a, en qualité de partie tierce mise en cause, été officiellement informé par voie diplomatique des demandes d'indemnisation présentées devant le tribunal civil de Caracas. Aucun élément n'a été fourni avec les notifications quant à la nature ou à l'importance des préjudices allégués.

Eu égard aux notifications reçues, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a réexaminé le sinistre en détail à sa session de mai 2006, soit neuf ans après le déversement. Tout en exprimant sa compassion envers les victimes et en regrettant que les dispositions relatives à la forclusion aient joué en leur défaveur, le Conseil d'administration a affirmé la nécessité de se conformer au texte des Conventions en vigueur et décidé que les deux demandes à l'encontre du Fonds de 1971 étaient frappées de forclusion.

En décembre 2006, les deux demandes d'indemnisation ont été transférées au tribunal maritime de première instance, également à Caracas.

Tribunal maritime de première instance de Caracas

En mars 2007, près de 10 ans après le sinistre, sur requête du tribunal maritime de première instance, le Fonds de 1971 a été informé une seconde fois officiellement des deux demandes d'indemnisation en qualité de partie tierce mise en cause. La notification ne précisait pas le contenu des préjudices allégués.

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

Aucun élément nouveau n'est intervenu jusqu'au 4 avril 2008, date à laquelle le syndicat de Puerto Miranda a présenté une demande modifiée à l'encontre du capitaine et du propriétaire du navire. Le Fonds de 1971 n'a pas été cité comme défendeur. Les avocats représentant les demandeurs en relation avec la demande modifiée n'étaient pas les mêmes que ceux qui avaient participé à l'élaboration de la première demande. Au même moment, un certain nombre de mémoires présentés par des avocats agissant au nom du syndicat de Puerto Miranda s'efforçaient d'informer le propriétaire et le capitaine du navire.

La demande modifiée décrivait, de manière détaillée, la nature, l'ampleur et l'estimation des pertes supposées. Elle concernait le coût du nettoyage de 849 bateaux, le remplacement de 7 814 paquets de filets et de deux moteurs hors bord. Les filets auraient été souillés par les hydrocarbures au point de ne plus être utilisables. Le demandeur déclarait aussi que les propriétaires des 849 bateaux et les 304 pêcheurs à pied avaient subi une perte totale de revenus pendant une période de 187 jours civils (six mois), résultant de l'impossibilité pour eux de pêcher, faute de matériel. La demande modifiée s'élevait à BsF 3,5 millions. Le tribunal maritime de première instance de Caracas a accepté la demande modifiée le 10 avril 2008.

La demande modifiée mentionnait un grand nombre de pièces présentées à titre de justificatifs des pertes et dommages allégués. N'ayant pas eu accès à ces pièces, le Fonds de 1971 n'a pas pu réexaminer la demande d'indemnisation. Par l'entremise de ses avocats à Caracas, le Fonds de 1971 a demandé au tribunal de fournir des copies des pièces soumises par les demandeurs. Cependant, leur nombre était tel que le tribunal n'a pas eu les moyens d'en faire des copies et a confié le travail à un sous-traitant extérieur.

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

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

par la loi vénézuélienne. Le Fonds de 1971 a interjeté appel de cette décision au motif que les délais n'avaient pas permis au tribunal de fournir des copies des documents, ni aux experts du Fonds de les examiner. Cet appel a été rejeté.

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

L'audience concernant la demande modifiée s'est tenue en janvier 2009. À cette audience, un certain nombre de témoins qui avaient été cités à comparaître par les plaignants pour vérifier les pièces présentées à titre de justificatifs à l'appui de la demande modifiée, en particulier les reçus fournis pour étayer le volume des prises et le prix de vente des poissons, ont fait un témoignage oral. Au cours de l'audience, les témoins ont reconnu que les reçus, datés de février 1997, n'étaient pas authentiques et qu'ils avaient en fait été établis après le déversement. La majorité des témoins cités par les plaignants dans leurs conclusions pour appuyer les documents soumis à titre de preuves ne se sont pas présentés à l'audience. Ceci a empêché le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 de contester ou d'obtenir confirmation de ces preuves.

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

En février 2009, le tribunal maritime de première instance a rendu un jugement dans lequel il a accepté la demande et ordonné au capitaine, au propriétaire du navire et au Fonds de 1971, bien que ce dernier ne soit pas un défendeur[<14>], d'indemniser le demandeur pour les dommages subis, qui devront être évalués par les experts judiciaires. Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait appel de ce jugement devant le tribunal maritime supérieur.

Arrêt du tribunal maritime supérieur concernant la demande d'indemnisation présentée par le syndicat de Puerto Miranda

En septembre 2009, le tribunal maritime supérieur de Caracas a rejeté l'appel du capitaine, du propriétaire du navire et du Fonds de 1971 et ordonné aux défendeurs de verser aux pêcheurs touchés par le déversement d'hydrocarbures des indemnités d'un montant qui serait fixé par trois experts devant être nommés par le tribunal. La méthode qui devait être appliquée par les experts était décrite en détail dans le jugement. Elle reposait sur les informations recueillies à partir des reçus présentés par les demandeurs pour justifier leurs pertes. Le tribunal a également ordonné aux défendeurs de payer les intérêts et dépens. Le capitaine, le propriétaire du navire et le Fonds de 1971 ont fait appel de cette décision devant la Cour suprême[<15>].

Arrêt de la Cour suprême

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

Appel formé devant la chambre constitutionnelle de la Cour suprême

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

Nomination des experts judiciaires

Lors d'une audience en novembre 2010, le tribunal maritime de première instance a nommé trois experts pour effectuer l'évaluation des indemnités devant être versées au demandeur en utilisant la méthode établie par le tribunal maritime supérieur. À l'audience, le capitaine et le propriétaire du navire ont désigné un expert et le demandeur en a désigné un autre. Le tribunal en a désigné un troisième. Comme le Fonds de 1971 n'était pas défendeur, il n'a pas pu désigner d'expert. La désignation présentée par le capitaine et le propriétaire du navire a été rejetée par le tribunal maritime de première instance. Le capitaine et le propriétaire du navire ont désigné un autre expert, qui a également été récusé. Le capitaine et le propriétaire ont fait appel de cette décision. Cet appel a été rejeté. Le tribunal a ensuite désigné l'expert qui aurait dû être désigné par le capitaine et le propriétaire du navire.

Rapport des experts judiciaires

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

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

Le Fonds de 1971 a demandé au tribunal maritime de première instance de réexaminer le rapport des experts judiciaires étant donné que l'indemnisation évaluée était excessive et allait au-delà des limites fixées dans le jugement du tribunal maritime supérieur.

[<14>] Le tribunal vénézuélien estime, dans son interprétation des Conventions, que le Fonds de 1971, s'il a reçu notification, est automatiquement obligé de verser une indemnisation.

[<15>] Pour un examen de l'arrêt du tribunal maritime supérieur à la session d'octobre 2010 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, se référer au document intitulé 'Sinistres dont les FIPOL ont eu à connaître, 2010', pages 66 et 67.

En janvier 2011, le tribunal maritime de première instance a reconnu le bien-fondé de cette demande et a nommé deux nouveaux experts pour revoir le rapport des premiers experts.

Peu après, en février 2011, le Fonds de 1971 a fait appel devant la chambre constitutionnelle de la Cour suprême du Venezuela du jugement de la Cour suprême sur la question de la responsabilité.

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

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

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

Jugement de la chambre constitutionnelle de la Cour suprême

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

Les questions traitées par l'arrêt de la chambre constitutionnelle de la Cour suprême peuvent être classées comme suit:

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

Forclusion

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

> « … en analysant le contenu de l'article 6.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds ainsi que le raisonnement de la Cour suprême, cette chambre constitutionnelle note que l'article invoqué permet trois possibilités différentes pour la forclusion de la demande d'indemnisation et, tout au moins en ce qui concerne la première, son contenu n'est pas suffisamment précis pour qu'elle puisse s'appliquer automatiquement – comme l'appelant le suggère dans son recours – étant donné qu'il y a un manque de logique en ce qui concerne la personne à l'encontre de laquelle la forclusion peut s'appliquer.
>
> En effet, cet article indique dans sa première partie que le droit à indemnisation ou prise en charge financière s'éteint... « à défaut d'action en justice intentée en application des dispositions de ces articles ou de notification faite... dans les trois ans qui suivent la date à laquelle le dommage est survenu... » mais il ne dit pas à l'encontre de qui ceci s'applique, s'il s'agit du propriétaire du navire, de son garant ou du Fonds, de sorte que considérer qu'il se réfère à ce dernier n'est pas correct, étant donné que si telle avait été l'intention des États Parties à l'époque de la rédaction de cet article, cela aurait été expressément établi.
>
> Étant donné ce manque de précision, et comme aucune autre disposition de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne définit le point de forclusion, il était raisonnable d'interpréter l'article concerné – comme la Cour suprême l'a considéré justement – en prenant en compte, dans le premier cas, le contenu des articles 2, 4 et 7 de ladite Convention, en raison de la mention que ces articles font de cette disposition, ainsi que des contenus des articles III et VII 1) de la

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

Convention sur la responsabilité civile, étant donné que le paiement des indemnités prévu dans la Convention portant création du Fonds a son origine dans la situation où les victimes d'un déversement d'hydrocarbures en mer n'ont pas obtenu l'indemnisation complète des responsables qui sont obligés de le faire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile, en l'espèce le propriétaire du navire, son assureur ou toute personne ayant fourni une garantie financière.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La chambre constitutionnelle de la Cour suprême a rejeté cet argument au motif que les règles d'appréciation des moyens de preuve utilisant la logique et le discernement (*sana crítica*) n'étaient pas les seules règles qui devaient être utilisées. La chambre a déclaré que le juge devait, lorsqu'il examine un moyen de preuve particulier, respecter toutes les règles spécifiques concernant l'appréciation de cette forme particulière de preuve ou, en l'absence d'une règle spéciale, suivre les prescriptions inscrites dans le code de procédure civile. Le système d'appréciation des moyens de preuve par la *sana crítica* (logique et discernement) n'est applicable qu'en l'absence d'une règle expresse en la matière.

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

Autres questions

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

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

Jugement du tribunal maritime supérieur concernant le montant des dommages

En juillet 2011, le tribunal maritime supérieur a débouté le capitaine et le Fonds de 1971 de leurs appels contre le jugement du tribunal maritime de première instance relatif au montant de l'indemnisation. Le Fonds de 1971 a notamment fait valoir dans son appel que ce montant était excessif comparé aux revenus normalement perçus par les pêcheurs en 1997 et violait la législation vénézuélienne en matière de procédure (forclusion découlant de la péremption de l'instance (*perención de instancia*)). Le tribunal maritime supérieur a rejeté ces arguments, déclarant que les experts avaient suivi les paramètres précisés dans sa décision de septembre 2009, et a confirmé le jugement de mars 2011 rendu par le tribunal maritime de première instance qui avait ordonné au Fonds de 1971 de verser BsF 400 628 022[<16>], plus les dépens.

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

Considérations du Conseil d'administration du Fonds de 1971

Mars 2011

À la session de mars 2011 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, l'Administrateur a présenté un document rendant compte de l'évolution de la situation concernant le sinistre du *Plate Princess* et a demandé au Conseil d'administration du Fonds de 1971 de lui donner les instructions qu'il jugerait appropriées. Également en mars 2011, la délégation vénézuélienne a présenté deux documents priant l'Administrateur de procéder rapidement aux paiements. Il était donc attendu du Conseil d'administration qu'il décide si l'Administrateur devait être chargé de satisfaire cette demande.

Un long débat a eu lieu en réponse aux trois documents présentés au Conseil d'administration et plusieurs éclaircissements ont été sollicités de l'Administrateur. Figurait au nombre de ces éclaircissements l'explication par l'Administrateur du fait que, bien que le Comité exécutif du Fonds de 1971 ait convenu en 1997 de procéder aux paiements au titre de cette affaire, l'objet des articles 7.4 et 7.5 du Règlement intérieur – qui régissent l'octroi du pouvoir de l'Administrateur de procéder aux paiements – était de donner à l'Administrateur le pouvoir de régler les demandes à hauteur d'un certain plafond en cas de déversement entre les réunions des organes directeurs. L'Administrateur a souligné que la décision du Comité exécutif du Fonds de 1971 ne concernait pas des demandes précises.

Durant le débat, il a été souligné qu'il s'agissait d'une affaire très importante ayant des implications pour l'ensemble du régime d'indemnisation. Faisant observer que les régimes gérés par les FIPOL représentaient un acte de solidarité entre les États Membres consistant à verser des indemnités aux victimes de déversements d'hydrocarbures, une délégation a rappelé que, la veille, l'Administrateur avait attiré l'attention sur la nécessité d'une application uniforme des Conventions par les tribunaux nationaux. Il a en outre souligné qu'il convenait de veiller à ce que les diverses Conventions soient correctement mises en œuvre et appliquées dans les États Membres signataires.

Notant l'importance de l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, cette délégation a fait observer que les tribunaux nationaux étaient parfois en désaccord avec les délibérations des organes directeurs et qu'il était admis que cela pouvait arriver. Elle a toutefois poursuivi que, même s'ils acceptaient le principe selon lequel les décisions des tribunaux nationaux étaient contraignantes pour les FIPOL, les organes

[<16>] Les experts judiciaires ont calculé que le montant total disponible aux fins d'indemnisation en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1971 portant création du Fonds (60 millions de DTS) équivalait à BsF 403 473 004,80 et que les indemnités exigibles du Fonds de 1971 devraient donc s'élever à BsF 400 628 022 (BsF 403 473 004,80 moins BsF 2 844 983).

directeurs devaient également être convaincus de la régularité de la procédure et de l'équité des procédures judiciaires. En l'espèce, il était très douteux que cela avait été le cas.

Une grande majorité des délégations ont déclaré estimer que des procédures régulières n'avaient pas été suivies pour parvenir aux jugements rendus par les tribunaux vénézuéliens et que, par ailleurs, le Fonds de 1971 n'avait pas été averti dans des délais raisonnables et n'avait pas été mis en mesure de présenter ses arguments comme le voulaient l'article 8 de la Convention de 1971 portant création du Fonds et l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile.

D'autre points de vue ont également été exprimés, dont une déclaration selon laquelle les procédures du tribunal suivies pour demander des copies des documents versés à l'appui de la demande auraient dû être connues des avocats du Fonds de 1971 et ceux-ci auraient dû en tenir compte; la demande ne pouvait pas être frappée de forclusion s'il y avait déjà eu accord pour procéder au règlement; et l'article 7.6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds stipulait que le Fonds ne pouvait pas contester un jugement définitif, même s'il n'était pas intervenu dans la procédure.

La question a été posée de savoir pourquoi il n'y avait pas d'argent disponible pour verser des indemnités puisque l'article 44.1 a) de la Convention de 1971 portant création du Fonds exigeait que si la Convention cessait d'être en vigueur, le Fonds devrait s'acquitter de ses obligations pour tout sinistre survenu avant que la Convention ne cesse d'être en vigueur. La demande formulée par le Venezuela tendant à ce que les indemnités soient versées aux demandeurs a reçu l'appui de quelques délégations.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1971 en mars 2011

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de donner instruction à l'Administrateur de ne pas effectuer de versement s'agissant du sinistre du *Plate Princess* et de tenir le Conseil d'administration informé de l'évolution des poursuites judiciaires devant les juridictions vénézuéliennes.

Octobre 2011

À la session d'octobre 2011 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, l'Administrateur a présenté un document dans lequel il commentait les questions les plus importantes traitées dans l'arrêt de la chambre constitutionnelle de la Cour suprême, rendu en juin 2011, ainsi que l'applicabilité dudit arrêt. Dans ce document, l'Administrateur communiquait au Conseil d'administration les informations données ci-dessous.

Forclusion

Dans son arrêt, la chambre constitutionnelle de la Cour suprême avait rejeté l'appel formé par le Fonds de 1971 en ce qui concerne la forclusion pour les mêmes raisons que celles employées par la Cour suprême et le tribunal maritime supérieur, à savoir que pour éviter la forclusion, il suffisait d'intenter une action en justice contre le propriétaire du navire ou son assureur dans les trois ans qui ont suivi la date du dommage.

L'Administrateur a maintenu son point de vue selon lequel l'action visée à l'article 6, paragraphe 1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds pouvait être intentée soit contre le Fonds de 1971, soit contre le propriétaire du navire. Si l'action est intentée contre le propriétaire du navire, alors le demandeur doit, pour empêcher que la demande d'indemnisation ne soit frappée de forclusion, notifier officiellement le Fonds de 1971 de cette action dans les trois ans.

De l'avis de l'Administrateur, l'interprétation de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds établie par les tribunaux vénézuéliens ne pouvait être correcte, puisque s'il suffisait à un demandeur, pour éviter la forclusion, d'engager une action en justice contre le propriétaire dans un délai de trois ans à compter de la date du dommage, il n'y aurait pas eu lieu d'inclure une disposition exigeant que le demandeur notifie officiellement le Fonds de 1971 de cette action dans le même délai.

L'Administrateur a admis que le paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention de 1971 portant création du Fonds ne stipulait pas contre qui l'action devait être engagée dans un délai de trois ans. Toutefois, étant donné que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile définit les liens entre la victime du dommage de pollution et le propriétaire du navire et son assureur, il est logique que toute action judiciaire engagée en vertu de cette convention vise le propriétaire et/ou son assureur. De la même manière, étant donné que la Convention de 1971 portant création du Fonds définit les liens entre la victime du dommage de pollution et le Fonds de 1971, il est logique que toute action en justice engagée en vertu de cette convention le soit contre le Fonds de 1971.

L'Administrateur a partagé le point de vue du Conseil d'administration selon lequel l'interprétation correcte de l'article 6, paragraphe 1, de la Convention de 1971 portant création du Fonds consistait à dire que l'action en justice qui devait être intentée dans un délai de trois ans était une action à l'encontre du Fonds de 1971, et que la notification concernait l'action engagée à l'encontre du propriétaire ou de son assureur visée à l'article 7, paragraphe 6.

Application par les tribunaux de la 'sana crítica' (logique et discernement)

Dans le document préparé par l'Administrateur, ce dernier a noté avec préoccupation que la chambre constitutionnelle de la Cour suprême considérait que les règles de la *sana crítica* (logique et discernement) devaient être uniquement employées pour déterminer le montant des dommages en l'absence de toute règlementation spéciale concernant l'appréciation des moyens de preuve, ou à défaut de réglementation spéciale, de toute réglementation inscrite dans le code de procédure civile.

Montant de l'évaluation

Les experts judiciaires nommés par le tribunal maritime de première instance ont évalué à BsF 769 892 085 le montant de l'indemnisation à verser aux pêcheurs représentés par le syndicat de Puerto Miranda. Sur ce montant, une somme de

BsF 726,3 millions représentait le manque à gagner pendant six mois sur les prises de 849 bateaux. L'Administrateur a noté que ceci représentait pour chaque bateau un revenu de BsF 1 669 756 par an. L'évaluation des demandes d'indemnisation du sinistre du *Nissos Amorgos* indiquait qu'en 1997, les ventes annuelles d'un bateau de pêche de crevettes s'élevaient en moyenne à US$17 400. Le montant calculé par les experts judiciaires pour le *Plate Princess* était par conséquent 22 fois plus élevé que dans le cas du *Nissos Amorgos*. Étant donné que la pêche concernée était une activité artisanale (les bateaux sont petits [ils font en majorité moins de 10m de long] et ont en règle générale un équipage de deux personnes), l'Administrateur a considéré que les dommages évalués dépassaient de beaucoup toute perte réelle susceptible d'avoir été subie, même si l'activité avait été interrompue.

Calcul du montant à verser par le Fonds de 1971

La limite de responsabilité du propriétaire du navire et le montant total disponible pour l'indemnisation en application des Conventions avaient été calculés par le tribunal maritime au moyen des taux de change DTS/bolivar qui étaient en vigueur à des dates espacées de 14 ans. Étant donné que le bolivar avait perdu environ 750 % de sa valeur par rapport au DTS pendant cette période, les montants à payer sur ordre du tribunal par le propriétaire du navire ou son assureur et le Fonds de 1971 différaient considérablement de ceux qui auraient dû être payés si le montant de la limitation du propriétaire du navire et celui de l'indemnisation disponible en vertu des Conventions avaient été convertis du DTS en monnaie nationale au moyen des taux de change en vigueur à la même date.

Fournir des délais raisonnables et mettre le Fonds de 1971 en mesure de présenter sa défense

L'Administrateur a rappelé qu'à la session de mars 2011 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, plusieurs délégations avaient indiqué qu'elles doutaient que le Fonds de 1971 ait été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense, comme le prévoit l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile. L'Administrateur était du même avis que ces délégations, non seulement parce que les pièces fournies comme justificatifs par les demandeurs pour appuyer leur demande d'indemnisation n'avaient pas été mises à la disposition du Fonds de 1971 avant la date limite de présentation des conclusions de la défense, mais aussi parce qu'il aurait été impossible d'enquêter correctement sur une demande d'indemnisation et de construire sa défense, alors que cette demande avait été présentée environ 11 ans après la survenue du dommage, même si un délai suffisant avait été accordé par le tribunal pour l'analyse des pièces justificatives avant la soumission des conclusions de la défense. L'Administrateur a considéré que ceci était particulièrement le cas en l'espèce puisque, de l'avis de l'expert qui avait étudié les documents, il était évident qu'un grand nombre des pièces présentées à titre de justificatifs avaient été falsifiées.

Considérations de l'Administrateur

Ayant examiné l'arrêt de la chambre constitutionnelle de la Cour suprême, l'Administrateur s'est rangé à l'avis du Conseil d'administration du Fonds de 1971, à savoir que la demande par le syndicat de Puerto Miranda était frappée de forclusion, que le Fonds de 1971 n'avait pas été notifié suffisamment à l'avance et n'avait pas bénéficié d'une chance raisonnable de présenter ses arguments, et que l'alinéa b) de l'article X, paragraphe 1 de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile était applicable, en raison de quoi, un jugement définitif ne serait pas exécutoire contre le Fonds de 1971.

Par conséquent, l'Administrateur a conclu que le Conseil d'administration n'avait pas lieu de modifier ses précédentes instructions à l'Administrateur, à savoir de ne verser aucune indemnité au titre du sinistre du *Plate Princess*.

L'Administrateur a en outre souligné que le Fonds de 1971 avait fait appel devant le tribunal maritime supérieur de sa décision de refuser l'autorisation d'appel devant la Cour suprême concernant la quantification des pertes, et qu'il attendait sa décision.

À cet égard, l'Administrateur a fait remarquer que, de toute façon, aucun paiement d'indemnités au syndicat de Puerto Miranda ne serait possible tant que les pertes subies par FETRAPESCA n'auraient pas été établies par jugement définitif d'un tribunal compétent. Puisque le Fonds de 1971 n'avait pas encore été notifié du jugement du tribunal maritime de première instance concernant cette demande, et puisqu'il était probable que le Fonds de 1971 ferait appel de ce jugement, l'Administrateur a estimé qu'il était improbable que des paiements d'indemnités soient effectués au titre de ce sinistre pendant un certain temps.

Déclaration de la délégation vénézuélienne

Suite à la présentation du document de l'Administrateur, la délégation vénézuélienne a fait une déclaration, annexée au compte rendu des décisions des sessions d'octobre 2011 du Conseil d'administration du Fonds de 1971, dans laquelle certains points de détail étaient soulevés.

Décision du Conseil d'administration du Fonds de 1971 en octobre 2011

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé de confirmer les instructions données en mars 2011 de ne verser aucune indemnité au titre du sinistre du *Plate Princess* et a chargé l'Administrateur de continuer de suivre l'évolution des actions en justice au Venezuela.

Le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a également chargé l'Administrateur d'établir un rapport sur les points soulevés dans l'intervention de la délégation vénézuélienne, accompagné d'un rapport sur la base juridique invoquée par le Fonds de 1971 quant au refus d'effectuer des paiements en vertu de l'article X de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile, et de faire rapport au Conseil d'administration du Fonds de 1971 à sa prochaine session.

Fonds de 1971: Résumé des sinistres

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Irving Whale	07.09.1970	Golfe du Saint-Laurent, Canada	Canada	2 261	Inconnue	Naufrage
Antonio Gramsci	27.02.1979	Ventspils, URSS	URSS	27 694	R 2 431 584	Échouement
Miya Maru N°8	22.03.1979	Bisan Seto, Japon	Japon	997	¥37 710 340	Abordage
Tarpenbek	21.06.1979	Selsey Bill, Royaume-Uni	Allemagne	999	£63 356	Abordage
Mebaruzaki Maru N°5	08.12.1979	Mebaru, Japon	Japon	19	¥845 480	Naufrage
Showa Maru	09.01.1980	Détroit de Naruto, Japon	Japon	199	¥8 123 140	Abordage
Unsei Maru	09.01.1980	Akune, Japon	Japon	99	¥3 143 180	Abordage
Tanio	07.03.1980	Bretagne, France	Madagascar	18 048	FF11 833 718	Rupture
Furenäs	03.06.1980	Oresund, Suède	Suède	999	SKr612 443	Abordage
Hosei Maru	21.08.1980	Miyagi, Japon	Japon	983	¥35 765 920	Abordage
Jose Marti	07.01.1981	Dalarö, Suède	URSS	27 706	SKr23 844 593	Échouement
Suma Maru N°11	21.11.1981	Karatsu, Japon	Japon	199	¥7 396 340	Échouement
Globe Asimi	22.11.1981	Klaipeda, URSS	Gibraltar	12 404	R 1 350 324	Échouement
Ondina	03.03.1982	Hambourg, Allemagne	Pays-Bas	31 030	DM10 080 383	Déversement
Shiota Maru N°2	31.03.1982	Île de Takashima, Japon	Japon	161	¥6 304 300	Échouement
Fukutoko Maru N°8	03.04.1982	Baie de Tachibana, Japon	Japon	499	¥20 844 440	Abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
Inconnu	Néant		L'*Irving Whale* 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 qui se sont produits avant l'entrée en vigueur de la Convention de 1971 portant création du Fonds à l'égard du Canada.
5 500	SKr95 707 157		
540	¥140 110 582	¥9 427 585	¥5 438 909 recouvrés par voie de recours.
Inconnu	£363 550		
10	¥10 188 335	¥211 370	
100	¥103 104 874	¥2 030 785	¥9 893 496 recouvrés par voie de recours.
<140	Néant		
13 500	FF222 140 643		US$17 480 028 recouvrés par voie de recours.
200	SKr3 187 687 DKr 418 589	SKr153 111	SKr449 961 recouvrés par voie de recours.
270	¥213 322 865	¥8 941 480	¥18 221 905 recouvrés par voie de recours.
1 000	Néant		L'exonération de responsabilité invoquée par le propriétaire du navire a été rejetée dans le jugement définitif du tribunal.
10	¥6 426 857	¥1 849 085	
>16 000		US$467 953	
200-300	DM11 345 174		
20	¥72 671 789		
85	¥363 731 755	¥5 211 110	

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Kifuku Maru N°35	01.12.1982	Ishinomaki, Japon	Japon	107	¥4 271 560	Naufrage
Shinkai Maru N°3	21.06.1983	Ichikawa, Japon	Japon	48	¥1 880 940	Déversement
Eiko Maru N°1	13.08.1983	Karakuwazaki, Japon	Japon	999	¥39 445 920	Abordage
Koei Maru N°3	22.12.1983	Nagoya, Japon	Japon	82	¥3 091 660	Abordage
Tsunehisa Maru N°8	26.08.1984	Osaka, Japon	Japon	38	¥964 800	Naufrage
Koho Maru N°3	05.11.1984	Hiroshima, Japon	Japon	199	¥5 385 920	Échouement
Koshun Maru N°1	05.03.1985	Baie de Tokyo, Japon	Japon	68	¥1 896 320	Abordage
Patmos	21.03.1985	Détroit de Messine, Italie	Grèce	51 627	Lit 13 263 703 650	Abordage
Jan	02.08.1985	Aalborg, Danemark	Allemagne	1 400	DKr1 576 170	Échouement
Rose Garden Maru	26.12.1985	Umm al Qaiwain, Émirats arabes unis	Panama	2 621	US$364 182	Erreur de transbordement des hydrocarbures
Brady Maria	03.01.1986	Estuaire de l'Elbe, Allemagne	Panama	996	DM324 629	Abordage
Take Maru N°6	09.01.1986	Sakai-Senboku, Japon	Japon	83	¥3 876 800	Déversement
Oued Gueterini	18.12.1986	Alger, Algérie	Algérie	1 576	DA1 175 064	Déversement
Thuntank 5	21.12.1986	Gävle, Suède	Suède	2 866	SKr2 741 746	Échouement
Antonio Gramsci	06.02.1987	Borgå, Finlande	URSS	27 706	R 2 431 854	Échouement

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
33	¥598 181		
3,5	¥1 005 160	¥470 235	
357	¥24 735 109	¥9 861 480	¥14 843 746 recouvrés par voie de recours.
49	¥26 982 248	¥772 915	¥8 994 083 recouvrés par voie de recours.
30	¥16 610 200	¥241 200	
20	¥94 111 818	¥1 346 480	
80	¥26 124 589	¥474 080	¥8 866 222 recouvrés par voie de recours.
700	Néant		
300	DKr9 455 661	DKr 394 043	
Inconnu	Néant		
200	DM3 220 511		DM333 027 recouvrés par voie de recours.
0,1		¥104 987	
15	US$1 133 FF708 824 DA 5 650 £126 120	DA 293 766	
150-200	SKr23 217 632	SKr 685 437	
600-700	FM1 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 du Fonds à la date du sinistre.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Southern Eagle	15.06.1987	Sada Misaki, Japon	Panama	4 461	¥93 874 528	Abordage
El Hani	22.07.1987	Indonésie	Libye	81 412	£7 900 000	Échouement
Akari	25.08.1987	Dubai, Émirats arabes unis	Panama	1 345	£92 800	Incendie
Tolmiros	11.09.1987	Côte ouest de la Suède	Grèce	48 914	SKr50 millions	Inconnue
Hinode Maru N°1	18.12.1987	Yawatahama, Japon	Japon	19	¥608 000	Erreur de manipulation de la cargaison
Amazzone	31.01.1988	Bretagne, France	Italie	18 325	FF13 860 369	Citernes endommagées par la tempête
Taiyo Maru N°13	12.03.1988	Yokohama, Japon	Japon	86	¥2 476 800	Déversement
Czantoria	08.05.1988	Saint-Romuald, Canada	Canada	81 197	Inconnue	Heurt d'un quai
Kasuga Maru N°1	10.12.1988	Kyoga Misaki, Japon	Japon	480	¥17 015 040	Naufrage
Nestucca	23.12.1988	Île de Vancouver, Canada	États-Unis d'Amérique	1 612	Inconnue	Abordage
Fukkol Maru N°12	15.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Débordement d'un tuyau d'approvisionnement
Tsubame Maru N°58	18.05.1989	Shiogama, Japon	Japon	74	¥2 971 520	Erreur de transbordement des hydrocarbures
Tsubame Maru N°16	15.06.1989	Kushiro, Japon	Japon	56	¥1 613 120	Déversement
Kifuku Maru N°103	28.06.1989	Otsuji, Japon	Japon	59	¥1 727 040	Erreur de manipulation de la cargaison

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
15	Néant		
3 000	Néant		
1 000	Dh 864 292 US$187 165		US$160 000 ont été remboursés par l'assureur du propriétaire du navire.
200	Néant		
25	¥1 847 225	¥152 000	
2 000	FF1 286 977		FF1 000 000 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
6	¥6 134 885	¥619 200	
Inconnu	Néant		La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard du Canada.
1 100	¥425 365 167	¥4 253 760	
Inconnu	Néant		La Convention de 1971 portant création du Fonds ne s'applique pas car le sinistre s'est produit avant l'entrée en vigueur de la Convention à l'égard du Canada.
0,5	¥492 635	¥549 600	
7	¥19 159 905	¥742 880	
Inconnu	¥273 580	¥403 880	
Inconnu	¥8 285 960	¥431 761	

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Nancy Orr Gaucher	25.07.1989	Hamilton, Canada	Libéria	2 829	Can$473 766	Débordement pendant le déchargement
Dainichi Maru N°5	28.10.1989	Yaizu, Japon	Japon	174	¥4 199 680	Erreur de manipulation de la cargaison
Daito Maru N°3	05.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	93	¥2 495 360	Erreur de manipulation de la cargaison
Kazuei Maru N°10	11.04.1990	Osaka, Japon	Japon	121	¥3 476 160	Abordage
Fuji Maru N°3	12.04.1990	Yokohama, Japon	Japon	199	¥5 352 000	Débordement pendant l'approvisionnement
Volgoneft 263	14.05.1990	Karlskrona, Suède	URSS	3 566	SKr3 205 204	Abordage
Hato Maru N°2	27.07.1990	Kobe, Japon	Japon	31	¥803 200	Erreur de manipulation de la cargaison
Bonito	12.10.1990	Tamise, Royaume-Uni	Suède	2 866	£241 000	Erreur de manipulation de la cargaison
Rio Orinoco	16.10.1990	Île d'Anticosti, Canada	Îles Caïmans	5 999	Can$1 182 617	Échouement
Portfield	05.11.1990	Pembroke, Pays de Galles, Royaume-Uni	Royaume-Uni	481	£39 970	Naufrage
Vistabella	07.03.1991	Caraïbes	Trinité-et-Tobago	1 090	144 970 DTS	Naufrage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
250	Néant		
0,2	¥2 160 610	¥1 049 920	
3	¥ 5 490 570	¥623 840	
30	¥49 443 626	¥869 040	¥45 038 833 recouvrés par voie de recours.
Inconnu	¥96 431	¥1 338 000	¥430 329 recouvrés par voie de recours.
800	SKr16 849 328		
Inconnu	¥1 087 700	¥200 800	
20	Néant		
185	Can$12 831 891		
110	£259 509	£17 155	
Inconnu	€1 255 803 £14 250		Le Fonds de 1971 a engagé une action récursoire contre l'assureur du propriétaire du navire et la cour d'appel de la Guadeloupe a rendu un jugement en faveur du Fonds, lui octroyant €1 289 483 plus les intérêts et les frais. Le Fonds a soumis une demande en référé à Trinité-et-Tobago en exécution du jugement de la cour d'appel. En mars 2008, le tribunal de Trinité-et-Tobago a prononcé un jugement en faveur du Fonds de 1971. L'assureur a fait appel devant la cour d'appel de Trinité-et-Tobago. La limite de la responsabilité du propriétaire du navire n'a pas été confirmée, le montant cité se base sur la jauge brute indiquée.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Hokunan Maru N°12	05.04.1991	Île d'Okushiri, Japon	Japon	209	¥3 523 520	Échouement
Agip Abruzzo	10.04.1991	Livourne, Italie	Italie	98 544	Lit 22 525 millions	Abordage
Haven	11.04.1991	Gênes, Italie	Chypre	109 977	Lit 23 950 220 000	Incendie et explosion
Kaiko Maru N°86	12.04.1991	Nomazaki, Japon	Japon	499	¥14 660 480	Abordage
Kumi Maru N°12	27.12.1991	Baie de Tokyo, Japon	Japon	113	¥3 058 560	Abordage
Fukkol Maru N°12	09.06.1992	Ishinomaki, Japon	Japon	94	¥2 198 400	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
Aegean Sea	03.12.1992	La Corogne, Espagne	Grèce	57 801	Pts 1 121 219 450	Échouement
Braer	05.01.1993	Shetland, Royaume-Uni	Libéria	44 989	£4 883 840	Échouement
Kihnu	16.01.1993	Tallinn, Estonie	Estonie	949	113 000 DTS	Échouement
Sambo N°11	12.04.1993	Séoul, République de Corée	République de Corée	520	KRW 77 786 224	Échouement
Taiko Maru	31.05.1993	Shioyazaki, Japon	Japon	699	¥29 205 120	Abordage
Ryoyo Maru	23.07.1993	Péninsule d'Izu, Japon	Japon	699	¥28 105 920	Abordage
Keumdong N°5	27.09.1993	Yeosu, République de Corée	République de Corée	481	KRW 77 417 210	Abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
Inconnu	¥6 144 829	¥880 880	
2 000	Néant	Lit 1 666 031 931	Le total des dommages est inférieur à la limite de responsabilité du propriétaire du navire.
Inconnu	Lit 71 584 970 783 FF23 510 228	£2 500 000	L'accord de règlement global de toutes les demandes en souffrance conclu entre l'État italien, le propriétaire du navire, le 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 du navire a versé Lit 47 597 370 907 à l'État italien. Le propriétaire du navire/son assureur a payé toutes les demandes acceptées émanant d'autres organismes publics italiens et des demandeurs privés.
25	¥93 067 813	¥3 665 120	
5	¥1 056 518	¥764 640	¥650 522 recouvrés par voie de recours.
Inconnu	¥4 243 997	¥549 600	
73 500	Pts 6 386 921 613	Pts 278 197 307	Un accord de règlement global a été conclu entre l'assureur du propriétaire du navire/le Fonds de 1971 et l'État espagnol. En vertu de cet accord, le propriétaire du navire/son assureur a versé Pts 840 000 000 et le Fonds de 1971 a versé Pts 6 386 921 613.
84 000	£51 938 938		
140	FM543 618		
4	KRW 219 714 755		US$22 504 recouvrés auprès de l'assureur du propriétaire du navire.
520	¥1 093185 055	¥7 301 280	¥49 104 248 recouvrés par voie de recours.
500	¥8 433 001	¥7 026 480	¥10 455 440 recouvrés par voie de recours.
1 280	KRW 16 275 151 969	KRW 12 857 130	L'assureur du propriétaire du navire a versé KRW 64 560 080.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Iliad	09.10.1993	Pylos, Grèce	Grèce	33 837	Dr1 496 533 000	Échouement
Seki	30.03.1994	Fujairah, Émirats arabes unis et Oman	Panama	153 506	14 millions de DTS	Abordage
Daito Maru N°5	11.06.1994	Yokohama, Japon	Japon	116	¥3 386 560	Débordement pendant l'opération de chargement
Toyotaka Maru	17.10.1994	Kainan, Japon	Japon	2 960	¥81 823 680	Abordage
Hoyu Maru N°53	31.10.1994	Monbetsu, Japon	Japon	43	¥1 089 280	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
Sung Il N°1	08.11.1994	Onsan, République de Corée	République de Corée	150	KRW 23 millions	Échouement
Déversement de source inconnue	30.11.1994	Mohammédia, Maroc	-	-	-	Inconnue
Boyang N°51	25.05.1995	Sandbaeg Do, République de Corée	République de Corée	149	19 817 DTS	Abordage
Dae Woong	27.06.1995	Kojung, République de Corée	République de Corée	642	KRW 95 millions	Échouement
Sea Prince	23.07.1995	Yosu, République de Corée	Chypre	144 567	KRW 18 308 275 906	Échouement

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
200	Néant		En tenant compte du montant total réclamé approuvé par le liquidateur (€2 125 755) assorti des intérêts en vigueur, il est peu probable que le montant final adjugé dépassera la somme de Dr1 496 533 000, soit €4,4 millions. Toutes les demandes autres que celle du propriétaire du navire et de son assureur ainsi que celle du propriétaire d'une ferme piscicole pourraient bien être frappées de forclusion par le tribunal. Toutefois, même si la probabilité que le Fonds ait à payer des indemnités semble faible, 446 demandeurs ont interjeté appel contre le rapport du liquidateur et le montant total de la demande doit être évalué par le tribunal.
16 000	Néant		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.
0,5	¥1 187 304	¥846 640	
560	¥695 736 817	¥20 455 920	¥31 021 717 recouvrés par voie de recours.
Inconnu	¥4 157 715	¥272 320	
18	KRW 37 780 112		Le propriétaire du navire a perdu le droit de limiter sa responsabilité du fait que la procédure en limitation n'a pas été entamée dans les délais prescrits par la législation coréenne.
Inconnu	Mor Dhr 2 600 000		Il n'a pas été établi que les hydrocarbures provenaient d'un navire tel que défini par la Convention de 1971 portant création du Fonds.
160	Néant		Aucune poursuite judiciaire, telle que requise, n'ayant été engagée, la demande au titre des frais de nettoyage (KRW 142 millions) est frappée de forclusion.
1	KRW 43 517 127		
5 035	KRW 50 227 315 595	KRW 7 410 928 540	L'assureur du propriétaire du navire a versé KRW 18 308 275 906.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Yeo Myung	03.08.1995	Yosu, République de Corée	République de Corée	138	KRW 21 465 434	Abordage
Shinryu Maru N°8	04.08.1995	Chita, Japon	Japon	198	¥3 967 138	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
Senyo Maru	03.09.1995	Ube, Japon	Japon	895	¥20 203 325	Abordage
Yuil N°1	21.09.1995	Busan, République de Corée	République de Corée	1 591	KRW 351 924 060	Naufrage
Honam Sapphire	17.11.1995	Yosu, République de Corée	Panama	142 488	14 millions de DTS	Heurt d'une défense
Toko Maru	23.01.1996	Anegasaki, Japon	Japon	699	¥18 769 567	Abordage
Sea Empress	15.02.1996	Milford Haven, Pays de Galles, Royaume-Uni	Libéria	77 356	£7 395 748	Échouement
Kugenuma Maru	06.03.1996	Kawasaki, Japon	Japon	57	¥1 175 055	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
Kriti Sea	09.08.1996	Agioi Theodoroi, Grèce	Grèce	62 678	€6 576 100	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
N°1 Yung Jung	15.08.1996	Busan, République de Corée	République de Corée	560	KRW 122 millions	Échouement
Nakhodka	02.01.1997	Îles d'Oki, Japon	Fédération de Russie	13 159	1 588 000 DTS	Rupture
Tsubame Maru N°31	25.01.1997	Otaru, Japon	Japon	89	¥1 843 849	Débordement pendant l'opération de chargement

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
40	KRW 1 553 029 739		L'assureur du propriétaire du navire a versé KRW 560 945 437.
0,5	¥9 634 576 US$5 663		L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥3 718 455.
94	¥366 578 453		¥279 973 101 recouvrés par voie de recours.
Inconnu	KRW 27 177 996 728		
1 800	KRW 10 259 000 000		L'assureur du propriétaire du navire a versé US$13,5 millions.
4	Néant		Le montant total des dommages est inférieur au montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
72 360	£36 806 484	£1 835 035	£20 millions ont été recouvrés par le Fonds de 1971 auprès de l'autorité portuaire de Milford Haven par voie de recours.
0,3	¥2 278 468		¥1 197 267 recouvrés par voie de recours.
30	€3 774 000		Le montant global de l'ensemble des demandes ne dépasse pas le montant de limitation.
28	KRW 771 208 587		L'assureur du propriétaire du navire a versé KRW 690 millions.
6 200	¥26 089 893 000		Un accord de règlement global a été conclu entre le propriétaire du navire/son assureur et les FIPOL en vertu duquel l'assureur a versé ¥10 956 930 000 et les Fonds ont versé ¥15 130 970 000, dont ¥7 422 192 000 étaient à la charge du Fonds de 1971 et ¥7 708 778 000 à la charge du Fonds de 1992.
0,6	¥8 131 327		L'assureur du propriétaire du navire a versé ¥1 710 173.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Nissos Amorgos	28.02.1997	Maracaibo, Venezuela	Grèce	50 563	BsF 3,5 millions	Échouement
Daiwa Maru N°18	27.03.1997	Kawasaki, Japon	Japon	186	¥3 372 368	Erreur lors de l'approvisionnement d'hydrocarbures
Jeong Jin N°101	01.04.1997	Busan, République de Corée	République de Corée	896	KRW 246 millions	Débordement pendant l'opération de chargement
Osung N°3	03.04.1997	Tunggado, République de Corée	République de Corée	786	104 500 DTS	Échouement
Plate Princess	27.05.1997	Puerto Miranda, Venezuela	Malte	30 423	3,6 millions de DTS	Débordement pendant l'opération de chargement
Diamond Grace	02.07.1997	Baie de Tokyo, Japon	Panama	147 012	14 millions de DTS	Échouement
Katja	07.08.1997	Le Havre, France	Bahamas	52 079	€7,3 millions	Heurt d'un quai
Evoikos	15.10.1997	Détroit de Singapour	Chypre	80 823	8 846 942 DTS	Abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
3 600	US$24 397 612 Bs 359 675 468	US$1 804 893	Trois demandes d'indemnisation formées contre le Fonds de 1971 pour un montant total de US$150 millions sont toujours en instance devant les tribunaux vénézuéliens. Alors que la limite de la responsabilité du propriétaire du navire avait auparavant été fixée à BsF 3,5 millions, la chambre correctionnelle de la cour d'appel de Maracaibo a, en février 2010, confirmé la décision prise antérieurement par le tribunal correctionnel de première instance de Maracaibo rejetant la demande du propriétaire du navire de limiter sa responsabilité, mais a décidé qu'il incomberait au propriétaire du navire et à son assureur d'obtenir le remboursement du montant versé à l'État vénézuélien pour indemnisation par le Fonds de 1971.
1	¥415 600 000	¥865 406	
124	KRW 418 000 000	KRW 58 000 000	
Inconnu	KRW 7 674 268 000 ¥851 039 365	KRW 37 963 635	Le Fonds de 1992 a versé ¥340 millions aux demandeurs. Ce montant a par la suite été remboursé par le Fonds de 1971.
3,2	Néant		Un jugement rendu par le tribunal maritime supérieur de Caracas a ordonné au Fonds de 1971 de verser £57,2 millions. En mars 2011, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a décidé que l'Administrateur ne devait pas verser d'indemnités en application du jugement car la procédure régulière n'avait pas été suivie.
1 500	Néant		Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
190	Néant		Le montant total des demandes établies n'a pas dépassé le montant de la responsabilité du propriétaire du navire.
29 000	Néant		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. Le tribunal chargé de la procédure en limitation à Singapour a rejeté toutes les demandes d'indemnisation formées en Indonésie. L'assureur 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. Il y a eu désistement de l'action engagée en Indonésie. En 2009, l'assureur a donné pour instruction à ses avocats de se désister de l'action engagée en Malaisie. Il y a également eu désistement de l'action engagée à Londres.

Navire	Date du sinistre	Lieu du sinistre	État du pavillon du navire	Tonneaux de jauge brute (tjb)	Limite de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile	Cause du sinistre
Kyungnam N°1	07.11.1997	Ulsan, République de Corée	République de Corée	168	KRW 43 543 015	Échouement
Pontoon 300	07.01.1998	Hamriyah, Sharjah, Émirats arabes unis	Saint-Vincent-et-les-Grenadines	4 233	Non disponible	Naufrage
Maritza Sayalero	08.06.1998	Baie de Carenero, Venezuela	Panama	28 338	3 millions de DTS	Rupture d'un tuyau de déchargement
Al Jaziah 1	24.01.2000	Abou Dhabi, Émirats arabes unis	Honduras	681	3 millions de DTS	Naufrage
Alambra	17.09.2000	Estonie	Malte	75 366	7 600 000 DTS	Corrosion
Natuna Sea	03.10.2000	Indonésie	Panama	51 095	6 100 000 DTS	Échouement
Zeinab	14.04.2001	Émirats arabes unis	Géorgie	2 178	3 millions de DTS	Naufrage
Singapura Timur	28.05.2001	Malaisie	Panama	1 369	102 000 DTS	Abordage

Total estimatif d'hydrocarbures déversés (tonnes)	Indemnités versées par le Fonds de 1971 au 31.10.2011	Prise en charge financière assurée par le Fonds de 1971	Notes
15-20	KRW 272 033 170		Le propriétaire du navire a versé KRW 26 622 030.
8 000	Dh 7 900 000		Le Fonds de 1971 a approuvé et acquitté toutes les demandes.
262	Néant		Selon le Fonds de 1971, ce sinistre ne relève pas du champ d'application des Conventions.
100-200	Dh 6 400 000		Les Fonds de 1971 et de 1992 avaient entamé une action récursoire contre le propriétaire du navire, demandant le remboursement de Dh 6,4 millions. Le tribunal avait statué en faveur des Fonds, mais ce jugement aurait été très difficile à faire exécuter, le propriétaire du navire ne disposant pas d'actifs suffisants. Puisque les Fonds auraient été susceptibles d'encourir, pour l'exécution de ce jugement, des frais dépassant les montants qui auraient été récupérés, ils ont suspendu l'exécution du jugement et ont passé la dette par pertes et profits.
300	Néant		En 2009, à la suite d'un accord de règlement conclu entre le propriétaire du navire, son assureur et les deux demandeurs qui ont engagé des actions en justice, les demandes ont été retirées et l'assureur et le Fonds de 1971 ont été acquittés de toute obligation découlant du sinistre.
7 000	Néant		Toutes les demandes ont été payées par l'assureur du propriétaire du navire.
400	US$884 000 Dh 2 480 000		Le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 ont chacun contribué à hauteur de 50 % des montants versés.
Inconnu	US$846 396 ¥11 436 000	US$25 000	L'assureur du propriétaire du navire a versé US$103 378. Le Fonds de 1971 a recouvré £317 317 auprès de l'assureur du propriétaire du navire. L'assureur a recouvré £185 000 auprès des parties associées au navire abordeur.

Liste des monnaies

Monnaie	Symbole	£ par unité de monnaie au 31 octobre 2011, dans les cas où le taux de change est applicable
Bolivar fuerte vénézuélien**	BsF	0,144215
Couronne danoise	DKr	
Couronne suédoise	SKr	
Dinar algérien	DA	
Dollar canadien	Can$	0,622861
Dollar des États-Unis	US$	0,620127
Drachme grecque*	Dr	
Droits de tirage spéciaux	DTS	0,989707
Euro	€	0,864397
Franc français*	FF	
Lire italienne*	Lit	
Livre sterling du Royaume-Uni	£	
Mark allemand*	DM	
Naira nigérian	NGN	
Peseta espagnole*	Pts	
Peso argentin	AR$	0,146343
Peso philippin	PHP	0,014539
Ringgit malaisien	RM	
Rouble russe	R	0,020492
Won de la République de Corée	KRW	0,000558
Yen japonais	¥	

* Devise remplacée par l'euro (€) au 1er janvier 2002.

**Au 1er janvier 2008, le bolivar fuerte (BsF) a remplacé le bolivar (Bs).

Remerciements

Photographies

Première de couverture et page 8	Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles des eaux (CEDRE)
Première de couverture	Reuters/Corbis
Pages 10, 18, 24, 62, 65	International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF)
Page 28	Gouvernement de la Fédération de Russie
Page 42	Press Association
Pages 47, 68	Getty Images
Page 57	Foto Blanco
Page 59	Fotosearch.com
Pages 25, 33, 38, 16, 17, 23, 28	FIPOL

Cartes

Page 1	ITOPF
Pages 6, 12, 22, 26, 32, 40, 44, 46, 54, 56, 58, 60, 67	Google Maps

Prépresse: The Circus
Impression: Micropress Printers

Le présent rapport a été imprimé sur du papier recyclé.

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

T + 44 (0)20 7592 7100 info@iopcfund.org
F + 44 (0)20 7592 7111 www.iopcfund.org

Portland House, Bressenden Place, Londres, SW1E 5PN, Royaume-Uni